

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

અમદાવાદ ખાતે ગુજરાતની ઉચ્ચ અદાલતમાં

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લીકેશન નંબર ૨૦૯૭/૨૦૧૮

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એમ. આર. શાહ

સહી/

અને

માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એ વાય કોઝે

સહી /

=====

૧	શું સ્થાનિક અખબારોના પત્રકારોને ચુકાદો જોવાની મંજૂરી આપવામાં આવે છે?	હા.
૨	પત્રકારને મોકલવામાં આવે કે નહીં?	હા.
૩	શું ન્યાયમૂર્તિશ્રીઓ ચુકાદાની યોગ્ય નકલ જોવા માંગે છે?	ના.

૪	શું આ કેસમાં ભારતના બંધારણના અર્થઘટન અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલા કોઈ પણ આદેશ અંગે કાયદાના નોંધપાત્ર પ્રશ્નનો સમાવેશ થાય છે?	ના.
---	--	-----

=====

ગોલ્ડસ્ટોન ઇન્ફાટેક લિમિટેડ... અરજદાર (ઓ)

વિરુદ્ધ

ગુજરાત રાજ્ય અને ર... સામાવાળા (ઓ)

=====

ઉપસ્થિતિ:

શ્રી મિહિર ઠાકોર, સિનિયર વકીલ સાથે શ્રી શાલીન મહેતા, સિનિયર વકીલ સાથે શ્રી સાહિલ એમ. શાહ, અરજદાર(ઓ) તરફથી

વકીલ શ્રી રોનક રાવલ, સામાવાળા(ઓ) નં. ૧ તરફથી અસિસ્ટન્ટ ગવર્નમેન્ટ પ્લીડર/પીપી

શ્રી કમલ ત્રિવેદી, સિનિયર વકીલ સાથે સુ શ્રી એસ. કે. વિષેન, સામાવાળા(ઓ) નં. ૩ તરફથી વકીલ

=====

કોરમ-માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એમ. આર. શાહ

અને

માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એ વાય કોગ્જે

તારીખ-૨૨/૦૨/૨૦૧૮

સી એ વી જજમેન્ટ

(માનનીય શ્રી ન્યાયમૂર્તિ એમ. આર. શાહ દ્વારા)

ડ્રાફ્ટ સુધારાને મંજૂરી આપવામાં આવી છે.

[૧.૦] ત્યાં નિયમનો ઔપચારિક આદેશ હશે.સુશ્રી સંગીતા વિશેન, વિદ્વાન સહાયક સરકારી પ્લીડર, સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી નિયમની નોટિસની સેવા માફ કરે છે.કેસની હકીકતો અને સંજોગોમાં અને ખાસ કરીને યોજના હેઠળ તાકીદને ધ્યાનમાં રાખીને જો ૨૮/૦૨/૨૦૧૮ પર અથવા તે પહેલાં ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટે આશય પત્ર જારી કરવામાં ન આવે, તો સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ સંબંધિત પક્ષો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલની સંમતિ સાથે સબસિડી ગુમાવવાની શક્યતા છે, આખરે આ બાબતની સુનાવણી કરવામાં આવે છે.

[૨.૦] ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ આ અરજીના માધ્યમથી, કુલ ખર્ચના કરારના આધારે મિડિ એસિ સંપૂર્ણ રીતે નિર્મિત શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી, સંચાલન અને જાળવણી માટે બસ સંચાલકની પસંદગી માટે બોલી લગાવનાર એક અરજદારે નીચેની રાહત માટે વિનંતી કરી છે.

“એ. અરજદારને તારીખની દરખાસ્ત માટે ઉપરોક્ત વિનંતી હેઠળ શરૂ કરવામાં આવેલી ખરીદીની પ્રક્રિયામાં ભાગ લેવા માટે સક્ષમ બનાવવા માટે, પ્રતિવાદીઓને તારીખની દરખાસ્ત માટેની વિનંતીની શરતો, ખાસ કરીને અરજીના પેરા ૫ માં નિર્દિષ્ટ, યોગ્ય રીતે બદલવા માટે નિર્દેશ કરતી ફરજિયાત રિટ અથવા કોઈપણ યોગ્ય રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી કરો;

બી. દરખાસ્ત માટેની વિનંતીના પ્રથમ ખંડમાં કલમ ૪.૧ માં ફેરફાર કરવા માટે પ્રતિવાદીઓને નિર્દેશ કરતી ફરજિયાત રિટ અથવા કોઈપણ યોગ્ય રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી કરો, જેથી ઓછામાં ઓછા ત્રણ બોલી લગાવનારના સંઘને ટેન્ડર પ્રક્રિયામાં ભાગ લેવાની મંજૂરી મળી શકે.

સી. આદેશની રિટ અથવા કોઈપણ યોગ્ય રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી કરો, જે પ્રતિવાદીઓને દરખાસ્ત માટેની વિનંતીની કલમ ૭.૧ (એ) થી વોલ્યુમ ૧ માં ફેરફાર કરવા માટે નિર્દેશ આપે છે, જેથી વિદેશી તકનીકી ભાગીદાર ટેન્ડર પ્રક્રિયામાં સંઘનો ભાગીદાર બની શકે;

ડી. સામવાળાઓને રિક્વેસ્ટ ફોર પ્રપોઝલના વોલ્યુમ-૧ ની કલમ ૭.૩(એ) (આઈ) માં એ અસરથી સુધારો કરવાનો નિર્દેશ આપતી પરમાદેશ (મેન્ડેમસ) ની રીટ અથવા કોઈપણ યોગ્ય રીટ, હુકમ અથવા

દિશા-નિર્દેશ જારી કરવા કે, ઓ.ઈ.એમ. અથવા તેના ટેકનોલોજી ભાગીદારે અથવા તેના ઓપરેટરે નાણાકીય વર્ષ ૨૦૧૭-૧૮ સહિત છેલ્લા પાંચ નાણાકીય વર્ષો દરમિયાન ભારતમાં અથવા સમગ્ર વિશ્વમાં ઓછામાં ઓછી ૧૦૦ ઈલેક્ટ્રિક બસો સપ્લાય કરી હોવી જોઈએ / સંયુક્ત રીતે સંચાલિત કરી હોવી જોઈએ;

ઈ. આદેશપત્ર અથવા કોઈપણ યોગ્ય રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ બહાર પાડવો, જેમાં પ્રતિવાદીઓને દરખાસ્ત માટેની વિનંતીની કલમ ૭ (એ) (ii) થી વોલ્યુમ ૧ માં ફેરફાર કરવા માટે નિર્દેશ આપવામાં આવે છે, જેથી ઓડિટ કરેલા પ્રમાણપત્ર મુજબ કુલ સંપત્તિ ₹૫૦ કરોડની સમકક્ષ હોવી જોઈએ અથવા સંઘ સામૂહિક રીતે ઓડિટ કરેલા પ્રમાણપત્ર મુજબ ₹૧ પર ઓછામાં ઓછી ₹૧૦૦ કરોડની સમકક્ષ કુલ સંપત્તિ ધરાવશે.

એફ. આદેશની રિટ અથવા કોઈપણ યોગ્ય રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી કરો, જેમાં પ્રતિવાદીઓને દરખાસ્ત માટેની વિનંતીની કલમ ૭.૧ થી વોલ્યુમ III માં ફેરફાર કરવા માટે નિર્દેશ આપવામાં આવે છે, જેથી આગળના સસ્પેન્શનનું સ્પષ્ટીકરણ વેવલર/એર સસ્પેન્શન હોવું જોઈએ;

જી. આદેશની રિટ અથવા કોઈપણ યોગ્ય રિટ, આદેશ અથવા નિર્દેશ જારી કરો, જેમાં પ્રતિવાદીઓને દરખાસ્ત માટેની વિનંતીની કલમ ૧૨.૧

(ડી) થી વોલ્યુમ III માં ફેરફાર કરવા માટે નિર્દેશ આપવામાં આવે છે, જેથી શહેરી બસ સ્પષ્ટીકરણ II (યુબીએસ II) મુજબ વ્હીલ બેઝ ૫૦૦૦ મીમીની બરાબર અથવા તેનાથી ઓછો હોવો જોઈએ.

[૩.૦] સંક્ષિપ્તમાં વર્તમાન વિશેષ નાગરિક અરજી તરફ દોરી જતી હકીકતો નીચે મુજબ છે:

[૩.૧] રાષ્ટ્રીય ઇંધણ સુરક્ષા હાંસલ કરવા અને ભારતમાં ઇલેક્ટ્રિક વાહનોને પ્રોત્સાહન આપવા માટે, ભારત સરકારે વર્ષ ૨૦૧૩માં નેશનલ મિશન ઓન ઇલેક્ટ્રિક મોબિલિટી, ૨૦૨૦ની શરૂઆત કરી હતી.આ પછી ભારત સરકારે ભારતમાં (હાઇબ્રિડ અને ઇલેક્ટ્રિક) વાહનોના ઝડપી દત્તક અને ઉત્પાદન (ટૂંકમાં "ફેમ") તરીકે ઓળખાતી યોજનાને સૂચિત કરી.ફેમ યોજનાનો ઉદ્દેશ અને હેતુ દેશમાં ઇલેક્ટ્રિક વાહનોને પ્રોત્સાહન આપવાનો છે.આ ફેમ યોજના ચાર ક્ષેત્રો પર ધ્યાન કેન્દ્રિત કરે છે-(૧) ટેકનોલોજી વિકાસ, (૨) માંગ નિર્માણ, (૩) પાયલોટ પ્રોજેક્ટ અને (૪) ચાર્જિંગ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર.ભારત સરકાર, ભારે ઉદ્યોગ મંત્રાલયે ૧૨/૦૮/૨૦૧૭ ની અધિસૂચના દ્વારા ફેમ યોજનાને ૩૧/૦૩/૨૦૧૮ સુધી લંબાવી છે.કે ૩૧/૧૦/૨૦૧૭ પર, ભારે ઉદ્યોગ વિભાગે દેશભરની તમામ રાજ્ય સરકારો/એસ ટી યુ /મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશનો પાસેથી બહુવિધ મોડલ જાહેર પરિવહન માટે પાયલોટ પ્રોજેક્ટ દરખાસ્ત માટે ફેમ

યોજના હેઠળ પ્રોત્સાહનો મેળવવા માટે "એક્સપ્રેશન ઓફ ઇન્ટરેસ્ટ" (ટૂંકમાં "ઇ ઓ આઇ ") આમંત્રિત કર્યા હતા.એફ. એ. એમ. ઈ. યોજના હેઠળ યુ. ઓ. આઈ. એ પ્રોત્સાહનોની પણ જાહેરાત કરી હતી.ફેમ યોજનાએ નીચેની રીતે ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટે સબસિડી પૂરી પાડી હતી.

“(I) નીચેની બાબતોમાં ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી પર સબસિડી રીત:

(એ) ઉત્પાદનમાં ૧૫ ટકા સ્થાનિકીકરણ:૬૦% ખરીદી ખર્ચ અથવા ૮૫ લાખ રૂપિયા જે પણ ઓછું હોય

(બી) ઉત્પાદનમાં ૩૫ ટકા સ્થાનિકીકરણ:૬૦% ખરીદી ખર્ચ અથવા રૂ. ૧ કરોડ જે પણ ઓછું હોય

(સી) ચાર્જિંગ ઉપકરણોની ખરીદી પર સબસિડી તરીકે પાત્ર પ્રોત્સાહનના ૧૦ ટકા સુધી.

(II) સબસિડી વિતરણની સમયમર્યાદા

(એ) સબસિડી ત્રણ (૩) સમાન વાર્ષિક હપ્તામાં બહાર પાડવામાં આવશે.

(બી) પસંદ કરેલા શહેરો દ્વારા ૨૮.૦૨.૨૦૧૮ દ્વારા ઓઈએમ/સપ્લાયર પર એલઓઆઈ મૂકવામાં

આવશે.સમયમર્યાદામાં નિષ્ફળતા પર, શહેરને જારી કરાયેલ એલ.

ઓ. આઈ. રદ કરવા માટે જવાબદાર છે.”

[૩.૨] ફેમ યોજના હેઠળ સબસીડી ત્રણ સરખા વાર્ષિક હપ્તાઓમાં મુક્ત કરવાની રહે છે. ફેમ યોજના જેને તા. ૩૧.૦૩.૨૦૧૮ સુધી લંબાવવામાં આવી છે તે એવો અનુભાગ પૂરો પાડે છે કે પસંદગી પામેલા શહેરો દ્વારા તા. ૨૮.૦૩.૨૦૧૮ સુધીમાં ઓ.ઈ.એમ. / સપ્લાયર્સ પર લેટર ઓફ ઇન્ટેન્ટ (ટૂંકમાં "એલ.ઓ.આઈ.") મુકવામાં આવશે. તે વધુમાં એવો પણ અનુભાગ પૂરો પાડે છે કે સમયમર્યાદા પાળવામાં નિષ્ફળ જવા પર શહેરને જારી કરવામાં આવેલ એલ.ઓ.આઈ. રદ થવાને પાત્ર રહેશે.

રાજ્ય સરકાર તરફથી ૨૭/૧૧/૨૦૧૭ ના સંદેશાવ્યવહાર દ્વારા ઇ ઓ આઈ પ્રાપ્ત થયા પછી, એ એમ સી ના મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન, જે અહીં અમદાવાદ જનમર્ગ મર્યાદિત સામાવાળા નંબર ૨ ના અધ્યક્ષ પણ છે, તેમણે નિષ્ણાતની સેવાઓ મેળવવાનું નક્કી કર્યું, તે સેન્ટર ફોર એક્સેલન્સ ઇન અર્બન ટ્રાન્સપોર્ટ, સિ ઇ પિ ટિ યુનિવર્સિટી છે, જે અન્યથા અમદાવાદ બી. આર. ટી. એસ. પ્રોજેક્ટના મુખ્ય સલાહકાર તરીકે પણ કામ કરી રહી છે, જેમાં ૨૭/૧૧/૨૦૧૭ ના ઉપરોક્ત સંદેશાવ્યવહાર પર જરૂરી એન્ડોથર્સ ઇમેન્ટ મૂકવામાં આવ્યું છે, જેની સાથે જણાવ્યું હતું કે ઇ ઓ આઈ મોકલવામાં આવ્યો હતો.ઉપરોક્ત નિષ્ણાત ભારત સરકારને ઇ. ઓ. આઈ. ના સમર્થનમાં રજૂ કરવા

માટે યોગ્ય દરખાસ્ત તૈયાર કરવાની બાબતમાં સેવાઓ પૂરી પાડવા ઈચ્છતા હતા અને આ બાબતમાં રસ ધરાવતા પક્ષોને આમંત્રિત કરવા માટે યોગ્ય ટેન્ડર શરતો ધરાવતી દરખાસ્ત માટેની વિનંતી (ટૂંકમાં "આર. એફ. પી".) તૈયાર કરવા સહિત તે સંબંધિત તમામ અનુગામી પાસાઓનું ધ્યાન રાખવાની ઈચ્છા ધરાવતા હતા. સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી કેસ છે કે સિ ઇ પિ ટિ યુનિવર્સિટી જેવા નિષ્ણાતની સેવાઓ લેવાનો મૂળ હેતુ બીઆરટીએસ અને તેની ફીડર સેવાઓને ૯૦૦ મીમી ફ્લોર ઊંચાઈ ૧૦૦ (નંબર) મિડિ ઇલેક્ટ્રિક બસો સાથે સુલભતામાં સુધારો કરવા માટે મજબૂત કરવાનો હતો. એવું લાગે છે કે ત્યારબાદ સામાવાળા નંબર ૩ કોર્પોરેશને તેના મ્યુનિસિપલ કમિશનર દ્વારા સિ ઇ પિ ટિ યુનિવર્સિટી દ્વારા યોગ્ય રીતે તૈયાર કરેલી દરખાસ્ત રજૂ કરી હતી, જેમાં ભારત સરકારના ભારે ઉદ્યોગ વિભાગને સંબોધતા ૨૮/૧૧/૨૦૧૭ ના પત્ર દ્વારા ફેમ યોજના હેઠળ પ્રોત્સાહન મેળવવા માટે તેની રુચિ વ્યક્ત કરી હતી. ભારત સરકાર, ભારે ઉદ્યોગો અને જાહેર સાહસો મંત્રાલય, ભારે ઉદ્યોગ વિભાગે ઉપરોક્ત ઇ ઓ આઈ ને સંબોધતા ફેમ યોજના હેઠળ ૪૦ ઇલેક્ટ્રિક બસો અને અન્ય ઇલેક્ટ્રિક વાહનોની ખરીદી માટે સહાય મંજૂર કરવા માટે ૨૭/૧૨/૨૦૧૭ તારીખનો એઅ ઓ આઈ બહાર પાડ્યો હતો.

આ તબક્કે એ નોંધવું જરૂરી છે કે મિડિ ઇલેક્ટ્રિક બસોની સાથે, સામાવાળા નંબર ૩-કોર્પોરેશને જૂના શહેરમાં હેરિટેજ સર્કિટમાં ૨૦ સંખ્યામાં ઓટો ચલાવવાની દરખાસ્ત પણ કરી હતી. એવું લાગે છે કે સામાવાળા નંબર ૩

કોર્પોરેશને ૧૦૦ ઇલેક્ટ્રિક બસો માટે દરખાસ્ત કરી હતી, જોકે, ભારત સરકાર, ભારે ઉદ્યોગ અને જાહેર સાહસો મંત્રાલય, ભારે ઉદ્યોગ વિભાગે ૪૦ ઇલેક્ટ્રિક બસો, ૨૦ ફોર વ્હીલર અને ૨૦ થ્રી વ્હીલરને મંજૂરી આપી હતી અને ફાળવ્યા હતા. એવું લાગે છે કે ઉપરોક્ત મંજૂરી અમુક નિયમો અને શરતોના સંતોષને આધિન હતી, જેમાં એ શરત પણ સામેલ હતી કે પસંદ કરેલા શહેરોના ઓઈએમ/સપ્લાયર્સ પર એલઓઆઈ ૨૮/૦૨/૨૦૧૮ દ્વારા મૂકવામાં આવશે અને ઉપરોક્ત સમયમર્યાદામાં નિષ્ફળતા પર એલઓઆઈ રદ કરવા માટે જવાબદાર રહેશે.સામાવાળા નંબર ૨ ના જનરલ મેનેજરે ૦૩/૦૧/૨૦૧૮ પર નવી દિલ્હીમાં વ્યક્તિગત રીતે એલ. ઓ. આઈ. પ્રાપ્ત કરી હતી.

[૩.૩] તે સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી કેસ છે કે ત્યારબાદ સિ ઇ પિ ટિ યુનિવર્સિટી-સલાહકારે પ્રશ્નની જરૂરિયાત સહિત સમગ્ર બાબતનો અભ્યાસ કર્યા પછી, મ્યુનિસિપલ કમિશનર અને અન્ય અધિકારીઓને ૧૫/૦૧/૨૦૧૮ પર જીવંત પ્રસ્તુતિ આપી હતી, જેમાં સામગ્રી શું હોવી જોઈએ તે અંગે એક વિચાર આપવામાં આવ્યો હતો અને ખાસ કરીને આ વતી સામાવાળા નંબર ૨ ની જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવા માટે રસ ધરાવતા પક્ષોને આમંત્રિત કરવા માટે આર એફ પિ નો ભાગ બનાવતી ટેન્ડર શરતો જારી કરવામાં આવી હતી.સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી એવો કેસ છે કે ઉપરોક્ત પ્રસ્તુતિ દરમિયાન હાથ ધરવામાં આવેલી વ્યાપક ચર્ચાવિચારણાના આધારે આ સલાહકારે વિવિધ ટેન્ડર શરતો

સાથે આરએફપી તૈયાર કરી હતી.ઉપરોક્ત પછી ૧૭/૦૧/૨૦૧૮ પર ટેન્ડર આમંત્રિત કરવાની સૂચના (ટૂંકમાં "એન આઈ ટિ ") પ્રકાશિત કરવામાં આવી હતી, જેમાં રસ ધરાવતા પક્ષોને તેમની રજૂઆત કરવા આમંત્રણ આપવામાં આવ્યું હતું.એન. આઈ. ટી. માં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે રસ ધરાવતા પક્ષોએ ૧૯/૦૧/૨૦૧૮ થી વેબસાઈટ પરથી આર. એફ. પી. ડાઉનલોડ કરવી જોઈએ.કે પ્રીબીડ મીટિંગ ૨૧/૦૨/૨૦૧૮ પર યોજાઈ હતી, જેમાં અરજદાર સહિત આઠ પક્ષોએ ભાગ લીધો હતો.સંબંધિત સહભાગીઓએ ટેકનિકલ અને બિન-ટેકનિકલ પ્રશ્નો ઉઠાવ્યા હતા.તેનો જવાબ સામાવાળા નંબર ૨ દ્વારા "રિસ્પોન્સ ટુ પ્રીબીડ ક્વેરીઝકમ કોરિજેન્ડમ ૧" તારીખ ૨૬/૦૧/૨૦૧૮ દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો, ત્યારબાદ "રિસ્પોન્સ ટુ ક્વેરીઝકમ કોરિજેન્ડમ ૨" તારીખ ૦૧/૦૨/૨૦૧૮ દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો.એવો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો કે ક્વેરીઝકમ કોરિજેન્ડમના ઉપરોક્ત પ્રતિસાદના પરિણામે થયેલા સુધારાઓને બોલી દસ્તાવેજના ભાગ તરીકે ગણવામાં આવશે, જેમાં બોલી દસ્તાવેજની મૂળ શરતોમાં સુધારો કરવામાં આવશે.એવું લાગે છે કે અરજદારે ૨૧/૦૧/૨૦૧૮ તારીખના ઈમેઈલ દ્વારા પણ કેટલાક પ્રશ્નો ઉઠાવ્યા હતા.ઓનલાઈન સબમિશન માટેની છેલ્લી તારીખ ૦૬/૦૨/૨૦૧૮ પર ૧૨.૦૦ સાંજે હતી, જ્યારે ઈ. એમ. ડી., ટેન્ડર ફીની ભૌતિક સબમિશન અને તકનીકી બિડ ખોલવાની તારીખ ૦૬/૦૨/૨૦૧૮ પર નક્કી કરવામાં આવી હતી.એવું લાગે છે કે અરજદારે ૩૦/૦૧/૨૦૧૮ તારીખના પત્ર દ્વારા આર એફ

પી ના નિયમો અને શરતોમાં ફેરફાર કરવાની વિનંતી કરી હતી. સામાવાળા નંબર ૨એ ૦૨/૦૨/૨૦૧૮ તારીખના પત્ર દ્વારા અરજદારને જાણ કરી હતી કે અરજદારને અનુકૂળ હોય તે હદ સુધી નિયમો અને શરતોમાં ફેરફાર અને/અથવા સુધારો કરવાની તેની વિનંતીને નકારી કાઢવામાં આવી છે.

[૩.૪] એવું લાગે છે કે ઉપરોક્ત આર. એફ. પી. ના જવાબમાં, ત્રણ બિડરોએ તેમની બિડ રજૂ કરી છે જેમ કે (૧) ટાટા મોટોર્સ લિમિટેડ, (૨) મહિન્દ્રા એન્ડ મહિન્દ્રા અને (૩) અરજદાર ગોલ્ડસ્ટોન ઇન્ફ્રાટેક લિમિટેડ એવું લાગે છે કે એક અન્ય પક્ષ મેસર્સ અશોક લેઈલેન્ડ લિમિટેડ તેની બિડ ઓનલાઈન સબમિટ કરી શક્યો ન હતો, જેણે સામાવાળા નંબર ૨ ને સમય વધારવા વિનંતી કરી હતી.જો કે, વિનંતીની નોંધ લેતી વખતે તેની મંજૂરી નથી.તે તબક્કે અરજદારમાંથી એક બોલી લગાવનારએ ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ હાલની અરજીને પસંદ કરી છે અને ઉપરોક્ત રાહત માંગી છે.અરજદારના કેસને ધ્યાનમાં લેતા એવું લાગે છે કે અરજદાર આર. એફ. પી. ના કેટલાક નિયમો અને શરતોથી વધુ ખાસ કરીને કલમ ૪.૧, કલમ ૭.૧ (એ), કલમ ૭.૩ (એ) (i), કલમ ૭.૩ (એ) (ii) આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ ૧ અને કલમ ૭.૧ અને કલમ ૧૨.૧ માં સમાવિષ્ટ નિયમો અને શરતોથી વ્યથિત છે.ડી થી વોલ્યુમ III. સંબંધિત નિયમો અને શરતો કે જેના દ્વારા અરજદાર વ્યથિત છે અને અરજદારે

નિયમો અને શરતોમાં ફેરફાર અને/અથવા સુધારો કરવાની વિનંતી કરી છે તે નીચે મુજબ છે:

“કલમ ૪:૧:કોન્સોર્ટિયમ

બોલીઓને મંજૂરી (૧) સિંગલ બિડ અથવા (૨) લીડ બોલી લગાવનારની આગેવાનીમાં મહત્તમ બે બોલી લગાવનારના સંઘ તરીકે આપવામાં આવે છે.

કલમ ૭.૧:પાત્રતા માપદંડ (પૂર્વ યોગ્યતા માપદંડ)

એક બોલી લગાવનાર તરીકે બોલી લગાવનાર તમામ બોલીદાતાઓ અથવા સંઘના તમામ સભ્યોને નીચેની પાત્રતા માપદંડ લાગુ પડશે:

(એ) બોલી લગાવનાર અથવા તમામ સભ્યો પ્રવર્તમાન ભારતીય કાયદા અનુસાર કરાર કરવા માટે કાયદેસર રીતે સક્ષમ હશે અને તે આમાંથી એક હોવો જોઈએ:(i) કંપની અધિનિયમ, ૧૯૫૬ હેઠળ નિગમિત કંપની (સુધારેલ અથવા પુનઃ અધિનિયમિત અથવા પુનઃસ્થાપિત અને સમયાંતરે સૂચિત કંપની અધિનિયમ, ૨૦૧૩ સહિત), (સમાવેશના પ્રમાણપત્રની નકલ, મેમોરેન્ડમ અને બોલી લગાવનારના સંગઠનની કલમ રજૂ કરવી જોઈએ) અથવા (ii) ભારતીય ભાગીદારી અધિનિયમ હેઠળ નોંધાયેલ ભાગીદારી પેઢી (નોંધાયેલ ભાગીદારી ખતની નકલ જમા કરાવવી જોઈએ) અથવા (iii) ભારતમાં નોંધાયેલ માલિકી પેઢી (વેચાણ વેરો/જીએસટી નોંધણીની નકલ, ઇ. પી. એફ. નોંધણી, દુકાન નોંધણી પ્રમાણપત્ર, જે લાગુ થઈ શકે છે, જમા કરાવવી જોઈએ)

ભારતમાં નોંધાયેલી ન હોય તેવી સંબંધિત વિદેશી કાયદા હેઠળ રચાયેલી કોઈપણ વિદેશી પેઢીઓને એકલ બોલી લગાવનાર અથવા સંઘના સભ્ય તરીકે બોલીમાં ભાગ લેવાની મંજૂરી નથી."

કલમ ૭.૨:સિંગલ બિડર અને કન્સોર્ટિયમ માટે બોલીની શરતો.બિડ સિંગલ બિડર્સ અથવા કન્સોર્ટિયમ દ્વારા રજૂ કરી શકાય છે.સિંગલ બિડર્સ અને કન્સોર્ટિયમ દ્વારા બોલીમાં નીચેની શરતો સૂચવવામાં આવી છે.

એ) જો એક જ બોલી લગાવનાર દ્વારા બોલી લગાવવાની હોય, તો નોંધણી કરાયેલ બસ ઉત્પાદક (ટૂંક સમયમાં "ઓઈએમ" તરીકે ઓળખાતી બસો માટે મૂળ ઉપકરણ ઉત્પાદક) દ્વારા જ બોલી રજૂ કરવાની જરૂર છે, જે ઓઈએમ માટે નિર્ધારિત લાયકાતોને પૂર્ણ કરે છે અને જે આ પ્રોજેક્ટ હેઠળ બસોનો પુરવઠો પૂરો પાડે છે.અનુભવી/લાયકાત ધરાવતા પેટા કરારકર્તાઓ દ્વારા એકલ બોલી લગાવનાર દ્વારા ચોક્કસ કાર્યો માટે પેટા કરાર કરવા પર પ્રતિબંધ નથી.

બી) જો બિડ કન્સોર્ટિયમ દ્વારા હોય, તો કન્સોર્ટિયમે ફરજિયાતપણે આ સંસ્થાઓ માટે સંબંધિત લાયકાતોને પૂર્ણ કરતા ઓઈએમ સભ્ય અને બસ ઓપરેટર સભ્યનો સમાવેશ કરવો આવશ્યક છે.સંઘના અગ્રણી સભ્ય આ બે સંસ્થાઓમાંથી કોઈ એક હોઈ શકે છે.

સી) નોન લીડ કન્સોર્ટિયમ સભ્ય (જે ઓઈએમ નથી) માં કોઈપણ રિપ્લેસમેન્ટને સફળ કામગીરીના એક વર્ષ પછી જ મંજૂરી આપવામાં આવશે, જો કે રિપ્લેસમેન્ટ નોન લીડ સભ્ય પ્રક્રિયાઓ સમાન ભૂમિકા ધરાવતા નોન લીડ સભ્ય માટે જરૂરી લાયકાત પ્રમાણપત્રો ધરાવે છે.આ કવાયત માટે

સત્તામંડળની પૂર્વ મંજૂરીની જરૂર પડશે.કોઈપણ કન્સોર્ટિયમમાંથી અગ્રણી સભ્યને બહાર નીકળવાની મંજૂરી કોઈપણ તબક્કે આપવામાં આવશે નહીં.

ડી) કન્સોર્ટિયમ તરીકેની બોલી લગાવનારાઓએ કન્સોર્ટિયમ કરારમાં અગ્રણી સભ્ય અને બિન-અગ્રણી સભ્ય અને તેમની સંબંધિત ભૂમિકાઓને સ્પષ્ટપણે ઓળખવી આવશ્યક છે.

ઈ) કોઈપણ સભ્યની ભૂમિકા અને જવાબદારી તકનીકી/નાણાકીય ક્ષમતાઓને અનુરૂપ હોવી જોઈએ કે જે આવા સભ્ય લાયકાતના માપદંડોને પૂર્ણ કરવા માટે યોગદાન આપી રહ્યા છે.દરેક સંઘના સભ્ય કરારના સમયગાળા દરમિયાન તેની ભૂમિકા અને જવાબદારીઓને અનુરૂપ જ્ઞાન, કૌશલ્ય અને પ્રશિક્ષિત માનવબળની દ્રષ્ટિએ સંસાધનોનું યોગદાન આપવા માટે જવાબદાર છે.

૭.૩ બિડર્સ અને એસોસિએટ્સ માટે લાયકાત માપદંડ.

ઉપર દર્શાવેલ ત્રણ પક્ષોમાંથી દરેકને સંબંધિત લાયકાત માપદંડ નીચે રજૂ કરવામાં આવ્યા છે:

અ) ઓ. ઈ. એમ. લાયકાત માપદંડ

૧) બોલી લગાવનાર ભારતમાં બસ ઉત્પાદન સુવિધાઓ સાથે નોંધાયેલ બસ ઉત્પાદક હશે, જેને ભારતમાં ઉત્પાદકનો અનુભવ હશે અને છેલ્લા પાંચ નાણાકીય વર્ષોમાં ઓછામાં ઓછી ૧૦૦૦ ઇલેક્ટ્રિક/ડીઝલ/સિ એન જિ બસોની ડિલિવરી કરવામાં આવી હશે, જેમાં ૨૦૧૭-૧૮ ના નાણાકીય વર્ષનો સમાવેશ થાય છે.

૨) ઓડિટરના પ્રમાણપત્ર મુજબ ૩૧મી માર્ચ, ૨૦૧૭ના રોજ ઓછામાં ઓછી ૧૦૦ કરોડ રૂપિયાની સમકક્ષ ચોખ્ખી સંપત્તિ ધરાવે છે.

૩) ઉત્પાદન અને નેટવર્થના માપદંડોને પૂર્ણ કરવાના હેતુસર કોઈપણ સહયોગી અથવા બોલી લગાવનારની માલિકી અને અથવા કામગીરીના અનુભવને એકત્રિત કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે.

દસ્તાવેજી પુરાવાઓ:

- બસોના ઉત્પાદન માટે લાઈસન્સ અને બસ ઉત્પાદન સુવિધાઓના પુરાવા
- સંખ્યા, પુરવઠાનું વર્ષ અને જેમને પુરવઠો પૂરો પાડવામાં આવ્યો હોય તેવા ગ્રાહકોના નામોના સંદર્ભમાં ઉત્પાદિત અને પૂરા પાડવામાં આવેલ ઓછામાં ઓછા ૧૦૦૦ ઇલેક્ટ્રિક/ડીઝલ/સીએનજીની વિગતો
- બિડ કરનારની નેટ વર્થને પ્રમાણિત/નિર્દિષ્ટ કરતા પરિશિષ્ટ ૩ માં સૂચવ્યા મુજબ વૈધાનિક ઓડિટરનું નિવેદન પણ સ્પષ્ટ કરે છે કે નેટ વર્થની ગણતરી માટે અપનાવવામાં આવેલી પદ્ધતિ આ આર. એફ. પી. ની જોગવાઈઓને અનુરૂપ છે.

[જ.૦] શ્રી મિહિર ઠાકુર, વિદ્વાન વકીલ અરજદારો વતી હાજર થયા છે અને શ્રી કમલ ત્રિવેદી, વિદ્વાન વકીલ સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર થયા છે.

[પ.૦] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે ભારપૂર્વક રજૂઆત કરી છે કે આર. એફ. પી. માં સમાવિષ્ટ ઉપરોક્ત નિયમો અને શરતો અને/અથવા પાત્રતાના માપદંડ સૌથી વધુ મનસ્વી છે અને માત્ર કેટલાક બોલી લગાવનારને અનુકૂળ છે અને તેથી તેનો હેતુ સાથે કોઈ સંબંધ નથી.

[પ.૧] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકોરે દ્વારા આગળ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે અરજદાર તમામ જરૂરી પાત્રતા સાથે વિશ્વસનીય બોલી લગાવનાર છે અને તેને દેશના અન્ય ભાગોમાં ઇલેક્ટ્રિક વાહનોના પુરવઠા અને સંચાલનનો અનુભવ છે.અરજદારને એમએમઆરડીએ, પૂણે સ્માર્ટ સિટી ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન, બૃહદ મુંબઈ ઇલેક્ટ્રિક સપ્લાય અને હિમાચલ પ્રદેશ વગેરે જેવા વિવિધ સત્તામંડળોને સંખ્યાબંધ ઇલેક્ટ્રિક બસો/હાઇબ્રિડ બસોનો પુરવઠો પૂરો પાડવાનો અનુભવ છે. અરજદાર વતી કેસ છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસો માટેની ટેકનોલોજી બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચીન દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવે છે, જે નવા ઉર્જા વાહનોની વિશ્વની સૌથી મોટી ઉત્પાદક છે અને તેની હાજરી વિશ્વના ૪૮ દેશોમાં છે.

[પ.૨] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકોરે દ્વારા આગળ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસોની ટેકનોલોજી ડીઝલ/સીએનજી બસોની ટેકનોલોજીથી સંપૂર્ણપણે અલગ છે તે હકીકતને ધ્યાનમાં લીધા વિના સામાવાળા નંબર ૨ ઓથોરિટી દ્વારા આરએફપી જારી કરવામાં આવી છે.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે તેથી ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટે આર. એફ. પી. ના માપદંડ/શરતો ડીઝલ/સી. એન. જી. બસોની ખરીદી માટે આર. એફ. પી. ના માપદંડ/શરતોથી અલગ હોવા જોઈએ.

[પ.૩] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે વધુમાં રજૂઆત કરી છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસોના ઉત્પાદન પાછળની તકનીક સંપૂર્ણપણે નવી હોવાથી ડીઝલ/સીએનજી બસોની જરૂરિયાત સંપૂર્ણપણે અપ્રસ્તુત છે અને તેથી, વર્તમાન આરએફપીના ઉદ્દેશ્યની વિરુદ્ધ છે.

[પ.૪] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકોરેએ વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે કલમ ૪.૧, જેના દ્વારા તે જોગવાઈ કરે છે કે અગ્રણી બોલી લગાવનારની આગેવાનીમાં મહત્તમ બે બોલી લગાવનારના સંઘ તરીકે બોલી લગાવવાની મંજૂરી આપવામાં આવે છે, તે સંપૂર્ણપણે મનસ્વી છે અને પ્રતિબંધાત્મક શરત છે અને સ્પર્ધાત્મક બોલી લગાવવાની ભાવનાની વિરુદ્ધ છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આવી પ્રતિબંધાત્મક શરત વ્યાપક ભાગીદારીને પ્રોત્સાહન નહીં આપે અને સ્પર્ધાત્મક બોલીની ભાવનાની વિરુદ્ધ છે.એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટેની સમગ્ર પહેલ કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા ઘડવામાં આવેલી યોજના અનુસાર સ્વચ્છ અને હરિયાળું વાતાવરણ સુનિશ્ચિત કરવા માટે છે, જે સંપૂર્ણપણે નવી પહેલ છે અને તેથી, આર. એફ. પી. ની શરતો પ્રકૃતિમાં પ્રતિબંધિત નહીં હોય અને ભારતમાં શ્રેષ્ઠ શક્ય ટેકનોલોજી લાવવા માટે વ્યાપક અને વ્યાપક સ્પર્ધાને પ્રોત્સાહન આપવું જોઈએ.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે તેથી કલમ ૪.૧,૭.૧ (એ) અને ૭.૨ સંપૂર્ણપણે મનસ્વી છે અને/અથવા હેતુ અને હેતુ સાથે કોઈ જોડાણ નથી

અને/અથવા પ્રકૃતિમાં પ્રતિબંધિત છે અને તેથી, તેમાં યોગ્ય ફેરફાર/સુધારો કરવા માટે જવાબદાર છે.

[પ.પ] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે આગળ રજૂઆત કરી છે કે દેશની અગ્રણી ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદક કંપની અને તેનું ઉત્પાદન હિમાચલ પ્રદેશ અને મહારાષ્ટ્રમાં ચાલે છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે બસો માટેની ટેકનોલોજી બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચાઇના દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવે છે-જે ઇલેક્ટ્રિક બસોની સારી રીતે સ્થાપિત ઉત્પાદક છે જે સમગ્ર વિશ્વમાં વ્યવસાયિક રસ ધરાવે છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચીન કાર, બસો અને ટ્રક સહિત નવા ઉર્જા વાહનોની વિશ્વની સૌથી મોટી ઉત્પાદક કંપની છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચાઇનાના નવા ઉર્જા વાહનો ૪૮ દેશોના ૨૦૦ શહેરો અને વિશ્વના છ ખંડોના પ્રદેશોમાં વેચવામાં આવ્યા છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે ૨૦૧૬ માં બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચીને વિશ્વના અન્ય કોઈપણ દેશ કરતાં વધુ ૧,૧૪,૦૦૦ ઇલેક્ટ્રિક બસોનું વેચાણ કર્યું હતું.બીવાયડી ગ્રૂપ વિશ્વભરમાં ૨ લાખથી વધુ કર્મચારીઓ અને ૨૬ ઉત્પાદન આધાર ધરાવે છે, જેનું કુલ કવરેજ આશરે ૧૮ મિલિયન ચોરસ કિલોમીટર છે.મીટર.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અરજદાર ભારતમાં ઇલેક્ટ્રિક બસોનું નોંધાયેલું ઉત્પાદક છે, જેનો ઉત્પાદન

પ્લાન્ટ તેલંગાણામાં છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આર. એફ. પી. ના પ્રથમ ખંડની કલમ ૭.૩ (એ) (i) એ સ્વયંને પરાજિત કરનારી છે અને સંપૂર્ણપણે મનસ્વી છે કારણ કે ઇલેક્ટ્રિક બસો ડીઝલ/સી. એન. જી. બસોની સીધી સ્પર્ધા કરે છે અને હકીકતમાં ડીઝલ/સી. એન. જી. બસોને તબક્કાવાર દૂર કરવામાં આવી છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આ પ્રકારની કલમ રાખવાથી માત્ર ડીઝલ/સીએનજી બસોના બસ ઉત્પાદનને બોલી પ્રક્રિયામાં બોલી લગાવવા માટે સક્ષમ બનાવશે.એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસોનો ખ્યાલ ભારત માટે નવો છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જો ઇલેક્ટ્રિક બસોના સપ્લાયર માટે બોલી લગાવવા માટે સક્ષમ થવા માટે કોઈ શ્રેશોલ્ડ જરૂરિયાત નક્કી કરવાની હોય, તો તે શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસોના ઉત્પાદકો અને સપ્લાયરોની દ્રષ્ટિએ બજાર જે હદ સુધી વિકસ્યું છે તેને ધ્યાનમાં રાખીને હોવું જોઈએ.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદકો માટેનો માપદંડ માત્ર સીએનજી/ડીઝલ બસ ઉત્પાદનના ઉત્પાદકોને ધ્યાનમાં રાખીને નક્કી કરી શકાતો નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત શરત શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદકોને બોલી પ્રક્રિયામાંથી બાકાત રાખશે અને સીએનજી/ડીઝલ બસ ઉત્પાદનની તરફેણમાં એકાધિકાર પેદા કરશે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે કલમ ૭.૩ (એ) (i) મુજબ ઓઈએમ લાયકાત માપદંડ શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદનને દૂર કરશે/બાકાત રાખશે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસના ઉત્પાદનની તકનીક દેશમાં નવી છે અને

કોઈ પણ શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદક નહીં હોય જેણે ઓછામાં ઓછું ભારતમાં પણ ઉત્પાદન કર્યું હોત. ૨૦૧૭-૧૮ ના નાણાકીય વર્ષ સહિત છેલ્લા પાંચ નાણાકીય વર્ષોમાં ૫૦૦ બસો.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે તેથી, આ શરત કે બોલી લગાવનારને ભારતમાં ઉત્પાદનનો અનુભવ હોવો જોઈએ અને ૨૦૧૭-૧૮ ના નાણાકીય વર્ષ સહિત છેલ્લા પાંચ નાણાકીય વર્ષોમાં ઓછામાં ઓછી ૫૦૦ ઇલેક્ટ્રિક બસોની ડિલિવરી સૌથી વધુ મનસ્વી અને/અથવા ડીઝલ/સિ એન જિ બસોના ઉત્પાદનને અનુકૂળ અને/અથવા તરફેણ કરવા માટે તૈયાર કરવામાં આવી છે અને તેથી, તે રદ કરવા અને અલગ રાખવા અને/અથવા યોગ્ય રીતે સુધારવા અને/અથવા સુધારવા માટે જવાબદાર છે.અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે વધુમાં રજૂઆત કરી છે કે આરએફપી-ઓઈએમ લાયકાત માપદંડની કલમ ૭.૩ (એ) (ii) જે પૂરી પાડે છે કે વેપારી પાસે <આઈડી૧ પર ઓછામાં ઓછી ૧૦૦ કરોડ રૂપિયાની સમકક્ષ નેટવર્થ હોવી જોઈએ તે પણ મનસ્વી છે અને/અથવા આરએફપીના હેતુ સાથે કોઈ જોડાણ નથી અને/અથવા ભેદભાવપૂર્ણ છે અને ભારતના બંધારણની કલમ ૧૪નું ઉલ્લંઘન કરે છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જ્યાં સુધી આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ-૧ની કલમ ૭.૩ (એ) (૨) નો સંબંધ છે, ત્યાં સુધી અન્ય સત્તામંડળોએ એ હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને ટેન્ડર બહાર પાડ્યા છે કે આ એક નવો ઉદ્યોગ હતો અને ભારતમાં અગાઉ ઇલેક્ટ્રિક બસોનું ઉત્પાદન થતું ન હતું.એવું કહેવામાં આવે છે કે જ્યારે મુંબઈ મેટ્રોપોલિટન રિજન ડેવલપમેન્ટ

ઓથોરિટી (એમએમઆરડીએ) એ મુંબઈ માટે ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટે ટેન્ડર બહાર પાડ્યું હતું, ત્યારે તેણે ૩૦ કરોડ રૂપિયાનું ટર્નઓવર અને ૨૫ બસો માટે ૧૦ કરોડ રૂપિયાનું નેટવર્થ માંગ્યું હતું. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જ્યારે બેસ્ટ, મુંબઈએ પણ ૫ ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટે ટેન્ડર બહાર પાડ્યું હતું, ત્યારે તેણે આ ટેન્ડરમાં બોલી લગાવનારની મહત્તમ ભાગીદારીને મંજૂરી આપવા માટે કોઈ લઘુત્તમ ટર્નઓવર અથવા નેટવર્થ માપદંડ માટે પૂછ્યું ન હતું. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે પૂણે સ્માર્ટ સિટી ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન લિમિટેડે ૧૦૦ ઇલેક્ટ્રિક બસોની જમાવટ માટે તેના ટેન્ડર તારીખ ૦૪/૦૧/૨૦૧૭ માં કન્સોર્ટિયમના લીડ પાર્ટનરને ૫૦ કરોડ રૂપિયાનું ટર્નઓવર હોવું જોઈએ અને નેટવર્થ ઓછામાં ઓછી ૫૦ કરોડ રૂપિયા હોવી જોઈએ અને ૧૦૦ ઇલેક્ટ્રિક બસોની જમાવટ માટે ૧૧/૦૨/૨૦૧૭ પર બહાર પાડવામાં આવેલા તેના અનુગામી સુધારેલા ઇ ઓ આઈ એ બિડર્સ દ્વારા વ્યાપક ભાગીદારીને મંજૂરી આપવા માટે લઘુત્તમ ટર્નઓવર અથવા નેટવર્થના માપદંડને પણ દૂર કર્યા છે.

જાહેર પરિવહન ઉપક્રમનું નામ	હાઈબ્રિડ અને/અથવા ઇલેક્ટ્રિક બસોની સંખ્યા	અંદાજે પુરવઠાનું મૂલ્ય (રૂ. કરોડ)	ટર્નઓવરની જરૂરિયાત (રૂ. ક.)	નેટ વર્થની જરૂરિયાત (રૂ. કરોડ)	પક્ષો ને બોલી લગાવવાની મંજૂરી
મુંબઈ મેટ્રોપોલિટન રિજન ડેવલપમેન્ટ	૨૫	૬૦	૩૦	૧૦	એક એકમ/

ઓથોરિટી (એમએમઆરડીએ)					સંઘ
પૂણે સ્માર્ટ સિટી ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન લિમિટેડ (સુધારા પહેલા)	૧૦૦	૧૭૫૩૦ ૦	૫૦	૫૦	એક એકમ/ સંઘ
પૂણે સ્માર્ટ સિટી ડેવલપમેન્ટ કોર્પોરેશન લિમિટેડ દ્વારા સુધારેલ ઈ ઓ આઈ (સુધારા પછી)	૧૦૦	૧૭૫૩૦ ૦	૦	૦	એક એકમ/ સંઘ
બૃહદ મુંબઈ વીજ પુરવઠો અને ઉપક્રમ (બેસ્ટ), મુંબઈ	૫	૧૦	૦	૦	વિકેતા ઉત્પાદ ક
	૨૫	૫૦	૫૦૦	૧૦૦૦	સિંગલ એન્ટિટી
સામાવાળા નંબર ૧	૨૫	૫૦	૭૫	૫૦	એક એકમ/ સંઘ

[પ.ક] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકોરેએ વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે જ્યાં સુધી આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ-૧ની કલમ નંબર ૭.૧ (એ) નો સંબંધ છે, તે જ દેશને કોન્સોર્ટિયમ ભાગીદારો તરીકે વિદેશી બિઝનેસ ભાગીદારીથી વંચિત કરશે, જેમની પાસે અન્યથા વિશ્વ કક્ષાની ટેકનોલોજી અને કુશળતા છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આવી સ્થિતિ આજના વૈશ્વિક સંદર્ભમાં સંપૂર્ણપણે મનસ્વી છે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ભારતમાં ઇલેક્ટ્રિક બસોની ટેકનોલોજી અને ઉત્પાદન વ્યાપક નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ભારતમાં વિકસાવવામાં આવેલી ઇલેક્ટ્રિક બસોના ઉત્પાદન માટે વિશ્વ કક્ષાની સ્પેશી તકનીકની ગેરહાજરીમાં વિદેશી તકનીકી સહયોગને પ્રોત્સાહન આપવું

જોઈએ.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે કન્સોર્ટિયમના ભાગ રૂપે વિદેશી ટેકનોલોજી પ્રદાતા સ્પેરપાર્ટ્સના પુરવઠા અને વેચાણ પછીની સેવા માટે લાંબા ગાળાની પ્રતિબદ્ધતા લાવશે જે સામાવાળા નંબર ૨ ના હિતમાં હશે.

[પ.૭] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકોરે દ્વારા વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે ૫૦૦૦ મીમી +/-૨૦૦ મીમીના વ્હીલ બેઝની જરૂરિયાત પણ મનસ્વી/ભેદભાવપૂર્ણ છે અને તે એક અનુરૂપ સ્થિતિ છે જેના દ્વારા અરજદાર જે ૪૪૦૦ મીમીના વ્હીલ બેઝવાળી ઇલેક્ટ્રિક બસોનું ઉત્પાદન કરે છે તેને બાકાત રાખવામાં આવે છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અરજદારની ઇલેક્ટ્રિક બસો મોનોકોક ટેકનોલોજી પર આધારિત છે, જે સુનિશ્ચિત કરે છે કે (૧) માર્ગના આંચકા પેસેન્જર વિભાગમાં પ્રસારિત ન થાય, (૨) એકત્રીકરણ અને ઘટકોના જીવન ચક્રમાં વધારો કરે છે, (૩) જાળવણીની સરળતા સુનિશ્ચિત કરે છે, પરંપરાગત ટ્રક ચેસિસની સરખામણીમાં.એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે ભારતમાં બસ અને કોચ ઉદ્યોગ હાલમાં ટ્રક ચેસિસથી અભિન્ન અને મોનોકોક માળખામાં સંક્રમણના તબક્કામાં છે.

ઉપરોક્ત રજૂઆતો કરતાં, અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે ઉપરોક્ત શરતોને રદ કરવા અને રદ કરવા અને/અથવા પડકાર હેઠળ ઉપરોક્ત શરતોમાં સુધારો કરવા અને/અથવા યોગ્ય રીતે સુધારો કરવા અને/અથવા સુધારો કરવાની વિનંતી કરી છે.

[પ.૮] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે અશોક લેઈલેન્ડ લિમિટેડ વિરુદ્ધ હિમાચલ પ્રદેશ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ કોર્પોરેશનના કેસમાં હિમાચલ પ્રદેશ હાઈકોર્ટના નિર્ણય અને સીડબ્લ્યુપી નંબર ૧/૨૦૧૭ માં અન્ય તારીખ ૨૬/૦૭/૨૦૧૭ પર ભારે આધાર રાખ્યો છે, જેના દ્વારા હિમાચલ પ્રદેશ હાઈકોર્ટે હિમાચલ પ્રદેશમાં ઇલેક્ટ્રિક બસોના પુરવઠા માટે ખૂબ જ અરજદારની તરફેણમાં એલઓઆઈની પુષ્ટિ કરી છે, જે અરજદાર દ્વારા રજૂ કરવામાં આવી હતી અને બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચીન સાથે કન્સોર્ટિયમ તરીકે અરજદાર દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલી બોલી.તેમણે અશોક લેઈલેન્ડ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં હિમાચલ પ્રદેશ હાઈકોર્ટના નિર્ણયના ફકરા પ થી ૧૨,૧૮,૫૯,૬૪,૬૮ અને ૧૦૭ પર આધાર રાખ્યો છે.

[પ.૯] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે પણ એસ્ટેકો કોલ સર્વિસીસ લિમિટેડ વિરુદ્ધ કર્ણાટક પાવર કોર્પોરેશન લિમિટેડના કેસમાં કર્ણાટક હાઈકોર્ટના નિર્ણય પર ભારે આધાર રાખ્યો છે અને અન્ય લોકોએ એ આઈ આર ૧૯૯૭ કર્ણાટક ૨૨૦ માં તેમની રજૂઆતના સમર્થનમાં અહેવાલ આપ્યો છે કે જો આર એફ પી ની શરતો અને નિયમો ગેરવાજબી અને મનસ્વી હોવાનું જણાય છે, જે ઘણા પાત્ર અને સક્ષમ વ્યક્તિઓના અધિકારોને નકારી શકે છે, જેઓ કાર્યને અસરકારક રીતે અમલમાં મૂકવાની સ્થિતિમાં છે, તો ઉચ્ચ અદાલત

ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાના ઉપયોગમાં દખલ કરી શકે છે.અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે રજૂઆત કરી છે કે ઉપરોક્ત નિર્ણયમાં કર્ણાટક ઉચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે અને જણાવ્યું છે કે જો શરતો ગેરવાજબી અને મનસ્વી હોય, તો તે ઘણા પાત્ર અને સક્ષમ વ્યક્તિઓને તેમના ટેન્ડર રજૂ કરવાના અધિકારોથી વંચિત કરશે, જે તેમના ટેન્ડરને અસરકારક રીતે અમલમાં મૂકવાની સ્થિતિમાં છે, તે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ તેમને આપવામાં આવેલા અધિકારોનું ઉદ્ધંધન અને ભેદભાવમાં પરિણમી શકે છે, ઉપરાંત પસંદગીનો અવકાશ સંકુચિત થઈ જશે.

[પ.૧૦] અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે (૧૯૯૪) ૬ એસ. સી. સી. ૬૫૧ (પેરા ૯૪) માં નોંધાયેલા ટાટા સેલ્યુલર વિરુદ્ધ ભારત સંઘના કેસમાં તેમજ મિશિગન રબર (ઇન્ડિયા) લિમિટેડ વિરુદ્ધ કર્ણાટક રાજ્ય અને અન્ય (૨૦૧૨) ૮ એસ. સી. સી. ૨૧૬ (પેરા ૨૦,૨૩ અને ૨૪) માં નોંધાયેલા કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણય પર પણ આધાર રાખ્યો છે.

ઉપરોક્ત રજૂઆતો કરીને અને ઉપરોક્ત નિર્ણયો પર આધાર રાખીને, વર્તમાન અરજીને મંજૂરી આપવા અને રદ કરવા અને વિવાદિત શરતોને બાજુ પર મૂકવા અને/અથવા યોગ્ય રીતે ફેરફાર કરવા અને/અથવા સુધારો કરવા અને/અથવા સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ ને પડકાર હેઠળ સંબંધિત

નિયમો અને શરતોને યોગ્ય રીતે સુધારવા માટે નિર્દેશ આપવા વિનંતી કરવામાં આવે છે કારણ કે અરજદાર અનુસાર, આ તમામ શરતો આર. એફ. પી. હેઠળ પ્રાપ્ત કરવા માંગવામાં આવેલા વાંધા સાથે કોઈ સંબંધ ધરાવતી નથી અને ચોક્કસ બોલી લગાવનારને ખાસ કરીને ડીઝલ અને સી. એન. જી. બસોના ઉત્પાદકોને લાભ આપવા માટે તૈયાર કરવામાં આવી છે.

[૬.૦] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી કમલ ત્રિવેદી દ્વારા વર્તમાન અરજીનો ઉગ્ર વિરોધ કરવામાં આવ્યો છે.વર્તમાન અરજીનો વિરોધ કરતા સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી જવાબમાં સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવે છે.

[૬.૧] સામાવાળા નં.૨ અને ૩ તરફથી ઉપસ્થિત વિદ્વાન કાઉન્સિલ શ્રી ત્રિવેદીએ રજૂઆત કરી છે કે કેસના તથ્યો અને સંજોગોમાં કોર્ટે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળના અધિકારોનો ઉપયોગ કરવો જોઈએ નહીં અને/અથવા ટેન્ડર પ્રક્રિયામાં હસ્તક્ષેપ કરવો જોઈએ નહીં, ખાસ કરીને જ્યારે ભારત સરકાર દ્વારા એલ.ઓ.આઈ. / મંજૂરીની શરત મુજબ, પસંદગી પામેલા શહેરોની તરફેણમાં એલ.ઓ.આઈ. જારી કરવાની સમયમર્યાદા તા. ૨૮.૦૨.૨૦૧૮ છે, અને તેમ કરવામાં નિષ્ફળ જવાથી સામાવાળા નં.૨ અને ૩

સબસીડી ગુમાવશે જે ખાસ કરીને અમદાવાદના નાગરિકો માટે મોટા જાહેર હિતમાં રહેશે નહીં.

સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ વધુમાં રજૂઆત કરી છે કે કુલ ખર્ચના કરારના આધારે ઇલેક્ટ્રિક બસોને તૈનાત કરીને શહેરમાં સ્વચ્છ અને હરિયાળી વહેંચાયેલ ગતિશીલતાને વધારવાનો ઉદ્દેશ ધરાવતો આ પ્રોજેક્ટ, એ હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને કે જો સામાવાળા નંબર ૨ ભારત સરકારના ભારે ઉદ્યોગ વિભાગ દ્વારા નિર્ધારિત ૨૮/૦૨/૨૦૧૮ પર અથવા તે પહેલાં એલ. ઓ. આઈ. જારી નહીં કરે, તો ઉપરોક્ત એલ. ઓ. આઈ. ૨૬ થઈ જશે અને જનતા અને સમગ્ર શહેર ૪૦ ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટેની સહાયથી વંચિત રહી જશે અને એફ. એ. એમ. ઇ. યોજના હેઠળ અન્ય ઇલેક્ટ્રિક વાહનો, જેનો હેતુ પનનાબૂદી હેતુઓ હાંસલ કરવાનો છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત મંજૂરી અમુક નિયમો અને શરતોના સંતોષને આધિન આપવામાં આવી છે અને તેની સૌથી મહત્વપૂર્ણ શરત એ છે કે પસંદ કરેલા શહેરો દ્વારા ૨૮.૦૨.૨૦૧૮ દ્વારા ઓઈએમ/સપ્લાયર પર એલઓઆઈ મૂકવામાં આવશે અને આ સમયમર્યાદામાં નિષ્ફળતા પર, એલઓઆઈ રદ કરવા માટે જવાબદાર છે.

[૬.૨] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ રજૂઆત કરી છે કે આ અરજી દ્વારા અને ભારતના બંધારણની કલમ

૨૨૬ હેઠળ આ અદાલતના અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરીને, અરજદારો આરએફપીની કેટલીક ટેન્ડર શરતોને ફરીથી લખવા અને ફરીથી નક્કી કરવા માંગે છે જે અરજદારને અનુકૂળ છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ આ અરજી દ્વારા અરજદારે અમુક નિયમો અને શરતોને ફરીથી લખવા અને/અથવા ફરીથી નિર્ધારિત કરવાની માંગ કરી છે જેથી અરજદારોની પોતાની સુવિધાને અનુરૂપ આ ટેન્ડર શરતોને અનુરૂપ બનાવી શકાય, જે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે સ્વીકાર્ય નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે બોલી લગાવનાર તરીકે અરજદાર વિનંતી કરી શકતો નથી અને/અથવા તેને અનુકૂળ હોય તેવી ટેન્ડર શરતોમાં સુધારો/ફેરફાર અને/અથવા ઇનકાર કરવાનો આગ્રહ કરી શકતો નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે બોલી લગાવનાર તરીકે અરજદારને આર. એફ. પી. ના નિયમો અને શરતોને પડકારવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી જે તેને અનુકૂળ નથી.

[૬.૩] સામાવાળા નં.૨ અને ૩ તરફથી ઉપસ્થિત વિદ્વાન કાઉન્સિલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા વધુમાં રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અરજદારો તા. ૧૯.૦૧.૨૦૧૮ ના આર.એફ.પી. ના વોલ્યુમ-૧ ના કલોઝ (i) નં.૪.૧; (ii) નં.૭.૧; (iii) નં.૭.૨; (iv) નં.૭.૩(એ)(i); (v) નં.૭.૩(એ)(ii); અને વોલ્યુમ-III ના (vi) સીરીયલ નં.૭.૧; અને (vii) સીરીયલ નં.૧૨.૧.ડી માં સમાવિષ્ટ

ટેન્ડરની શરતોને મુખ્યત્વે એવા ગ્રાઉન્ડ્સ પર પડકારવા માંગે છે કે (૧) ઉપરોક્ત શરતો પ્રત્યક્ષ રીતે મનસ્વી છે કારણ કે તેનાથી પ્રાપ્ત કરવા માગતા હેતુ સાથે તેને કોઈ સંબંધ નથી, ખાસ કરીને ભારતમાં નોંધાયેલ ન હોય તેવી વિદેશી પાર્ટીઓને એકમાત્ર બીડર તરીકે અથવા કન્સોર્ટિયમ સભ્ય તરીકે બીડીંગ પ્રક્રિયામાં ભાગ લેતા અટકાવીને; (૨) તે શરતો સ્વભાવે ભેદભાવપૂર્ણ છે કારણ કે અરજદાર જેવા ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદકને છેલ્લા પાંચ નાણાકીય વર્ષો દરમિયાન આવી ૫૦૦ બસોનું ઉત્પાદન અને સપ્લાય કરેલ હોવાની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને સંપૂર્ણપણે બાકાત રાખવામાં આવ્યા છે; (૩) તે શરતો ભારતમાં ડીઝલ અને સીએનજી બસોનું ઉત્પાદન કરતા હયાત બસ સપ્લાયર્સને લાભ પહોંચાડવા માટે જ બનાવવામાં આવી છે અને એવા ગ્રાઉન્ડ પર પણ કે (૪) દેશના અન્ય વિવિધ રાજ્યોએ યોગ્ય ટેન્ડર શરતો અપનાવી છે, જે અન્ય બાબતોની સાથે ભારતમાં નોંધાયેલ ન હોય તેવી વિદેશી પાર્ટીઓને પણ બીડીંગ પ્રક્રિયામાં ભાગ લેવાની મંજૂરી આપે છે કે જેમાં અરજદાર તેમના ચાઈનીઝ સહયોગીઓ સાથે હળવી ટેન્ડર શરતોને ધ્યાનમાં રાખીને ક્વોલિફાય થયા છે. સામાવાળા નં.૨ અને ૩ તરફથી ઉપસ્થિત વિજ્ઞાન કાઉન્સિલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વાસ્તવમાં આક્ષેપિત ટેન્ડર શરતો ધરાવતું સમગ્ર ટેન્ડર દસ્તાવેજ નિષ્ણાત એટલે કે સેપ્ટ યુનિવર્સિટી દ્વારા બે મહત્વના પાસાઓને ધ્યાનમાં રાખીને તૈયાર કરવામાં આવ્યું છે અર્થાત (૧) આવક, રોજગારી વગેરે વધારવાના હેતુથી ભારતમાં માલ અને સેવાઓના ઉત્પાદન,

પ્રોડક્શનને પ્રોત્સાહન આપવા માટે 'મેક ઈન ઈન્ડિયા' માટેની ભારત સરકારની રાષ્ટ્રીય નીતિ; અને (૨) 'ફાસ્ટર એડોપ્શન એન્ડ મેન્યુફેક્ચરિંગ (હાઇબ્રિડ એન્ડ ઈલેક્ટ્રિક) વ્હીકલ્સ ઈન ઈન્ડિયા' નામની યોજના.

[૬.૪] એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વર્તમાન કેસમાં ટેન્ડરની શરતો સ્વતંત્ર નિષ્ણાત દ્વારા ઘડવામાં આવી છે અને સામાવાળા નંબર ૨ દ્વારા તેને મંજૂરી આપવામાં આવી છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે એકવાર સ્વતંત્ર નિષ્ણાત દ્વારા આર. એફ. પી. ની ટેન્ડર શરતો ઘડવામાં આવી જાય, તે પછી એવું ન કહી શકાય કે તે દુર્ભાવનાપૂર્ણ અને/અથવા વિકૃત છે જે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાઓના ઉપયોગમાં આ અદાલતની દખલગીરીની માંગ કરે છે.

તેમની ઉપરોક્ત રજૂઆતોના સમર્થનમાં સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલે મિશિગન રબર (ઈન્ડિયા) લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં નિર્ણયના પેરા ૨૯માં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા કરવામાં આવેલા અવલોકનો પર ભારે આધાર રાખ્યો છે.

[૬.૫] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે પડકાર હેઠળની શરતો અને નિયમો સહિત

આર. એફ. પી. ના તમામ નિયમો અને શરતો એફ. એ. એમ. ઇ. યોજનાના ઉદ્દેશ અને હેતુને સંપૂર્ણપણે ધ્યાનમાં લઈ રહી છે તેમજ આવક, રોજગાર વગેરે વધારવા માટે ભારતમાં ઉત્પાદન, માલસામાન અને સેવાઓના ઉત્પાદનને પ્રોત્સાહન આપવા માટે "મેક ઇન ઇન્ડિયા" ને પ્રોત્સાહિત કરવા માટે ભારત સરકારની રાષ્ટ્રીય નીતિને ધ્યાનમાં રાખીને.

[૬.૬] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા આગળ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે દરેક વિવાદિત ટેન્ડર શરતો ટેન્ડર દસ્તાવેજમાં તેમના સમાવેશ માટે સંપૂર્ણ સમર્થન ધરાવે છે, જે હાંસલ કરવા માંગેલા હેતુ સાથે સીધો સંબંધ ધરાવે છે.

[૬.૭] વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આર. એફ. પી. ની કલમ ૪.૧ માટે બોલી લગાવનારને એકલા અથવા મહત્તમ બે બોલી લગાવનારના સંઘ દ્વારા તેની બોલી રજૂ કરવાની જરૂર છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જરૂરિયાત મુજબ, જો બિડ કન્સોર્ટિયમ દ્વારા હોય, તો તે કિસ્સામાં, કન્સોર્ટિયમે ફરજિયાતપણે સંબંધિત લાયકાતોને પૂર્ણ કરતા ઓઈએમ અને બસ ઓપરેટર સભ્યનો સમાવેશ કરવો આવશ્યક છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આર. એફ. પી. કુલ ખર્ચના કરારના આધારે એમ. આઈ. ડી. આઈ. એસી કુદ્દી બિલ્ટ પ્યોર ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી, સંચાલન અને જાળવણી માટે બસ સંચાલકની

પસંદગી માટે છે.એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત આરએફપી, જેમ કે જોઈ શકાય છે, ઓપરેશન, પ્રાપ્તિ અને જાળવણીનો સમૂહ છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ૭ + ૨ વર્ષના કામગીરીના સમયગાળા સાથે ઉપરોક્ત પ્રોજેક્ટની સરળ અને કાર્યક્ષમ કામગીરી માટે, ઉત્પાદકની હાજરી ખૂબ જ અનિવાર્ય છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આર. એફ. પી. કુલ ખર્ચ કરારના આધારે છે, જેનો અર્થ છે કે આવકનું જોખમ સત્તાવાળાઓ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવશે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત ગણતરી પર પણ, કરારના સમયગાળા દરમિયાન ઉત્પાદનની સરળ અને કાર્યક્ષમ જાળવણીની ખાતરી કરવાના દૃષ્ટિકોણથી, ઓઈએમની હાજરી છે.

[૬.૮] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા આગળ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે કલમ ૭.૧ માં ભારતમાં નોંધાયેલી વિદેશી પેઢીની ભાગીદારી જરૂરી છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વર્તમાન ટેન્ડર માત્ર બસોના પુરવઠા માટે જ નહીં, પરંતુ ઓઈએમ અથવા ઓઈએમ અને બસ ઓપરેટરના સંઘમાં સ્થાનાંતરિત ઓ એન્ડ એમના તમામ જોખમો સાથે સંચાલન અને જાળવણી માટે પણ જરૂરી છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નવા ચાર્જિંગ માળખા સાથે બસો ચલાવવાની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને, મોટી સંખ્યામાં બસોના ઉત્પાદન અને સર્વિસિંગમાં સંચિત થયેલા ઓઈએમનો અનુભવ સહેલાઈથી ઉપલબ્ધ થાય તે માટે ઓઈએમને કન્સોર્ટિયમનો ફરજિયાત

ભાગ બનાવવામાં આવ્યો છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ખરીદદારને ગેરલાભકારક સ્થિતિમાં મૂકવાની સંભાવનાને નકારી શકાય નહીં, કારણ કે વિદેશમાંથી કોઈ ચોક્કસ તકનીકી ભાગીદારને લોક ઇન કરવાથી ચોક્કસ પ્રકારની તકનીકીની સંભવિત ઊંચી કિંમત અને એકાધિકાર થઈ શકે છે.

[૬.૯] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ વધુમાં રજૂઆત કરી છે કે આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ ૧ની કલમ ૭.૩ (એ) (આઈ) માટે જરૂરી છે કે બોલી લગાવનારએ ૫૦૦ ઇલેક્ટ્રિક/ડીઝલ/સી. એન. જી. બસોનું ઉત્પાદન કર્યું હોવું જોઈએ, જે અરજદારો દ્વારા ભેદભાવપૂર્ણ અને દરજી નિર્મિત હોવાનો આરોપ મૂકવામાં આવ્યો છે-ભેદભાવપૂર્ણ કારણ કે ઇલેક્ટ્રિક બસ એક નવી તકનીક હોવાથી, કોઈપણ ઉત્પાદક માટે નાણાકીય વર્ષ <આઈ. ડી. ૧> સહિત છેલ્લા ૫ નાણાકીય વર્ષોમાં ૫૦૦ બસોનું ઉત્પાદન કરવું અશક્ય છે.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત દલીલ ખોટી છે, એ હકીકતને ધ્યાનમાં રાખીને કે ઇલેક્ટ્રિક બસ ટેકનોલોજી બસ ટેકનોલોજીથી સંપૂર્ણપણે અલગ નથી કારણ કે, ઇલેક્ટ્રિક બસ વિઝવિસ ડીઝલ અને સીએનજી બસના ઉત્પાદનના મોટા ભાગો સામાન્ય છે, સિવાય કે આંતરિક કમ્બશન સિસ્ટમ સંકળાયેલ ડ્રાઇવ લાઇન અને ટ્રાન્સમિશન સિસ્ટમ.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આવી જરૂરિયાત પૂરી પાડીને તમામ સહભાગી બિડર્સ લાયક ન પણ હોય તે સ્વાભાવિક છે.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે જો કે તે પોતે જ ટેન્ડર શરતોને મનસ્વી

અને ભેદભાવપૂર્ણ બનાવશે નહીં.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે તેવી જ રીતે ઉપરોક્ત શરતને અનુરૂપ ન કહી શકાય, કારણ કે જરૂરિયાત એ છે કે બોલી લગાવનારએ ૫૦૦ ઇલેક્ટ્રિક/ડીઝલ/સીએનજી બસોનું ઉત્પાદન કર્યું હોવું જોઈએ.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે સ્થિતિ અનુરૂપ હોવાનો અસ્પષ્ટ આરોપ એ જ મનસ્વી રીતે પ્રસ્તુત કરવા માટે પૂરતો નથી.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આવા આક્ષેપો ચોક્કસ, મોટેથી અને સ્પષ્ટ હોવા જોઈએ અને રેકૉર્ડ પરની સામગ્રી દ્વારા પ્રમાણિત હોવા જોઈએ.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અરજદાર કહેવાતા આરોપોને અસ્પષ્ટ રીતે પણ ન્યાયી ઠેરવી શક્યો નથી, તેની પુષ્ટિ કરવાની તો વાત જ છોડી દો.એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસ ટેકનોલોજી પરંપરાગત બસ ટેકનોલોજીથી સંપૂર્ણપણે અલગ નથી.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે બસ ઉત્પાદન પ્રવૃત્તિનો અનુભવ ઉત્પાદકોના અધિકૃત સર્વિસ સ્ટેશનની ઉપલબ્ધતા, અવિરત ફાજલ ભાગોની ઉપલબ્ધતા, ફીડ બેક મિકેનિઝમ કે જે ઉચ્ચ આવર્તન જાળવણીના મુદ્દાઓ પર ગુપ્ત માહિતી અને ડેટા પ્રદાન કરી શકે છે, વગેરે દ્વારા વૈવિધ્યસભર ગ્રાહકો માટે બસોની જાળવણીની જરૂરિયાતને ટેકો આપતા સેવા નેટવર્કનું વિતરણ કરવાની ક્ષમતા જેવા ક્ષેત્રોમાં ઉત્પાદકની ક્ષમતાને મજબૂત બનાવશે.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે નિર્વિવાદપણે, બસ ઉત્પાદન, તેનો પુરવઠો, વિતરણ, સંચાલન અને જાળવણી અત્યંત જટિલ ક્ષેત્ર હોવાથી જ્ઞાન, નિપુણતા અને કૌશલ્યની જરૂર છે જે ચોક્કસ પ્રમાણના અનુભવ સાથે જ મેળવી શકાય છે.એવી રજૂઆત કરવામાં

આવે છે કે આ બાબતને ધ્યાનમાં રાખીને, નાણાકીય વર્ષ ૨૦૧૭-૧૮ સહિત છેલ્લા ૫ નાણાકીય વર્ષોમાં ૫૦૦ ઇલેક્ટ્રિક/ડીઝલ/સિ એન જિ નું ઉત્પાદન કરવાનો અનુભવ ધરાવતા બોલી લગાવનારની જરૂરિયાત પૂરી પાડીને હાંસલ કરવા માંગવામાં આવેલા ઉદ્દેશ્ય સાથે જોડાણ છે.

[૬.૧૦] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા વધુમાં રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ I ની કલમ ૭.૩ (એ) (ii) અન્ય બાબતોની સાથે સાથે ₹૧૦૦ કરોડની નેટવર્થ ધરાવતા બોલી લગાવનાર માટે જોગવાઈ કરે છે.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે નિર્વિવાદપણે ઇલેક્ટ્રિક બસની કિંમત ૧.૮ કરોડ રૂપિયાથી ૧.૯ કરોડ રૂપિયાની વચ્ચે છે.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે જરૂરી ઇલેક્ટ્રિક બસોની સંખ્યા ૫૦ છે (૪૦ + ૨૫ ટકા વધારાની).એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ૫૦ ઇલેક્ટ્રિક બસોની કિંમત આશરે ૯૦ કરોડ રૂપિયા હશે અને માળખાગત ખર્ચ આશરે ૨૦ કરોડ રૂપિયા અને વિવિધ ખર્ચ માટે ૫ કરોડ રૂપિયા હશે, જેનાથી કુલ ૧૧૫ કરોડ રૂપિયા (આશરે) થશે.વધુમાં એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત ગણતરીને ધ્યાનમાં રાખીને, રૂ ૧૦૦ કરોડની નેટવર્થ ધરાવતા બોલી લગાવનારની જરૂરિયાત પૂરી પાડવી એ હાંસલ કરવાના હેતુ સાથે સુસંગત છે અને આમ, ઉપરોક્ત ટેન્ડરની શરત વાજબી છે અને તેને મનસ્વી કહી શકાય નહીં.એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે વધુમાં, ₹૧૦૦ કરોડની નેટવર્થ

ધરાવતા બોલી લગાવનાર માટે જોગવાઈ કરવી એ પણ એ જોવા માટે છે કે બોલી લગાવનાર આર્થિક રીતે સક્ષમ છે અને તેની પાસે રહેવાની સત્તા છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નેટવર્થની જરૂરિયાત એ જોવા માટે છે કે બોલી લગાવનાર નાણાકીય રીતે મજબૂત છે જેથી પ્રોજેક્ટની સરળ કામગીરીમાં અવરોધ ઊભો કર્યા વિના કોઈ પણ સંભવિત અવરોધનો સામનો કરી શકાય.

[૬.૧૧] સીરીયલ નંબર ૭.૧ અને સીરીયલ નંબર ૧૨.૧ નો ઉલ્લેખ કરતી વખતે સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા તે રજૂ કરવામાં આવ્યું છે. આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ III ના ડી અનુસાર અરજદાર વેવેલર સસ્પેન્શનની ઉપરોક્ત જરૂરિયાતથી વ્યથિત છે અને વેવેલર સસ્પેન્શન સિવાયના સસ્પેન્શનની જોગવાઈ કરવાનું વિચારી શકે છે. તે રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે સીરીયલ નંબર ૭.૧ અને સીરીયલ નંબર ૧૨.૧ પર જરૂરિયાતને સમર્થન આપતું સમર્થન. જવાબમાં સોગંદનામામાં ડી વિગતવાર દર્શાવવામાં આવ્યું છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત તકનીકી વિશિષ્ટતાઓ/જરૂરિયાતો તકનીકી અને સૌંદર્યલક્ષી સમપ્રમાણતા જાળવવાની જરૂરિયાતને આગળ વધારવામાં પણ છે કારણ કે, બસ રેપિડ ટ્રાન્ઝિટ સિસ્ટમના ચોક્કસ ઉપયોગ માટે બસો મેળવવાની માંગ કરવામાં આવે છે, જેના માટે બસની બંને બાજુએ વ્હીલ બેઝ પર દૂધર્સની જરૂર પડે છે અને તેથી લાંબા વ્હીલ બેઝ જરૂરી માનવામાં આવે છે. એવું રજૂ કરવામાં આવે છે કે હકીકતમાં, આર.

એફ. પી. ચક્ર આધારની મધ્યમાં ૨૧૦૦ મીમી (વચ્ચે ૫૦૦ મીમી વિભાજન સાથે ૮૦૦ મીમી પહોળાઈના બે દરવાજા) ની કુલ દરવાજાની પહોળાઈને સમાવવા માટે ૫૦૦૦ મીમી +/-૨૦૦ મીમીના ચક્ર આધારની જરૂરિયાતને સ્પષ્ટ કરે છે.તે રજૂ કરવામાં આવે છે કે ઉપરોક્ત ઉપરાંત, યુ. એસ. બી. આઈ. આઈ. ના પ્રકરણ ૩ ના બિંદુ ૧૪.૩ (ડી) મુજબ, પાછળના દરવાજાની પાછળની ધાર પાછળના ચક્રની મધ્ય રેખાથી ૧૫૦૦ મીમીના અંતરે હોવી જોઈએ.તેથી, સૌંદર્યલક્ષી સમપ્રમાણતા સુનિશ્ચિત કરવા માટે, આગળના ચક્રના કેન્દ્રથી આગળના ચક્રની આગળની ધાર સુધી સમાન અંતર ૧૫૦૦ મીમી જાળવવામાં આવે છે, જે નિષ્ણાત દ્વારા પ્રદાન કરવામાં આવ્યું છે.

ઉપરોક્ત રજૂઆતો કરતાં સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ આર. એફ. પી. ના સંબંધિત નિયમો અને શરતોને યોગ્ય ઠેરવવાનો પ્રયાસ કર્યો છે જેનાથી અરજદાર વ્યથિત છે અને/અથવા જેમાં અરજદાર ફેરફાર કરવા અને/અથવા સુધારો કરવા અને/અથવા સુધારો કરવા માંગે છે.

[૬.૧૨] સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ વધુમાં રજૂઆત કરી છે કે માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત તેમજ આ અદાલતે નિર્ણયોના સંદર્ભમાં સ્પષ્ટ અને સ્પષ્ટ રીતે ચુકાદો આપ્યો છે કે ટેન્ડર દસ્તાવેજોની શરતો ઘડવા અને કરાર આપવાની બાબતમાં, રાજ્ય સત્તામંડળોને

વધુ અક્ષાંશ સ્વીકારવાની જરૂર છે અને આ અદાલતનું અનુમાન જરૂરી નથી, સિવાય કે જ્યારે ટેન્ડર અધિકારીઓની કાર્યવાહી દુર્ભાવનાપૂર્ણ, મનસ્વી અને વૈધાનિક શક્તિનો દુરુપયોગ હોવાનું જણાય. નિષ્ણાત સાથે યોગ્ય વિચાર-વિમર્શ અને પરામર્શ કર્યા પછી અને નિષ્ણાતના અભિપ્રાયને ધ્યાનમાં લીધા પછી આરોપ મુજબ કોઈ પણ મનસ્વીતા અથવા દુર્ભાવના માટે કોઈ અવકાશ નથી અને તેથી, ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાઓના ઉપયોગમાં આ અદાલતની દખલગીરી જરૂરી નથી અને/અથવા જરૂરી નથી.તેમની ઉપરોક્ત રજૂઆતોના સમર્થનમાં, સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદીએ માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના નીચેના નિર્ણયો પર ભારે આધાર રાખ્યો છે.

૧ ટાટા સેલ્યુલર વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા (૧૯૯૪) ૬ એસ. સી. સી. ૬૫૧ (પેરા ૯૪)

૨ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિરુદ્ધ ઇન્ટરનેશનલ ટ્રેડિંગ કંપની અને અન્ય (૨૦૦૩) ૫ એસ. સી. સી. ૪૩૭ (પરિચ્છેદ ૨૨ અને ૨૩)

૩ શિક્ષણ નિયામક અને અન્યો વિરુદ્ધ એડુકોમ્પ ડેટામેટિક્સ લિમિટેડ અને અન્યો

(૨૦૦૪) ૪ એસસીસી ૧૯

૪ મિશિગન રબર (ઇન્ડિયા) લિમિટેડ વિરુદ્ધ કર્ણાટક રાજ્ય અને અન્યો
(૨૦૧૨) ૮ એસ. સી. સી. ૨૧૬ (પારસ ૨૩,૨૮ અને ૨૯)

૫. જી. આર. એલ. ઇજનેરો વિરુદ્ધ હરિયાણા રાજ્ય (પી એન્ડ એચ હાઇકોર્ટ)
સીડબ્લ્યુપી નંબર ૩૮૦/૨૦૧૭ માં પ્રસ્તુત ૦૧/૦૨/૨૦૧૭ તારીખનો
નિર્ણય

૬ આહના એર સર્વિસીસ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ગુજરાત રાજ્ય
એસસીએ નંબર ૫૩૩૮/૨૦૧૬ (ગુજરાત હાઇકોર્ટ) માં આપવામાં આવેલ
નિર્ણય

૭ ટ્રેક્ટોથર્સ એન્ડ ફાર્મ ઇક્વિપમેન્ટ લિમિટેડ વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા
એસસીએ નંબર ૧૮૧૫૩/૨૦૧૭ (ગુજરાત હાઇકોર્ટ) માં આપવામાં આવેલ
નિર્ણય

[૬.૧૩] હવે, જ્યાં સુધી અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ દ્વારા
માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ અને હિમાચલ પ્રદેશ હાઇકોર્ટના નિર્ણય પર મૂકવામાં

આવેલી નિર્ભરતાનો સંબંધ છે, ત્યાં સુધી તે ભારપૂર્વક રજૂ કરવામાં આવે છે કે કેસની હકીકતો અને સંજોગોમાં, તે જ હાથ પરના કેસની હકીકતોને લાગુ પડશે નહીં.

[૬.૧૪] હવે, જ્યાં સુધી અરજદારો વતી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે કેટલાક અન્ય રાજ્યો/સત્તામંડળોએ આ જ હેતુ માટે ટેન્ડર મંગાવ્યા છે, ક્યાં તો આવા પાત્રતા માપદંડ માટે જોગવાઈ કરી નથી અને/અથવા તેમાં ફેરફાર કર્યો છે અને તેથી, સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ માં પણ યોગ્ય રીતે ફેરફાર કરવો જોઈએ અને/અથવા વિવાદિત નિયમો અને શરતોમાં સુધારો કરવો જોઈએ, તે સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ત્રિવેદી દ્વારા રજૂ કરવામાં આવે છે કે શું ધ્યાનમાં લેવાની જરૂર છે કે શું સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ દ્વારા આગ્રહપૂર્વક આર. એફ. પી. માં પૂરા પાડવામાં આવેલ વિવાદિત નિયમો અને શરતો મનસ્વી અને/અથવા દુર્ભાવનાપૂર્ણ છે. / અથવા અરજદારો વતી દલીલ કરવામાં આવી છે કે નહીં તે મુજબ તૈયાર કરવામાં આવે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે અધિકારની બાબત તરીકે અરજદારો અરજદારોને અનુકૂળ હોય અને/અથવા જે અન્ય સત્તાવાળાઓ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવી હોય અને/અથવા આગ્રહ કરવામાં આવ્યો હોય તેવા નિયમો અને શરતો માટે આગ્રહ અને/અથવા પ્રાર્થના કરી શકતા નથી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ એ ટિપ્પણી કરવાની જરૂર નથી કે શા માટે અન્ય

સત્તાવાળાઓએ આવી શરતો માટે આગ્રહ રાખ્યો ન હોય જે સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ દ્વારા આગ્રહ કરવામાં આવે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે તેથી આર. એફ. પી. ના વિવાદિત નિયમો અને શરતો 'મેક ઇન ઇન્ડિયા' ની રાષ્ટ્રીય નીતિ સાથે સંપૂર્ણપણે સુસંગત છે અને એફ. એ. એમ. ઇ. યોજના અનુસાર પણ છે અને તે ન તો મનસ્વી અને/અથવા અતાર્કિક છે, તેથી અરજીને રદ કરવાની વિનંતી કરવામાં આવે છે.

[૭.૦] રીજોઇન્ડર માં, અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી ઠાકુરે રજૂઆત કરી છે કે જો પાત્રતાના માપદંડને વધુ ખાસ કરીને પડકાર હેઠળની શરતો/પાત્રતાના માપદંડને સંપૂર્ણ રીતે ધ્યાનમાં લેવામાં આવે, તો તે મનસ્વી અને/અથવા બિન-જોડાણ હોવાનું કહી શકાય જે દેશમાં નવા ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદકોને બાકાત રાખવા અને દેશમાં હાલના ડીઝલ/સીએનજી બસ ઉત્પાદકોને અનુકૂળ/તરફેણ કરવા માટે પ્રાપ્ત કરવામાં આવશે. તેથી, તેમણે વિવાદિત શરતોને સંપૂર્ણ રીતે ધ્યાનમાં લેવાની વિનંતી કરી છે.

[૮.૦] સંબંધિત પક્ષો તરફથી લાંબા સમય સુધી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલને સાંભળ્યા.

શરૂઆતમાં એ નોંધવું જરૂરી છે કે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની આ અરજી દ્વારા, અરજદારોમાંથી એક-બોલી લગાવનારએ આર. એફ.

પી. માં કેટલાક નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડોને પડકાર્યા છે અને સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ ને પડકાર હેઠળ નિયમો અને શરતોમાં ફેરફાર કરવા અને/અથવા સુધારો/સુધારો કરવા માટે યોગ્ય રિટ, નિર્દેશ અને આદેશ માટે પ્રાર્થના કરી છે. આ તબક્કે એ નોંધવું જરૂરી છે કે અરજીમાં આક્ષેપ કરાયેલા કેટલાક નિયમો અને શરતોને કારણે, અરજદારોને તકનીકી તબક્કે જ ગેરલાયક ઠેરવવામાં આવે તેવી શક્યતા હોવાથી, અરજદારોએ હાલની વિશેષ નાગરિક અરજીને પસંદ કરી છે અને તેને વિચારણા ક્ષેત્રમાં લાવવા માટે વર્તમાન અરજીમાં આક્ષેપ કરાયેલા સંબંધિત નિયમો અને શરતોમાં ફેરફાર કરવા અને/અથવા તેમાં સુધારો કરવાની વિનંતી કરી છે અને/અથવા જે અરજદારોને અરજદારોને પાત્ર બનાવવા માટે અનુકૂળ હોય.તેથી, આ અદાલતની વિચારણા માટે જે પ્રશ્ન પૂછવામાં આવ્યો છે તે એ છે કે, શું બોલી લગાવનાર આર. એફ. પી. ને ભાગ લેવા માટે લાયક બનાવવા માટે તેના નિયમો અને શરતોમાં સુધારો કરવા અને/અથવા તેમાં ફેરફાર કરવા માટે વિનંતી કરી શકે છે?

આ અદાલતની વિચારણા માટે જે પ્રશ્ન પૂછવામાં આવ્યો છે તે એ છે કે શું ઉચ્ચ અદાલત એમ્પ્લોયર/ખરીદનારને આર. એફ. પી. ના પાત્રતા માપદંડ/નિયમો અને શરતોમાં ફેરફાર કરવા અને/અથવા તેમાં સુધારો કરવા માટે નિર્દેશ આપવામાં ન્યાયી ગણાશે કે જે ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાનો ઉપયોગ કરવા માટે બોલી લગાવનારમાંથી એકને અનુકૂળ હોય? આ અદાલતની વિચારણા માટે પૂછવામાં આવેલો બીજો પ્રશ્ન એ છે કે શું બોલી

લગાવનારમાંથી કોઈ એક આર. એફ. પી. માં ઉલ્લેખિત નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડને પડકારવા માટે તૈયાર છે કે જેના કારણે તેને ગેરલાયક ઠેરવવામાં આવે તેવી શક્યતા છે અને શું બોલી લગાવનાર તેને અનુકૂળ હોય તેવા નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડમાં ફેરફાર કરવા અને/અથવા તેમાં સુધારો કરવા માટે આદેશ અને/અથવા અન્ય કોઈ રિટ માટે પ્રાર્થના કરી શકે છે?

[૮.૧] ઉપરોક્ત મુદ્દાને ધ્યાનમાં લેતી વખતે, કરારની બાબતમાં ન્યાયિક સમીક્ષાના અવકાશ સાથે વ્યવહાર કરવો અને વિચારણા કરવી જરૂરી છે, જેમ કે માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા કેટલાક નિર્ણયોમાં ગણવામાં આવે છે.એડુકોમ્પ ડેટામેટિક્સ લિમિટેડ અને અન્યો (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે અને જણાવ્યું છે કે ટેન્ડરની શરૂઆતની શરતો ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી નથી, તે જ કરારના ક્ષેત્રમાં છે.એવું જોવામાં આવે છે કે ટેન્ડરની શરતો નક્કી કરવા માટે સરકારને મુક્ત હાથ હોવો જોઈએ.વહીવટી ક્ષેત્રમાં વહીવટી સંસ્થા માટે જરૂરી સહવર્તી તરીકે તેના સાંધામાં વાજબી રમત હોવી આવશ્યક છે.વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે કોર્ટ મનસ્વીતા અથવા પક્ષપાતને રોકવા માટે ન્યાયિક સમીક્ષાની તેમની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને સરકાર અથવા તેની એજન્સીઓ દ્વારા કરારના ચુકાદાની તપાસ કરી શકે છે.તે વ્યવહારિક ગોઠવણો માટે હકદાર છે જે ચોક્કસ

સંજોગો દ્વારા જરૂરી હોઈ શકે છે.વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવે છે અને એવું માનવામાં આવે છે કે અદાલતો સરકાર દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી ટેન્ડરની શરતોને રદ કરી શકતી નથી કારણ કે તેને લાગે છે કે ટેન્ડરની કેટલીક અન્ય શરતો વાજબી, સમજદાર અથવા તાર્કિક હોત.નિરીક્ષણ કરતી વખતે કે ૯ થી ૧૨ માં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે અને નીચે મુજબ ચુકાદો આપ્યો છે:

“૯. હવે તે સારી રીતે નક્કી થઈ ગયું છે કે અદાલતો મનસ્વીતા અથવા પક્ષપાતને રોકવા માટે ન્યાયિક સમીક્ષાની તેની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને સરકાર અથવા તેની એજન્સીઓ દ્વારા કરારના ચુકાદાની તપાસ કરી શકે છે.જો કે, આવા મેટ્રેર્સમાં ન્યાયિક સમીક્ષાની શક્તિનો ઉપયોગ કરવામાં અંતર્ગત મર્યાદાઓ છે આ અદાલત દ્વારા ટાટા સેલ્યુલર વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા [૧૯૯૪ (૬) એસસીસી ૬૫૧] માં ટેન્ડર બહાર પાડીને બિડ આમંત્રિત કરતી વખતે કરારની બાબતોમાં સ્વીકાર્ય ન્યાયિક સમીક્ષાની હદ અંગે ઊંડાણપૂર્વક તપાસ કરવામાં આવી છે.સમગ્ર કેસ કાયદાની તપાસ કર્યા પછી નીચેના સિદ્ધાંતો તારવવામાં આવ્યા છે.

૯૪. ઉપરોક્તમાંથી સમજી શકાય તેવા સિદ્ધાંતો આ પ્રમાણે છે:

(૧) આધુનિક વલણ વહીવટી કાર્યવાહીમાં ન્યાયિક સંયમ તરફ નિર્દેશ કરે છે.

(૨) અદાલત અપીલની અદાલત તરીકે બેસતી નથી પરંતુ માત્ર જે રીતે નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો તેની સમીક્ષા કરે છે.

(૩) કોર્ટ પાસે વહીવટી નિર્ણયને સુધારવાની કુશળતા નથી.જો વહીવટી નિર્ણયની સમીક્ષાની મંજૂરી આપવામાં આવે તો તે જરૂરી કુશળતા વિના તેના પોતાના નિર્ણયને બદલશે, જે પોતે ખોટી હોઈ શકે છે.

(૪) ટેન્ડર માટેના આમંત્રણની શરતો ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી ન હોઈ શકે કારણ કે ટેન્ડર માટેનું આમંત્રણ કરારના ક્ષેત્રમાં છે.સામાન્ય રીતે કહીએ તો, ટેન્ડર સ્વીકારવાનો અથવા કરાર આપવાનો નિર્ણય અનેક ટાઈઆર દ્વારા વાટાઘાટોની પ્રક્રિયા દ્વારા કરવામાં આવે છે.

(૫) સરકારને કરારની સ્વતંત્રતા હોવી જોઈએ.બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, સાંધામાં ન્યાયી રમત એ વહીવટી ક્ષેત્રમાં અથવા અર્ધ વહીવટી ક્ષેત્રમાં કાર્યરત વહીવટી સંસ્થા માટે જરૂરી સહવર્તી છે.જો કે, નિર્ણયની ચકાસણી માત્ર વેક્સબરીના વાજબીતાના સિદ્ધાંત (ઉપર દર્શાવેલ તેના અન્ય તથ્યો સહિત) ની અરજી દ્વારા થવી જોઈએ નહીં, પરંતુ પૂર્વગ્રહથી પ્રભાવિત ન હોય અથવા દુર્ભાવનાથી પ્રેરિત ન હોય તેવી મનસ્વીતાથી મુક્ત હોવો જોઈએ.

(૬) નિર્ણયોને રદ કરવાથી વહીવટ પર ભારે વહીવટી બોજ પડી શકે છે અને તે વધેલા અને બિન-અંદાજિત ખર્ચ તરફ દોરી શકે છે.

૧૦ એર ઇન્ડિયા લિમિટેડ વિરુદ્ધ કોચીન ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ લિમિટેડમાં, આ અદાલતે અવલોકન કર્યું:

કરારનો એવોર્ડ, પછી ભલે તે ખાનગી પક્ષ દ્વારા હોય અથવા જાહેર સંસ્થા અથવા રાજ્ય દ્વારા હોય, તે અનિવાર્યપણે વ્યાપારી વ્યવહાર છે.વ્યવસાયિક નિર્ણય પર પહોંચવામાં જે વિચારણાઓ સર્વોપરી છે તે વ્યવસાયિક

વિચારણાઓ છે.નિર્ણય પર પહોંચવા માટે રાજ્ય પોતાની પદ્ધતિ પસંદ કરી શકે છે.તે ટેન્ડર માટે આમંત્રણની પોતાની શરતો નક્કી કરી શકે છે અને તે ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી નથી.આખરે તેને આપવામાં આવેલી દરખાસ્તોમાંથી એકને સ્વીકારવાનો નિર્ણય લેતા પહેલા તે વાટાઘાટો કરી શકે છે.કરાર આપવા માટે કિંમત હંમેશા એકમાત્ર માપદંડ હોવી જરૂરી નથી.જો ટેન્ડરની શરતો આવી છૂટછાટની મંજૂરી આપે તો તે પ્રામાણિક કારણોસર કોઈપણ છૂટછાટ આપવા માટે મુક્ત છે.તે પ્રસ્તાવ સૌથી ઊંચો અથવા સૌથી નીચો હોવા છતાં તે સ્વીકારશે નહીં.પરંતુ રાજ્ય, તેના નિગમો, સાધનો અને એજન્સીઓ તેમના દ્વારા નિર્ધારિત ધોરણો, ધોરણો અને પ્રક્રિયાઓનું પાલન કરવા માટે બંધાયેલા છે અને મનસ્વી રીતે તેમનાથી અલગ ન થઈ શકે.જો કે તે નિર્ણય ન્યાયિક સમીક્ષા માટે અનુકૂળ નથી, તેમ છતાં અદાલત નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયાની તપાસ કરી શકે છે અને જો તે દુર્ભાવનાપૂર્ણ, ગેરવાજબી અને મનસ્વીતાથી દૂષિત હોવાનું જણાય તો તેમાં દખલ કરી શકે છે.

૧૧ આ અદાલત દ્વારા મોનાર્ક ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર (પી) લિમિટેડ વિરુદ્ધ કમિશનર, ઉલ્હાસનગર મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન અને અન્યો [૨૦૦૦ (૫) એસસીસી ૨૮૭] માં આ સિદ્ધાંતને ફરીથી રજૂ કરવામાં આવ્યો હતો.એવું માનવામાં આવ્યું હતું કે ટેન્ડરમાં નિયમો અને શરતો સરકાર દ્વારા કરારની પ્રકૃતિને ધ્યાનમાં રાખીને સૂચવવામાં આવે છે અને આવી બાબતોમાં ટેન્ડર બોલાવવાની સત્તા એ ટેન્ડરના નિયમો અને શરતો સૂચવવા માટે શ્રેષ્ઠ ન્યાયાધીશ છે.વિચારણા હેઠળના ટેન્ડરમાં સૂચવવામાં આવેલી શરતો અગાઉના ટેન્ડર આમંત્રણોમાં સૂચવવામાં આવેલી શરતો કરતાં વધુ સારી હતી કે કેમ તે કહેવું અદાલતો માટે નથી.

૧૨ આ નિર્ણયોમાં સ્પષ્ટપણે જણાવવામાં આવ્યું છે કે ટેન્ડર માટેના આમંત્રણની શરતો ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી નથી કારણ કે તે કરારના ક્ષેત્રમાં છે. ટેન્ડરની શરતો નક્કી કરવા માટે સરકારને મુક્ત હાથ હોવો જોઈએ. વહીવટી ક્ષેત્રમાં વહીવટી સંસ્થા માટે જરૂરી સહવર્તી તરીકે તેના સાંધામાં વાજબી રમત હોવી આવશ્યક છે. અદાલતો વહીવટી નીતિના નિર્ણયમાં ત્યારે જ દખલ કરશે જ્યારે તે મનસ્વી, ભેદભાવપૂર્ણ, દુર્ભાવનાપૂર્ણ અથવા પક્ષપાતપૂર્ણ હોય. તે વ્યવહારિક ગોઠવણો માટે હકદાર છે જે ચોક્કસ સંજોગો દ્વારા જરૂરી હોઈ શકે છે. અદાલતો સરકાર દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી ટેન્ડરની શરતોને રદ કરી શકતી નથી કારણ કે તેને લાગે છે કે ટેન્ડરની કેટલીક અન્ય શરતો વાજબી, સમજદાર અથવા તાર્કિક હોત. નીતિવિષયક નિર્ણય મનસ્વી, ભેદભાવપૂર્ણ અથવા દુર્ભાવનાપૂર્ણ હોય તો જ અદાલતો દખલ કરી શકે છે.

[૮.૨] સેન્ટ્રલ કોલકિલ્ડ્સ લિમિટેડ અને અન્યો (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે સંખ્યાબંધ નિર્ણયોને ધ્યાનમાં લીધા પછી અવલોકન કર્યું છે અને ચુકાદો આપ્યો છે કે નિવિદાકારની બોલી સ્વીકારવા અથવા નકારી કાઢવામાં પ્રોજેક્ટના માલિક અથવા માલિકની નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયામાં દખલ ન કરવી જોઈએ. એવું અવલોકન કરવામાં આવે છે અને એવું માનવામાં આવે છે કે હસ્તક્ષેપ ત્યારે જ સ્વીકાર્ય છે જ્યારે નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા દુર્ભાવનાપૂર્ણ હોય અથવા કોઈની તરફેણ કરવાનો હેતુ હોય. વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે તેવી જ રીતે, નિર્ણયમાં દખલ ન કરવી જોઈએ સિવાય કે નિર્ણય એટલો મનસ્વી અથવા અતાર્કિક હોય કે કોર્ટ એમ કહી શકે કે નિર્ણય એવો છે કે જેના પર વાજબી રીતે અને કાયદા અનુસાર કામ કરતી કોઈ

જવાબદાર સત્તા પહોંચી શકી ન હોત.વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા અથવા નિર્ણય વિકૃત હોવો જોઈએ અને માત્ર ખામીયુક્ત અથવા ખોટો અથવા ખોટો હોવો જોઈએ નહીં.ઉપરોક્ત નિર્ણયમાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે (૧૯૮૯) ૩ એસ. સી. સી. ૨૯૩માં નોંધાયેલા કેસમાં તેમજ (૧૯૯૪) ૬ એસ. સી. સી. ૬૫૧માં નોંધાયેલા કેસમાં તેમજ (૨૦૦૭) ૪ એસ. સી. સી. ૫૧૭ના કેસમાં તેના અગાઉના નિર્ણયને ધ્યાનમાં લીધો છે.ઉપરોક્ત નિર્ણયો પર વિચાર કર્યા પછી, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે એક પગલું આગળ વધાર્યું છે અને ચુકાદો આપ્યો છે કે જો નિર્ણયને પડકારવામાં આવે તો, જો નિર્ણય વિકૃત હોય તો બંધારણીય અદાલત દખલ કરી શકે છે.જો કે, બંધારણીય અદાલતોએ વહીવટી નિર્ણયમાં દખલગીરી કરવા માટે સંયમ રાખવાની અપેક્ષા રાખવામાં આવે છે અને વહીવટી સત્તાના દષ્ટિકોણને બદલવો જોઈએ નહીં.માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ એક્ઝોન્સ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં પણ આવો જ મત વ્યક્ત કર્યો છે.

[૮.૩] સેન્ટ્રલ કોલકિલ્ડ્સ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે વધુમાં અવલોકન કર્યું છે અને ચુકાદો આપ્યો છે કે કોર્ટ, શક્ય હોય ત્યાં સુધી, એવા બાંધકામને ટાળે છે જે દસ્તાવેજના લેખક દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતા શબ્દોને અર્થહીન અને નિર્ણયક અથવા દસ્તાવેજના કોઈપણ ભાગને શાંત કરવા માટે ઘટાડે છે અને તેને સંપૂર્ણપણે લાગુ પડતી નથી.વધુમાં એવું

અવલોકન કરવામાં આવે છે અને એવું માનવામાં આવે છે કે કોઈ મુદત આવશ્યક છે કે નહીં તે નોકરીદાતા દ્વારા લેવામાં આવેલો નિર્ણય છે, જેનું સન્માન કરવું જોઈએ અને તે નિર્ણયની મજબૂતી પર કોર્ટ દ્વારા સવાલ ઉઠાવી શકાય નહીં. સેન્ટ્રલ કોલકલ્ક્સ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં વધુમાં અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે તે કાયદાના દસ્તાવેજોને લાગુ પડતા અર્થઘટનનો સારી રીતે સ્થાપિત નિયમ છે કે, અનિવાર્ય જરૂરિયાત સિવાય, અદાલતે દસ્તાવેજની ભાષાને અતિશયતા ગણાવવા માટે ત્વરિત થવું જોઈએ નહીં અને તેના બદલે શરૂઆતમાં દરેક શબ્દને કોઈ અસર કરવાનો અથવા કોઈ ઉપયોગનો હેતુ ધરાવતો હોવાનું માનવા તરફ વળવું જોઈએ. વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે શબ્દોને અસંવેદનશીલ તરીકે નકારી કાઢવા એ ન્યાયિક અર્થઘટનનો છેલ્લો ઉપાય હોવો જોઈએ, કારણ કે તે સામાન્ય સમજ પર આધારિત એક પ્રાથમિક નિયમ છે કે અન્ય લોકો દ્વારા કાર્યવાહી કરવાના હેતુથી ઔપચારિક દસ્તાવેજના કોઈ પણ ભાગને અર્થ વિના શબ્દોનો ઉપયોગ કરવો જોઈએ નહીં. મિશિગન રબર (ઇન્ડિયા) લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં પણ, અરજદારના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા જે નિર્ણય પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે કે કોર્ટ સરકાર દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી ટેન્ડરની શરતોમાં દખલ કરી શકતી નથી કારણ કે તેને લાગે છે કે ટેન્ડરની કેટલીક અન્ય શરતો વાજબી, સમજદાર અથવા તાર્કિક હોત. સેન્ટ્રલ કોલકલ્ક્સ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે

પરિચ્છેદ ૩૧ થી ૩૮,૪૨ થી ૪૪,૪૭ થી ૪૯,૫૨,૫૫ અને ૫૬ માં નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું છે અને ચુકાદો આપ્યો છે:

“૩૧ વિદ્વાન એટર્ની જનરલ દ્વારા અમને જાણ કરવામાં આવી હતી કે ૧૧માંથી ૯ બિડરોએ નિર્ધારિત અને સાચા સ્વરૂપમાં બેંક ગેરંટી રજૂ કરી હતી.આ સંજોગોમાં, અમારી વિશ્વાસપાત્રતા વધાર્યા પછી પણ, તે સમજવું અત્યંત મુશ્કેલ છે કે શા માટે જેવીસી બેંક ગેરંટી માટે નિર્ધારિત ફોર્મેટને એક્સેસ કરવામાં અથવા નિર્ધારિત ફોર્મેટમાં બેંક ગેરંટી રજૂ કરવામાં અસમર્થ હતી જ્યારે દરેક અન્ય બોલી લગાવનાર આમ કરી શકતો હતો અથવા શા માટે તે સ્પષ્ટતા માંગી શક્યો ન હતો અથવા શા માટે તે કોઈપણ કથિત અસ્પષ્ટતા સામે પ્રતિનિધિત્વ કરી શક્યો ન હતો.બેંક ગેરંટીના નિર્ધારિત સ્વરૂપ અથવા એન. આઈ. ટી. માં કથિત અસ્પષ્ટતા અંગે જેવીસીનો વાંધો અને વર્તન સંપૂર્ણપણે બોર્ડથી ઉપર હોય તેવું લાગતું નથી.

૩૨ આ અપીલોનો મુખ્ય મુદ્દો બોલી પ્રક્રિયામાં સહભાગીઓ દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલી બોલીઓ સાથે વ્યવહાર કરતી વખતે એન. આઈ. ટી. અને તેના દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી જી. ટી. સી. ની શરતોનું પાલન કરવામાં સી. સી. એલ. ની વહીવટી કાર્યવાહીની ન્યાયિક સમીક્ષાનો નથી.મુખ્ય મુદ્દો એ છે કે શું સી. સી. એલ. એ જે. વી. સી. ની બેંક ગેરંટીને નિર્ધારિત સ્વરૂપમાં ન હોવાના આધારે નકારી કાઢવામાં પ્રતિકૂળ કાર્યવાહી કરી હતી, જેથી બંધારણીય અદાલત દ્વારા ન્યાયિક સમીક્ષાની હાકલ કરી હતી અને સી. સી. એલ. ના નિર્ણયમાં દખલ કરી હતી.

૩૩ રમણ દયરામ શેટ્ટી વિરુદ્ધ ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા, ૧૯૭૯ ૩ એસ. સી. સી. ૪૮૯ માં આ અદાલતે ચુકાદો આપ્યો હતો કે દસ્તાવેજમાં

વપરાયેલા શબ્દો અનાવશ્યક અથવા બિનજરૂરી નથી પરંતુ તેને કેટલાક અર્થ અને મહત્વ આપવું આવશ્યક છે:"તે કાયદાના દસ્તાવેજોને સમાન રીતે લાગુ પડતા અર્થઘટનનો એક સારી રીતે સ્થાપિત નિયમ છે કે, અનિવાર્ય જરૂરિયાત સિવાય, અદાલતને દસ્તાવેજની ભાષાને અતિશયતા ગણાવવા માટે ત્વરિત થવું જોઈએ નહીં "અને તેના બદલે શરૂઆતમાં દરેક શબ્દને ધારવા તરફ વળવું જોઈએ જેનો હેતુ કોઈ અસર અથવા કોઈ ઉપયોગનો છે".શબ્દોને અસંવેદનશીલ તરીકે નકારી કાઢવા એ ન્યાયિક અર્થઘટનનો છેલ્લો ઉપાય હોવો જોઈએ, કારણ કે તે સામાન્ય સમજ પર આધારિત એક પ્રાથમિક નિયમ છે કે અન્ય લોકો દ્વારા કાર્યવાહી કરવાના હેતુવાળા ઔપચારિક દસ્તાવેજના કોઈપણ ભેખકે અર્થ વગરના શબ્દોનો ઉપયોગ કરવો જોઈએ નહીં.અદાલતે, જ્યાં સુધી શક્ય હોય ત્યાં સુધી, એવા બાંધકામને ટાળવું જોઈએ જે દસ્તાવેજના ભેખક દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતા શબ્દોને અર્થહીન અને નિર્ણયક બનાવે અથવા દસ્તાવેજના કોઈપણ ભાગને શાંત કરવા અને તેને સંપૂર્ણપણે લાગુ ન કરવા માટે ઘટાડે.

૩૪ રમણ દયરામ શેટ્ટીના કેસમાં, "નોંધાયેલ બીજા વર્ગના હોટલિયર" શબ્દને અયોગ્ય અને કદાચ અવ્યાકરણીય તરીકે ઓળખવામાં આવ્યો હતો; તેમ છતાં નોંધાયેલ બીજા વર્ગની હોટલ ચલાવતી વ્યક્તિને નોંધાયેલ બીજા વર્ગના હોટલિયર તરીકે વર્ણવવામાં સામાન્ય સમજને ઠેસ પહોંચી ન હતી.તેની તરફેણમાં આ રચના હોવા છતાં, તે કેસમાં પ્રતિવાદીઓ જ ને બોલી પ્રક્રિયામાં ભાગ લેવા માટે હકીકતમાં અયોગ્ય ઠેરવવામાં આવ્યા હતા.

૩૫ વધુમાં એવું માનવામાં આવ્યું હતું કે જો અન્ય લોકો (જેમ કે તે કેસમાં અપીલકર્તા) જાણતા હોત કે નોંધાયેલ II વર્ગના હોટલ વ્યવસાયી હોવાની પાત્રતાની શરતની પરિપૂર્ણતા વિચારણા માટે પ્રતિબંધ નહીં હોય, તો તેઓએ પણ ટેન્ડર રજૂ કર્યું હોત, પરંતુ પાત્રતાની શરતને કારણે તેમને આમ કરવાથી અટકાવવામાં આવ્યા

હતા, જે પ્રતિવાદીઓના કિસ્સામાં હળવા કરવામાં આવી હતી.આના પરિણામે પ્રતિવાદીઓની તરફેણમાં અસમાન વ્યવહાર થયો જે બંધારણીય રીતે અસ્વીકાર્ય હતો.આના પર સ્પષ્ટીકરણ આપતા, તે યોજવામાં આવ્યું હતું:

“તે ખરેખર અકલ્પ્ય છે કે કાયદાના શાસન દ્વારા સંચાલિત લોકશાહીમાં કાર્યકારી સરકાર અથવા તેના કોઈપણ અધિકારીને વ્યક્તિના હિતો પર મનસ્વી સત્તા હોવી જોઈએ.કારોબારી સરકારની દરેક કાર્યવાહીને કારણ સાથે જાણ કરવી જોઈએ અને તે મનસ્વીતાથી મુક્ત હોવી જોઈએ.તે કાયદાના શાસનનો સાર છે અને તેની ન્યૂનતમ જરૂરિયાત છે.અને આ સિદ્ધાંતના અમલીકરણથી કોઈ ફરક પડતો નથી કે સત્તાના ઉપયોગમાં કોઈ અધિકારની અસર અથવા કોઈ વિશેષાધિકારનો અસ્વીકાર સામેલ છે.

૩૬ વર્તમાન અપીલમાં આ સિદ્ધાંતને લાગુ કરતાં, અન્ય બિડર્સ અને જેમણે બિડ કરી ન હતી તેઓ ખૂબ જ સારી રીતે દલીલ કરી શકે છે કે જો તેઓ જાણતા હોત કે બેંક ગેરંટીનું નિર્ધારિત સ્વરૂપ ફરજિયાત નથી અથવા એન. આઈ. ટી. અથવા જી. ટી. સી. ની કેટલીક અન્ય શરતો પાલન માટે ફરજિયાત નથી, તો તેઓ પણ બોલી પ્રક્રિયામાં અર્થપૂર્ણ રીતે ભાગ લેતા.બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, ગોલપોસ્ટને ફરીથી ગોઠવીને, તેમને ભાગીદારીના "વિશેષાધિકાર" થી વંચિત રાખવામાં આવ્યા હતા.

૩૭ જેવીસી માટે એમ કહેવું કે તેની બેંક ગેરંટી નિર્ધારિત સ્વરૂપ કરતાં વધુ કડક હતી, તે ન તો અહીં છે અને ન તો ત્યાં.તે નક્કી કરવા માટે દરેક બેંક ગેરંટીની તપાસ કરવી એ એમ્પ્લોયર અથવા આ કોર્ટનું કામ નથી કે તે નિર્ધારિત સ્વરૂપ કરતાં વધુ કડક છે કે ઓછી કડક છે.હકીકત એ છે કે એક સ્વરૂપ સૂચવવામાં આવ્યું હતું અને તેનું પાલન ન

કરવાનું કોઈ કારણ નહોતું.કેટલાકના અધિકારને અસર કરવા અથવા કેટલાકને વિશેષાધિકારથી વંચિત રાખવા માટે બોલી પ્રક્રિયા દરમિયાન ગોલપોસ્ટને ફરીથી ગોઠવી શકાતી નથી અથવા ફરીથી ગોઠવવાનું કહી શકાતી નથી.

૩૮ જી. જે. ફર્નાન્ડીઝ વિરુદ્ધ કર્ણાટક રાજ્ય, ૧૯૯૦ ૨ એસ. સી. સી. ૪૮૮ માં રમણ દયરામ શેટ્ટીમાં નિર્ધારિત બંને સિદ્ધાંતોની પુષ્ટિ કરવામાં આવી હતી.એ વાતની પુનઃપુષ્ટિ કરવામાં આવી હતી કે ટેન્ડર બહાર પાડનાર પક્ષ (નોકરીદાતા) ને ટેન્ડરની શરતોને "નિયમિતપણે અને સખત રીતે લાગુ કરવાનો અધિકાર છે".જો કોઈ પક્ષ નોકરીદાતાને ટેન્ડરની શરતોના કડક અમલીકરણ પર પ્રતિબંધ મૂકવાના આદેશ માટે અદાલતનો સંપર્ક કરે છે, તો કોર્ટ આમ કરવાનો ઇનકાર કરશે.તે પણ પુનઃપુષ્ટિ કરવામાં આવી હતી કે જો "ફેરફારો તમામ ઈચ્છુક અરજદારોને સમાન રીતે અસર કરતા હોય અને વાંધાજનક ન હોય તો" નોકરીદાતા ટેન્ડરની શરતો અને નિયમોથી વિચલિત થઈ શકે છે.તેથી, નિયમો અને શરતોમાંથી વિચલન ત્યાં સુધી સ્વીકાર્ય છે જ્યાં સુધી સમાન રમતનું મેદાન જાળવવામાં આવે અને તે રમણ દયરામ શેટ્ટીના અર્થમાં કોઈ મનસ્વીતા અથવા ભેદભાવમાં પરિણમતું નથી.

૪૨ કમનસીબે, આ અદાલતે રમણ દયરામ શેટ્ટીમાં નિર્ધારિત અને જી. જે. ફર્નાન્ડીઝમાં સ્વીકારવામાં આવેલા ભાગીદારીના વિશેષાધિકારના સિદ્ધાંતની બિલકુલ જાહેરાત કરી ન હતી.બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, આ અદાલતે વિચાર્યું ન હતું કે, વિચલનના પરિણામે, અન્ય લોકો પણ બોલી પ્રક્રિયામાં ભાગ લેવા માટે પાત્ર બની શક્યા હોત કે કેમ.પોદ્દાર સ્ટીલમાં આ સિદ્ધાંતની અવગણના કરવામાં આવી હતી.

૪૩ એન. આઈ. ટી. ના નિયમો અને શરતોથી વિચલિત થવા માટે એમ્પ્લોયરની અંતર્ગત સત્તાને સ્વીકારવાની નસમાં ચાલુ રાખીને, અને ભાગીદારીના સિદ્ધાંત અને સમાન રમતના ક્ષેત્રની વિભાવનાના વિશેષાધિકારને ફરીથી રજૂ કરીને, આ અદાલતે નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા પર ભાર મૂક્યો, ખાસ કરીને વ્યાપારી કરારના સંદર્ભમાં.આ વિષય પરના વધુ નોંધપાત્ર કેસોમાંનો એક **ટાટા સેલ્યુલર વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા**, ૧૯૯૪ ૬ એસ. સી. સી. ૬૫૧ માં ત્રણ ન્યાયાધીશોનો નિર્ણય છે, જેણે નિર્ણયની કાયદેસરતાને મહત્વ આપ્યું હતું, તેની મજબૂતાઈને નહીં.જો એન. આઈ. ટી. ની શરતોમાં વિચલન જેવા વહીવટી નિર્ણય મનસ્વી, અતાર્કિક, ગેરવાજબી, દુર્ભાવનાપૂર્ણ અથવા પક્ષપાતી ન હોય, તો અદાલતો લેવામાં આવેલા નિર્ણયની ન્યાયિક સમીક્ષા કરશે નહીં.તેવી જ રીતે, અદાલતો તકનીકી અથવા પ્રક્રિયાગત ઉદ્દંઘનના સંદર્ભમાં અસફળ બોલી લગાવનારના કહેવા પર નિર્ણયમાં દખલગીરીને સ્વીકારશે નહીં.આ અદાલત દ્વારા (ટાટા સેલ્યુલરને અનુસરીને) **જગદીશ મંડલ વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય**, ૨૦૦૭ ૧૪ એસસીસી ૫૧૭ માં નીચેના શબ્દોમાં આ સ્પષ્ટ રીતે જણાવવામાં આવ્યું હતું:

“વહીવટી કાર્યવાહીની ન્યાયિક સમીક્ષાનો હેતુ મનસ્વીતા, અતાર્કિકતા, ગેરવાજબીતા, પૂર્વગ્રહ અને દુર્ભાવનાઓને અટકાવવાનો છે.તેનો હેતુ એ તપાસવાનો છે કે પસંદગી અથવા નિર્ણય "કાયદેસર રીતે" કરવામાં આવે છે કે કેમ અને પસંદગી અથવા નિર્ણય "યોગ્ય" છે કે કેમ તે તપાસવાનો નથી.જ્યારે ટેન્ડર અથવા કરારની ફાળવણી સંબંધિત બાબતોમાં ન્યાયિક સમીક્ષાની શક્તિનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે, ત્યારે કેટલીક વિશેષ લાક્ષણિકતાઓને ધ્યાનમાં રાખવી જોઈએ.કરાર એ વ્યાપારી વ્યવહાર છે.ટેન્ડરનું મૂલ્યાંકન કરવું અને કરાર આપવા એ અનિવાર્યપણે વ્યાપારી કાર્યો

છે.સમાનતા અને કુદરતી ન્યાયના સિદ્ધાંતો દૂર રહે છે.જો કરાર આપવા સંબંધિત નિર્ણય પ્રામાણિક હોય અને જાહેર હિતમાં હોય, તો અદાલતો ન્યાયિક સમીક્ષાની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને, પ્રક્રિયાગત વિચલન અથવા મૂલ્યાંકનમાં ભૂલ અથવા નિવિદાકાર પ્રત્યે પૂર્વગ્રહ કરવામાં આવે તો પણ દખલ કરશે નહીં.જાહેર હિતની કિંમત પર ખાનગી હિતોનું રક્ષણ કરવા અથવા કરારના વિવાદો નક્કી કરવા માટે ન્યાયિક સમીક્ષાની સત્તાનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં.ફરિયાદ ધરાવતો નિવિદાકાર અથવા ઠેકેદાર હંમેશા દીવાની અદાલતમાં નુકસાની માંગી શકે છે.કાલ્પનિક ફરિયાદો, ઘવાયેલા ગૌરવ અને વ્યવસાયિક દુશ્મનાવટ સાથે અસફળ ટેન્ડર કરનારાઓ દ્વારા કેટલાક તકનીકી/પ્રક્રિયાગત ઉલ્લંઘન અથવા પોતાના પ્રત્યેના પૂર્વગ્રહના પહાડમાંથી બહાર નીકળવાના પ્રયાસોનો વિરોધ કરવો જોઈએ અને ન્યાયિક સમીક્ષાની શક્તિનો ઉપયોગ કરીને અદાલતોને દખલ કરવા માટે સમજાવવી જોઈએ.આવા હસ્તક્ષેપ, વચગાળાના અથવા અંતિમ, જાહેર કાર્યોને વર્ષો સુધી અટકાવી શકે છે, અથવા હજારો અને લાખો લોકોને રાહત અને સહાયમાં વિલંબ કરી શકે છે અને પ્રોજેક્ટના ખર્ચમાં અનેકગણો વધારો કરી શકે છે.

આ અદાલતે પછી એવા પ્રશ્નો મૂક્યા કે જે આવી પરિસ્થિતિમાં પૂછવા જોઈએ.એવું કહેવામાં આવ્યું હતું:

“તેથી, ન્યાયિક સમીક્ષાની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને ટેન્ડર અથવા કરારની બાબતોમાં દખલ કરતા પહેલા અદાલતે પોતાને નીચેના પ્રશ્નો પૂછવા જોઈએ:

(i) સત્તાધિકારી દ્વારા અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અથવા લેવામાં આવેલ નિર્ણય દુર્ભાવનાપૂર્ણ છે કે કોઈની તરફેણ કરવાનો હેતુ છે; અથવા અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અથવા લેવામાં આવેલ નિર્ણય એટલો મનસ્વી

અને અતાર્કિક છે કે કોર્ટ કહી શકે છે:"નિર્ણય એવો છે કે વાજબી રીતે અને સંબંધિત કાયદા અનુસાર કામ કરતી કોઈ જવાબદાર સત્તા ત્યાં પહોંચી શકી ન હોત.

(૨) જાહેર હિતને અસર થાય છે કે કેમ.જો જવાબ નકારાત્મક હોય, તો કલમ ૨૨૬ હેઠળ કોઈ દખલગીરી થવી જોઈએ નહીં.

૪૪ વર્તમાન અપીલમાં આ પ્રશ્નો પૂછવા પર, તે સ્પષ્ટ છે કે એન. આઈ. ટી. અને જી. ટી. સી. ના નિયમો અને શરતોનું પાલન કરવા માટે સી. સી. એલ. દ્વારા લેવામાં આવેલો નિર્ણય ચોક્કસપણે કોઈપણ રીતે અતાર્કિક ન હતો અથવા કોઈની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો ન હતો.આ નિર્ણય કાયદેસર હતો અને અયોગ્ય નહોતો.

૪૭ આ ચર્ચાનું પરિણામ એ છે કે બોલી અથવા બોલી લગાવનારની સ્વીકૃતિ અથવા અસ્વીકારના મુદ્દાને માત્ર અસફળ પક્ષના દૃષ્ટિકોણથી જ નહીં પણ નોકરીદાતાના દૃષ્ટિકોણથી પણ જોવો જોઈએ.રમણ દયરામ શેટ્ટીમાં જણાવ્યા મુજબ એન. આઈ. ટી. ની શરતોને બિનજરૂરી અથવા અનાવશ્યક તરીકે અવગણી ન શકાય.તેમને અર્થ અને જરૂરી મહત્વ આપવું જોઈએ.ટાટા સેલ્યુલરમાં દર્શાવ્યા મુજબ વહીવટી કાર્યવાહીમાં દખલગીરી કરવા માટે ન્યાયિક સંયમ હોવો જોઈએ.સામાન્ય રીતે, નોકરીદાતા દ્વારા લેવામાં આવેલા નિર્ણયની ચોકસાઈ પર સવાલ ઉઠાવવો જોઈએ નહીં પરંતુ નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા ચોક્કસપણે ન્યાયિક સમીક્ષાને આધિન હોઈ શકે છે.જો તે અતાર્કિક અથવા દુર્ભાવનાપૂર્ણ હોય અથવા કોઈની તરફેણ કરવાનો ઇરાદો હોય અથવા મિશિગન રબરમાં જગદીશ મંડળમાં જણાવ્યા મુજબ "વાજબી રીતે અને સંબંધિત કાયદા અનુસાર કામ કરતી કોઈ જવાબદાર સત્તા સુધી પહોંચી શકી ન હોત" તો નિર્ણયની સ્થિરતા પર સવાલ ઉઠાવવામા આવી શકે છે.

જટ તેથી, એન. આઈ. ટી. ની મુદત આવશ્યક છે કે નહીં તે નોકરીદાતા દ્વારા લેવામાં આવેલો નિર્ણય છે જેનું સન્માન કરવું જોઈએ.જો મુદત આવશ્યક હોય તો પણ, એમ્પ્લોયર પાસે તેનાથી વિચલિત થવાનો સ્વાભાવિક અધિકાર હોય છે, જો કે રમણ દયરામ શેટ્ટીમાં જણાવ્યા મુજબ તમામ બોલી લગાવનાર અને સંભવિત બોલી લગાવનારને વિચલન લાગુ કરવામાં આવે.જો કે, જો એમ્પ્લોયર દ્વારા આ મુદત આનુષંગિક અથવા સહાયક તરીકે રાખવામાં આવે છે, તો તે નિર્ણયને પણ માન આપવું જોઈએ.તે નિર્ણયની કાયદેસરતા પર ખૂબ જ મર્યાદિત આધારો પર સવાલ ઉઠાવી શકાય છે, જેમ કે ઉપર ચર્ચા કરાયેલા વિવિધ નિર્ણયોમાં ઉદ્દેખ કરવામાં આવ્યો છે, પરંતુ નિર્ણયની મજબૂતી પર સવાલ ઉઠાવી શકાય નહીં, નહીં તો આ અદાલત ટેન્ડર જારી કરનાર સત્તામંડળનું કાર્ય સંભાળશે, જે તે ન કરી શકે.

જટ ફરીથી, એમ્પ્લોયરના દૃષ્ટિકોણથી જોવામાં આવે તો જો અદાલતે એમ્પ્લોયરના નિર્ણય લેવાના કાર્યને સંભાળે છે અને ઈરાદાની વિરુદ્ધ આવશ્યક અને બિન-આવશ્યક શરતો વચ્ચે તફાવત કરે છે જો એમ્પ્લોયર અને તે રીતે તે વ્યવસ્થાને ફરીથી લખે છે, તો તે તમામ પ્રકારની સમસ્યાઓ તરફ દોરી શકે છે, જેમાં જે સમસ્યાઓનો સામનો કરી રહી હતી તે પણ સામેલ છે.ઉદાહરણ તરીકે, અમે જેની સાથે સંબંધિત છીએ તે જી. ટી. સી. ખાસ કરીને કલમ ૧૫.૨ માં જણાવે છે કે "સ્વીકાર્ય બિડ સિક્યોરિટી/ઇ. એમ. ડી. સાથે ન હોય તેવી કોઈપણ બિડ એમ્પ્લોયર દ્વારા બિન-પ્રતિભાવ તરીકે નકારી કાઢવામાં આવશે".ચોક્કસપણે, સી. સી. એલ. એ દેખીતી રીતે આ શબ્દને ફરજિયાત બનાવવાનો ઈરાદો રાખ્યો હતો, તેમ છતાં ઉચ્ચ અદાલતે એવું માન્યું હતું કે તેના દ્વારા નિર્ધારિત ન હોય તેવા સ્વરૂપમાં બેંક ગેરંટી સ્વીકારવી જોઈએ કારણ કે તે જરૂરિયાત જી. ટી. સી. ની બિન-આવશ્યક મુદત હતી. સી. સી.

એલ. ના દષ્ટિકોણથી જી. ટી. સી. ને હાઈકોર્ટ દ્વારા અનિવાર્યપણે ફરીથી લખવામાં આવ્યું છે.

પર. એક સંપૂર્ણ સિદ્ધાંત છે કે જેનું અદાલતો ખૂબ જ લાંબા સમયથી પાલન કરી રહી છે અને જે નઝીર અહેમદ વિરુદ્ધ રાજા સમ્રાટ, ૧૯૩૬ એ આઈ આર (પી સી) ૨૫૩ માં સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યો હતો.

“જ્યાં કોઈ ચોક્કસ વસ્તુને ચોક્કસ રીતે કરવાની સત્તા આપવામાં આવે છે, તે વસ્તુ તે રીતે જ થવી જોઈએ કે નહીં. પ્રદર્શનની અન્ય પદ્ધતિઓ આવશ્યકપણે પ્રતિબંધિત છે.

આ હિતકારી સિદ્ધાંતને છોડવા અથવા તેને બિડ દસ્તાવેજોમાં મ્યુટાટિસ મ્યુટાન્ડિસ લાગુ ન કરવા માટે કોઈ માન્ય કારણ નથી. આ સિદ્ધાંત કારના વિવાદોમાં લાગુ થવા પાત્ર છે, ખાસ કરીને વ્યાપારી કરારો અથવા વ્યાપારી કરારો તરફ દોરી જતી બોલીઓમાં, જ્યાં સખત સ્પર્ધા હોય. નઝીર અહેમદમાં નિર્ધારિત સિદ્ધાંતના અમલીકરણને અનુસરવું આવશ્યક છે કે જો નોકરીદાતા રજૂ કરવા માટે બેંક ગેરંટીનું ચોક્કસ સ્વરૂપ સૂચવે છે, તો બોલી લગાવનારએ બેંક ગેરંટી માત્ર તે ચોક્કસ સ્વરૂપમાં જ રજૂ કરવી જોઈએ, અન્ય કોઈ સ્વરૂપમાં નહીં. જો કે, ઉપર સૂચવ્યા મુજબ, આ સંબંધમાં કોઈ અસ્થિરતા નથી અને નોકરીદાતા બોલી દસ્તાવેજની શરતોથી વિચલિત થઈ શકે છે પરંતુ માત્ર ઉપર ઉદ્દેખિત પરિમાણોની અંદર.

પપ. ઉપલબ્ધ કેસ કાયદાના આધારે અમારો મત છે કે સી. સી. એલ. એ નિયત સ્વરૂપમાં બેંક ગેરંટી આપવાની જરૂરિયાતમાં છૂટછાટ આપી ન હતી અથવા તેનાથી વિચલિત થઈ ન હતી, જ્યાં સુધી હાલની અપીલોનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી દરેક બોલી

લગાવનાર બેંક ગેરંટીના નિર્ધારિત સ્વરૂપનું પાલન કરવા માટે બંધાયેલો હતો.પરિણામે, જે. વી. સી. ની નિર્ધારિત સ્વરૂપમાં બેંક ગેરંટી રજૂ કરવામાં નિષ્ફળતા એ સી. સી. એલ. માટે તેની બિડને નકારી કાઢવાનું પૂરતું કારણ હતું.

પક. સી. સી. એલ. દ્વારા જે. વી. સી. દ્વારા રજૂ કરવામાં આવેલી બેંક ગેરંટીને નકારી કાઢવાનો નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો તે પ્રક્રિયા કોઈપણ રીતે ખોટી હતી તે દર્શાવવા માટે કંઈ નથી.તેવી જ રીતે, જે. વી. સી. દ્વારા આપવામાં આવેલી બેંક ગેરંટીને નકારી કાઢવા અને એન. આઈ. ટી. અને જી. ટી. સી. ની જરૂરિયાતોનું પાલન કરવા માટે સી. સી. એલ. દ્વારા લેવામાં આવેલો નિર્ણય મનસ્વી અથવા ગેરવાજબી અથવા કોઈપણ રીતે વિકૃત હતો તે દર્શાવવા માટે કંઈ નથી.”

[૮.૪] (૨૦૧૪) ૩ એસ. સી. સી. ૭૬૦ માં નોંધાયેલા મા બિંદા એક્સપ્રેસ કેરિયર અને અન્ય વિરુદ્ધ નોર્થ ઇસ્ટર્ન ફ્રન્ટિયર રેલવે અને અન્યોના કેસમાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતને રાજ્ય દ્વારા કરાર આપવા અને તેના સાધનો સંબંધિત બાબતોમાં ન્યાયિક સમીક્ષાના અવકાશ પર વિચાર કરવાનો પ્રસંગ મળ્યો હતો.પરિચ્છેદ ૮ થી ૧૧ માં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે અને નીચે મુજબ ચુકાદો આપ્યો છે:

“૮. રાજ્ય દ્વારા કરારની ફાળવણી અને તેના સાધનોને લગતી બાબતોમાં ન્યાયિક સમીક્ષાનો અવકાશ આ અદાલતના નિર્ણયોની લાંબી કતાર દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે છે.જ્યારે આ નિર્ણયો સ્પષ્ટપણે સ્વીકારે છે કે કરારની ફાળવણીના સંદર્ભમાં સરકાર અને તેના સાધનો દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતી સત્તા પીડિત પક્ષના કહેવા પર ન્યાયિક સમીક્ષાને આધિન છે, ત્યારે આવા ટેન્ડર આમંત્રિત કરવાની નોટિસના જવાબમાં

ટેન્ડર રજૂ કરવું એ પ્રસ્તાવ મૂકવા સિવાય બીજું કંઈ નથી જે રાજ્ય અથવા તેની એજન્સીઓ સ્વીકારવા માટે કોઈ જવાબદારી હેઠળ નથી.તેથી, ટેન્ડર પ્રક્રિયામાં ભાગ લેનારા બિડર્સ આગ્રહ કરી શકતા નથી કે તેમના ટેન્ડર ફક્ત એટલા માટે સ્વીકારવા જોઈએ કારણ કે આપેલ ટેન્ડર સૌથી વધુ કે સૌથી ઓછું છે, તે તેના આધારે છે કે કરાર જાહેર મિલકતના વેચાણ માટે છે કે સરકાર વતી કાર્યોના અમલ માટે છે.ભાગ લેનારા બિડર્સ તેમના ટેન્ડરના મૂલ્યાંકનની બાબતમાં વાજબી, સમાન અને બિન-ભેદભાવપૂર્ણ વ્યવહાર માટે હકદાર છે તે પણ એકદમ સારી રીતે નક્કી કરવામાં આવ્યું છે કે કરારનો એવોર્ડ અનિવાર્યપણે એક વ્યાવસાયિક વ્યવહાર છે જે આવા વ્યાવસાયિક નિર્ણય સાથે સંબંધિત વિચારણાના આધારે નક્કી થવો જોઈએ.આ સૂચવે છે કે જે શરતોને આધિન ટેન્ડર મંગાવવામાં આવે છે તે ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી નથી સિવાય કે તે કોઈ ચોક્કસ ટેન્ડર કરનાર અથવા ટેન્ડર કરનારાઓના વર્ગને લાભ આપવા માટે તૈયાર કરવામાં આવી હોય.

૯ તે કહેવા માટે પૂરતું છે કે કરાર આપવાની બાબતમાં સરકાર અને તેની એજન્સીઓએ દરેક સમયે વાજબી અને ન્યાયી રીતે કામ કરવું પડશે.તે હદ સુધી નિવિદાકારને અદાલતમાં લાગુ કરી શકાય તેવો અધિકાર છે, જે પીડિત પક્ષ સાથે અન્યાયી વર્તન કરવામાં આવ્યું છે કે જાહેર હિતને નુકસાન પહોંચાડવા માટે તેની સાથે ભેદભાવ કરવામાં આવ્યો છે કે કેમ તેની તપાસ કરવા માટે સક્ષમ છે.(મેરઠ ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિરુદ્ધ એસોસિએશન ઓફ મેનેજમેન્ટ સ્ટડીઝ જ અને એર ઇન્ડિયા લિમિટેડ વિરુદ્ધ કોચીન ઇન્ટરનેશનલ એરપોર્ટ લિમિટેડ જુઓ.

૧૦ કરારની બાબતોમાં ન્યાયિક સમીક્ષાના અવકાશની આ અદાલત દ્વારા ટાટા સેલ્યુલર વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા, રોનક ઇન્ટરનેશનલ લિમિટેડ કેસ અને

જગદીશ મંડલ વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય [ઉપરોક્ત] ઉપરાંત અન્ય ઘણા નિર્ણયોમાં વધુ તપાસ કરવામાં આવી હતી, જેનો આપણે સંદર્ભ લેવાની જરૂર નથી.”

[૮.૫] ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે પેરા ૯૪ માં નિરીક્ષણ કર્યું છે અને નીચે મુજબ ચુકાદો આપ્યો છે:

“૯૪ ઉપરોક્તમાંથી સમજી શકાય તેવા સિદ્ધાંતો આ પ્રમાણે છે:

[૧] આધુનિક વલણ વહીવટી કાર્યવાહીમાં ન્યાયિક સંયમ તરફ નિર્દેશ કરે છે.

[૨] અદાલત અપીલની અદાલત તરીકે બેસતી નથી પરંતુ માત્ર જે રીતે નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો તેની સમીક્ષા કરે છે.

[૩] કોર્ટ પાસે વહીવટી નિર્ણયને સુધારવાની કુશળતા નથી.જો વહીવટી નિર્ણયની સમીક્ષાની મંજૂરી આપવામાં આવે, તો તે જરૂરી કુશળતા વિના તેના પોતાના નિર્ણયને ટકાવી રાખશે, જે પોતે ખોટી હોઈ શકે છે.

[૪] ટેન્ડરના આમંત્રણની શરતો ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી ન હોઈ શકે કારણ કે ટેન્ડરનું આમંત્રણ કરારના ક્ષેત્રમાં છે.સામાન્ય રીતે કહીએ તો, ટેન્ડર સ્વીકારવાનો અથવા કરાર આપવાનો નિર્ણય અનેક ટાઈઆર દ્વારા વાટાઘાટોની પ્રક્રિયા દ્વારા કરવામાં આવે છે.

[૫] સરકારને કરારની સ્વતંત્રતા હોવી જોઈએ.બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, સાંધામાં ન્યાયી રમત એ વહીવટી ક્ષેત્રમાં અથવા અર્ધ-વહીવટી ક્ષેત્રમાં કાર્યરત વહીવટી સંસ્થા માટે જરૂરી સહવર્તી છે.જો કે, નિર્ણયની ચકાસણી માત્ર વેડ્સબરીના વાજબીતાના સિદ્ધાંત (ઉપર દર્શાવેલ તેના અન્ય તથ્યો

સહિત) ની અરજી દ્વારા થવી જોઈએ નહીં, પરંતુ પૂર્વગ્રહથી પ્રભાવિત ન હોય અથવા દુર્ભાવનાથી પ્રેરિત ન હોય તેવી મનસ્વીતાથી મુક્ત હોવો જોઈએ.

[૬] નિર્ણયોને રદ કરવાથી વહીવટ પર ભારે વહીવટી બોજ પડી શકે છે અને તે વધેલા અને બિન-અંદાજિત ખર્ચ તરફ દોરી શકે છે.”

[૮.૬] મિશિગન રબર [ઇન્ડિયા] લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે અને નીચે મુજબ ચુકાદો આપ્યો છે:

“૨૪ રાજ્ય તેમજ કે. એસ. આર. ટી. સી. દ્વારા એ પણ પ્રકાશિત કરવામાં આવ્યું છે કે કે. એસ. આર. ટી. સી. દ્વારા યોગ્ય ચર્ચા કર્યા પછી નીતિગત નિર્ણય દ્વારા ટેન્ડરની શરતો નક્કી કરવામાં આવી હતી. બંને ઉત્તરદાતાઓએ પ્રકાશ પાડ્યો હતો કે આ શરતો વિશ્વસનીય અને અનુભવી સપ્લાયરો પાસેથી સારી ગુણવત્તાની સામગ્રી મેળવવાના દૃષ્ટિકોણથી લાદવામાં આવી હતી. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, તેમના અનુસાર, શરતોનો હેતુ સામગ્રીનો સારી ગુણવત્તા અને વિશ્વસનીય પુરવઠો મેળવવાનો એકમાત્ર હેતુ હતો અને ઉપરોક્ત શરતોને નિર્ધારિત કરવામાં કોઈ અન્ય હેતુ નહોતો.”

[૮.૭] તમિલનાડુ જનરેશન એન્ડ ડિસ્ટ્રિબ્યુશન કોર્પોરેશન લિમિટેડ [ટિ એ એન જિ ઇ ડિ સિ ઓ] અને અન્ય વિરુદ્ધ સી એસ ઇ પી ડી આઈ- ટી આર આઈ એસ એચ ઇ કન્સોર્ટિયમ અને અન્ય, (૨૦૧૭) ૪ એએ સિ સિ ૩૧૮ માં અહેવાલમાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે અને ચુકાદો આપ્યો છે કે જટિલ નાણાકીય મૂલ્યાંકનમાં, અદાલતે સંયમના સિદ્ધાંતને લાગુ કરવો

પડશે.કેટલાંક પાસાઓ, કલમો, આકસ્મિકતાઓ વગેરેને પણ ધ્યાનમાં લેવાની જરૂર છે.

[૯.૦] (૧૯૯૯) ૧ એસ. સી. સી. જ્ઞ ૨ માં નોંધાયેલા રૌનાક ઇન્ટરનેશનલ લિમિટેડ વિરુદ્ધ આઈ. વી. આર. કન્સ્ટ્રક્શન લિમિટેડ અને અન્યોના કેસમાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે અને એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે (એ) અરજી પર સુનાવણી કરતા પહેલા, અદાલતને સંતોષ થવો જોઈએ કે જાહેર હિતના કેટલાક ઘટકો સામેલ છે; (બી) વિવાદ સંપૂર્ણપણે આંતર ખાનગી પક્ષો નથી; (સી) બે ટેન્ડર્સ વચ્ચેના ભાવ પ્રસ્તાવમાં તફાવત જાહેર હિતના પ્રશ્નનો નિર્ણય લેવામાં નિર્ણાયક હોઈ શકે છે અથવા ન પણ હોઈ શકે; (ડી) જ્યાં નિર્ણય પ્રામાણિકપણે લેવામાં આવે છે અને કોઈ પણ મનસ્વીતા વિના કાયદેસર વિચારણા પર પસંદગીનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે, ત્યાં અદાલતે ન કરવો જોઈએ. (ઈ) વચગાળાનો હુકમ આપતી વખતે, અદાલતે વિરોધાભાસી જાહેર હિતને કાળજીપૂર્વક તોલવું જોઈએ; (એફ) જ્યાં નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા સંરચિત હોય અને ટેન્ડર શરતો જરૂરિયાતો નક્કી કરે છે, ત્યાં અદાલત સંબંધિત હકીકત સંજોગો માટે તેની અરજીની તપાસ કરવા માટે હકદાર છે; (જી) છૂટછાટ જો અન્યથા સ્વીકાર્ય હોય, તો શરતોની દ્રષ્ટિએ કાયદેસર કારણોસર ઉપયોગ કરવો આવશ્યક છે; (એચ) પ્રોજેક્ટનો અમલ કરવામાં પ્રકૃતિ અને તાકીદ એ સુસંગત પરિબલ છે; (i) ન્યાયિક સમીક્ષા

માત્ર સ્થાપિત આધારો પર જ માન્ય છે, જેમાં દુર્ભાવનાપૂર્ણ, મનસ્વીતા અથવા વિવિધ વેડ્સબરી સિદ્ધાંતની ગેરવાજબીતા સામેલ છે. તા.

[૯.૧] માસ્ટર મરીન સર્વિસીસ (પી) લિમિટેડ વિરુદ્ધ મેટલાલ્ફ એન્ડ હોજ કિન્સન (પી) લિમિટેડ અને અન્ય (૨૦૦૫) ૬ એસસીસી ૧૩૮ (બે ન્યાયાધીશો) માં નોંધાયેલા કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે આ સિદ્ધાંતોનો પુનરોચ્ચાર કર્યો હતો કે:((ક) નિર્ણય પર પહોંચવા માટે રાજ્ય પોતાની પદ્ધતિ પસંદ કરી શકે છે; (ખ) રાજ્ય અને તેના સાધનોની તમામ સંબંધિત લોકો માટે ન્યાયી બનવાની ફરજ છે; (ગ) નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયામાં કોઈ ખામી જોવા મળે ત્યારે પણ, અદાલતે તેના અસાધારણ રિટ અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ ખૂબ સાવધાની સાથે કરવો જોઈએ અને તે પણ જાહેર હિતને આગળ વધારવા માટે; અને (ઘ) હસ્તક્ષેપનો આદેશ પસાર કરવામાં વ્યાપક જાહેર હિત હંમેશા સુસંગત વિચારણા છે.

[૯.૨] (૨૦૦૭) ૧૪ એસ. સી. સી. ૫૧૭ (બે ન્યાયાધીશો) માં નોંધાયેલા જગદીશ મંડલ વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય અને અન્યોના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે એમ કહીને ઉપરોક્ત સિદ્ધાંતોનો પુનરોચ્ચાર કર્યો હતો કે ટેન્ડર અને કરારની બાબતમાં દખલ કરતા પહેલા, તેની ન્યાયિક સમીક્ષાની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને, અદાલતે પોતાને નીચેનો પ્રશ્ન પૂછવો જોઈએ:

“(૧) સત્તાધિકારી દ્વારા અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અથવા લેવામાં આવેલો નિર્ણય દુર્ભાવનાપૂર્ણ છે કે કોઈની તરફેણ કરવાનો હેતુ છે;

અથવા

શું અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અથવા લેવામાં આવેલ નિર્ણય એટલો મનસ્વી અને અતાર્કિક છે કે કોર્ટ કહી શકે છે: “નિર્ણય એવો છે કે વાજબી રીતે અને સંબંધિત કાયદા અનુસાર કામ કરતી કોઈ જવાબદાર સત્તા ત્યાં પહોંચી શકી ન હોત.

(૨) જાહેર હિતને અસર થાય છે કે કેમ.”

જો જવાબ નકારાત્મક હોય તો કલમ ૨૨૬ હેઠળ કોઈ દખલગીરી થવી જોઈએ નહીં.તાજેતરમાં જ સેન્ટ્રલ કોલકિલ્ડ્સ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું હતું કે:

“જો એન. આઈ. ટી. ની શરતોમાં વિચલન જેવા વહીવટી નિર્ણય મનસ્વી, અતાર્કિક, ગેરવાજબી, દુર્ભાવનાપૂર્ણ અથવા પક્ષપાતી ન હોય, તો અદાલતો લેવામાં આવેલા નિર્ણયની ન્યાયિક સમીક્ષા કરશે નહીં.તેવી જ રીતે, અદાલતો તકનીકી અથવા પ્રક્રિયાગત ઉદ્વેગનના સંદર્ભમાં અસફળ બોલી લગાવનારના કહેવા પર નિર્ણયમાં દખલગીરીને સ્વીકારશે નહીં.

[૯.૩] મા બિંદા એક્સપ્રેસ કેરિયર અને અન્ય (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે તેના અગાઉના નિર્ણયો પર આધાર રાખીને નીચેના સિદ્ધાંતોનો પુનરોચ્ચાર કર્યો હતો:

“૨૩....

(એ) કલમ ૧૪ની મૂળભૂત જરૂરિયાત રાજ્ય દ્વારા કાર્યવાહીમાં નિષ્પક્ષતા છે, અને સાર અને સારમાં બિન-મનસ્વીતા એ નિષ્પક્ષ રમતનું હૃદય છે. આ પગલાં ન્યાયિક સમીક્ષા માટે માત્ર એટલી હદ સુધી જવાબદાર છે કે રાજ્યએ કોઈ સ્પષ્ટ કારણ માટે માન્ય રીતે કાર્ય કર્યું જોઈએ અને કોઈ પણ ખોટા હેતુ માટે તરંગી રીતે નહીં. જો રાજ્ય વાજબીતાની મર્યાદામાં કામ કરે છે, તો રાષ્ટ્રીય પ્રાથમિકતાઓને ધ્યાનમાં લેવી કાયદેસર રહેશે.

(બી) ટેન્ડરનું મૂલ્ય નક્કી કરવાનું સંપૂર્ણપણે કારોબારીના કાર્યક્ષેત્રમાં આવે છે અને આ પ્રક્રિયામાં અદાલતોની ભાગ્યે જ કોઈ ભૂમિકા હોય છે સિવાય કે કારોબારીની મનસ્વી અથવા ગેરવાજબી સાબિત થયેલી કાર્યવાહીને રદ કરવામાં આવે. જો સરકાર ટેન્ડર મંગાવીને કરાર આપવા જેવા કેટલાક તંદુરસ્ત ધોરણો અને ધોરણોને અનુરૂપ કાર્ય કરે છે, તો તે સંજોગોમાં અદાલતોની દખલગીરી ખૂબ જ મર્યાદિત છે.

(સી) ટેન્ડર દસ્તાવેજની શરતો ઘડવા અને કરાર આપવાની બાબતમાં, જ્યાં સુધી ટેન્ડર ઓથોરિટીની કાર્યવાહી દુર્ભાવનાપૂર્ણ અને તેની વૈધાનિક સત્તાઓનો દુરુપયોગ ન હોવાનું જણાય ત્યાં સુધી રાજ્ય સત્તાવાળાઓને વધુ અક્ષાંશ સ્વીકારવાની જરૂર છે, અદાલતો દ્વારા દખલગીરીની જરૂર નથી;

(ડી) કામને સફળતાપૂર્વક અમલમાં મૂકવા માટે હેકેદાર પાસે ક્ષમતા અને સંસાધનો છે તેની ખાતરી કરવા માટે ટેન્ડર માટેની કેટલીક પૂર્વશરત અથવા લાયકાતો નક્કી કરવી પડશે; અને

(ઈ) જો રાજ્ય અથવા તેના સાધનો કરાર આપવામાં વાજબી, ન્યાયી અને જાહેર હિતમાં કાર્ય કરે છે, તો અહીં ફરીથી, અદાલત દ્વારા દખલગીરી ખૂબ જ પ્રતિબંધિત છે કારણ કે કોઈ પણ વ્યક્તિ સરકાર સાથે વેપાર ચાલુ રાખવાના મૂળભૂત અધિકારનો દાવો કરી શકતી નથી.”

(ભાર મૂકવામાં આવે છે)

[૯.૪] હરિયાણા અર્બન ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી અને અન્યો વિરુદ્ધ ઓર્કિડ ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ડેવલપર્સ પ્રાઇવેટ લિમિટેડમાં (૨૦૧૭) ૪ એસ. સી. સી. ૨૪૩ (બે ન્યાયાધીશો) અને રિલાયન્સ ટેલિકોમ લિમિટેડમાં અહેવાલ આપવામાં આવ્યો છે અને બીજો વિરુદ્ધ ભારત સરકાર અને બીજો (૨૦૧૭) ૪ એસ. સી. સી. ૨૬૯ (બે ન્યાયાધીશો) માં અહેવાલ આપવામાં આવ્યો છે.

[૯.૫] આંતરરાષ્ટ્રીય વેપાર કંપની અને અન્ય (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, રાષ્ટ્રીય પ્રાથમિકતાઓ પર ભાર મૂકતા, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે પરિચ્છેદ ૨૨ અને ૨૩માં નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું છે અને ચુકાદો આપ્યો છે:

“૨૨ જો રાજ્ય વાજબીતાની મર્યાદામાં કામ કરે છે, તો રાષ્ટ્રીય પ્રાથમિકતાઓને ધ્યાનમાં લેવી અને વેપાર નીતિઓ અપનાવવી કાયદેસર રહેશે.ઉપર નોંધ્યા મુજબ,

અંતિમ કસોટી એ છે કે વાજબીતાના આધારસ્તંભ પર નીતિ નિર્ણય સુરક્ષિત રીતે બહાર આવે છે કે કેમ.

૨૩ પ્રતિબંધની વાજબીતા વસ્તુનિષ્ઠ રીતે અને સામાન્ય જનતાના હિતોના દૃષ્ટિકોણથી નક્કી થવી જોઈએ, નહીં કે જે વ્યક્તિઓ પર પ્રતિબંધો લાદવામાં આવ્યા છે તેમના હિતના દૃષ્ટિકોણથી અથવા અમૂર્ત વિચારણા પર. પ્રતિબંધને લગભગ ગેરવાજબી ન કહી શકાય કારણ કે આપેલ કિસ્સામાં, તે કઠોર રીતે કાર્ય કરે છે. કોઈ અન્યાયીતા સામેલ છે કે કેમ તે નક્કી કરવામાં; લાદવામાં આવેલા પ્રતિબંધના અંતર્ગત હેતુનું ઉદ્દેશન કરવામાં આવ્યું હોવાનો આક્ષેપ કરવામાં આવેલા અધિકારની પ્રકૃતિ, દુષ્ટતાની હદ અને તાકીદને દૂર કરવાની માંગ, લાદવાની અસંગતતા, સંબંધિત સમયે પ્રવર્તમાન સ્થિતિ, ન્યાયિક ચુકાદામાં પ્રવેશ કરે છે. કાયદેસરની અપેક્ષાઓની વાજબીતા વેપાર અથવા વ્યવસાયને લગતા સંજોગોના સંદર્ભમાં નક્કી કરવી પડશે. જ્યાં દેશના હિતોની વાત છે અથવા જ્યાં વ્યવસાય દેશના અર્થતંત્રને અસર કરે છે ત્યાં ચોક્કસ વ્યક્તિની તરફેણમાં ચોક્કસ વ્યવસાયનું જોડાણ વાજબી છે. (પરભણી ટ્રાન્સપોર્ટ કોપ સોસાયટી લિમિટેડ વિરુદ્ધ પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળ ૫, શ્રી મીનાક્ષી મિલ્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા ૬, હરિ ચંદ સારડા વિરુદ્ધ મિઝો જિલ્લા પરિષદ ૭ અને કૃષ્ણાન કક્કંત વિરુદ્ધ કેરળ સરકાર ૮ જુઓ.)

[૯.૬] ગ્લોબલ એનર્જી લિમિટેડ અને અનધર વર્સિસ અદાણી એક્સપોર્ટ્સ લિમિટેડ અને અન્યોના કિસ્સામાં (૨૦૦૫) ૪ એસસીસી ૪૩૫ માં અહેવાલ આપવામાં આવ્યો હતો, એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે જ્યાં સુધી ટેન્ડર

નોટિસની શરતો સંપૂર્ણપણે મનસ્વી, ભેદભાવપૂર્ણ અથવા ઢ્ઢેષપૂર્ણ ન હોય ત્યાં સુધી તે ન્યાયિક સમીક્ષાને આધિન નથી.તે નીચે પ્રમાણે અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું:

“૧૦ તેથી, સિદ્ધાંત એ છે કે ટેન્ડર માટેના આમંત્રણની શરતો ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી નથી અને અદાલતો ટેન્ડરની શરતોને ઘટાડી શકતી નથી કારણ કે તે કારણા ક્ષેત્રમાં છે સિવાય કે તે સંપૂર્ણપણે મનસ્વી, ભેદભાવપૂર્ણ અથવા ઢ્ઢેષપૂર્ણ હોય.આ કાયદાની સ્થિતિ હોવાથી, આ અદાલતના નિર્ણયોના સમૂહ દ્વારા સમાધાન કરવામાં આવ્યું હોવાથી, તે આશ્ચર્યજનક છે કે વિદ્વાન એકલ ન્યાયાધીશે રિટ અરજીની પ્રવેશ સુનાવણીના પહેલા જ દિવસે વચગાળાનો નિર્દેશ પસાર કર્યો હતો અને અપીલકર્તાઓને ટેન્ડર ખોલવાની વાસ્તવિક તારીખના ત્રણ દિવસ પછી બેંક ગેરંટી અથવા બેંકર્સ ચેક રજૂ કરીને બાકી રકમ જમા કરવાની મંજૂરી આપી હતી.વિદ્વાન એકલ ન્યાયાધીશનો આદેશ સંપૂર્ણપણે ગેરકાયદેસર હોવાથી, તેથી, ડિવિઝન બેન્ચ દ્વારા યોગ્ય રીતે રદ કરવામાં આવ્યો હતો.”

[૯.૭] (૨૦૧૪) ૧૧ એસ. સી. સી. ૨૮૮માં નોંધાયેલા સિમેન્સ એકિટએન્જેલિસ્ટ્રાફ્ટ એન્ડ સિમેન્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ દિલ્હી મેટ્રો રેલ કોર્પોરેશન લિમિટેડ અને અન્યોના કિસ્સામાં, ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં નિર્ણય પર આધાર રાખીને માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું::

“૨૩ ઉચ્ચ અદાલત સમક્ષ સંપર્કના ચુકાદાને કોઈપણ પડકારમાં અને આ અદાલત સમક્ષ પણ જેની તપાસ કરવાની છે તે કારના ચુકાદા તરફ દોરી જતી પ્રક્રિયાની કાયદેસરતા અને નિયમિતતા છે.અદાલતે જે બાબત સતત ધ્યાનમાં રાખવી પડે છે તે એ છે કે તે નિર્ણયની સ્થિરતા પર અપીલમાં બેસતી નથી.કોર્ટ માત્ર તપાસ કરી શકે છે કે નિર્ણય લેવાની પ્રક્રિયા વાજબી, વાજબી અને પારદર્શક હતી કે કેમ.કારની ફાળવણી સાથે સંકળાયેલા કેસોમાં, અદાલતે ન્યાયિક સંયમનો ઉપયોગ કરવો જોઈએ જ્યાં નિર્ણય વાસ્તવિક હોય અને જાહેર હિતને કોઈ દેખીતી ઈજા ન થાય.”

[૯.૮] (૨૦૦૫) ૧ એસ. સી. સી. ૬૭૯માં નોંધાયેલા એસોસિએશન ઓફ રજિસ્ટ્રેશન પ્લેટ્સ વર્સીસ યુનિયન ઓફ ઈન્ડિયા એન્ડ અનર્સના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે દેશભરમાં વાહનો માટે ઉચ્ચ સુરક્ષા નંબર પ્લેટની ખરીદી માટે રાજ્ય સત્તામંડળો દ્વારા લાદવામાં આવેલી લાયકાતની શરતોની માન્યતાની તપાસ કરી હતી.આ સંદર્ભમાં, તે નીચે મુજબ અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું:

“૩૦ દેશની વિશાળ વાહનોની વસ્તીને જોતાં, ઉત્પાદકની ક્ષમતા એટલી જ મોટી હોવી જોઈએ કારણ કે પ્રથમ બે વર્ષમાં ખૂબ મોટી સંખ્યામાં હાલના વાહનોમાં પ્લેટ ફીટ કરવાની હોય છે, ત્યારબાદ દર વર્ષે દરેક રાજ્યમાં લગભગ એક લાખ વાહનોમાં પ્લેટ ફીટ કરવાની જરૂર પડશે.જો મોટા ભાગનો કરાર પ્રથમ બે વર્ષમાં પૂરો થઈ જાય, તો નવા ઉત્પાદકો બાકીનું કામ હાથ ધરવા માટે આગળ નહીં આવે કારણ કે તે ખર્ચ અસરકારક રહેશે નહીં.માળખાગત સુવિધાના નિર્માણ માટે વિશાળ રોકાણની

જરૂરિયાત, પ્રથમ બે વર્ષમાં અને ત્યારબાદ દર વર્ષે પ્લેટનો અવિરત પુરવઠો અને આવા માળખાગત સુવિધાનું રોકાણ કે જેમાં પુરવઠાના માધ્યમથી લાંબા સમય સુધી પુનઃપ્રાપ્તિની જરૂર પડે તે જેવા વિવિધ કારણોસર લાંબા ગાળાના કરારની જરૂર હતી.જો કરારનો સમયગાળો ઘટાડવામાં આવે તો પ્લેટની કિંમત વધી શકે છે કારણ કે ટૂંકા ગાળામાં વિશાળ રોકાણની વસૂલાત કરવી પડશે.

૩૫ વિવિધ રાજ્ય સત્તામંડળો દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલી ટેન્ડર મંગાવવાની સૂચનાઓમાં વિવાદિત શરતોને પ્રથમ પડકાર આપતા, અમે કેન્દ્ર અને રાજ્ય સત્તામંડળો અને હરીફ ઉત્પાદક વતી રજૂ કરવામાં આવેલી રજૂઆતોમાં પૂરતું બળ શોધીએ છીએ. અમલીકરણ સત્તા તરીકે રાજ્યએ સુનિશ્ચિત કરવું પડશે કે ઉચ્ચ સુરક્ષા પ્લેટની યોજનાનો અસરકારક રીતે અમલ કરવામાં આવે.દરેક રાજ્યમાં આટલી મોટી સંખ્યાના હાલના વાહનો માટે બે વર્ષમાં નવી પ્લેટ પર સ્વિચ કરવામાં સામેલ પ્રચંડ કાર્યને ધ્યાનમાં રાખીને, 'ટ્રાયલ એન્ડ એરર' પદ્ધતિનો આશરો લેવો જોખમી સાબિત થશે.યોગ્ય અને સૌથી સક્ષમ વ્યક્તિ મેળવવાની તેની ચિંતા પર સવાલ ઉઠાવી શકાય નહીં.તેણે એવા ઉત્પાદકોને દૂર કરવા પડશે જેમણે તાજેતરમાં માત્ર નવા ક્ષેત્રમાં પ્રવેશ કરવા માટે વિકાસ કર્યો છે.મજબૂત નાણાકીય અને તકનીકી ક્ષમતા ધરાવતા અનુભવી ઉત્પાદકની શોધ કરવાના રાજ્યના આગ્રહને ગેરસમજ ન કરી શકાય.ઉપર ટાંકવામાં આવેલા સંબંધિત નિયમો અને શરતો આ રીતે ઘડવામાં આવી છે જેથી રાજ્ય કોઈ ચોક્કસ નિવિદાકારની ક્ષમતા નક્કી કરી શકે જે નિષ્ફળ સલામત અને ટકાઉ વિતરણ ક્ષમતા પ્રદાન કરી શકે.પ્રથમ બે વર્ષમાં અને આગામી ૧૩ વર્ષમાં વાર્ષિક ધોરણે મોટી સંખ્યામાં વાહનો માટે નિર્દિષ્ટ પ્લેટોનું માર્કેટિંગ, સર્વિસિંગ અને સતત પ્રદાન કરવાની જવાબદારી સંભાળી શકે તેવા નિવિદાકારની જ પસંદગી કરવાની રહેશે. પસંદ કરાયેલ ઉત્પાદક, હકીકતમાં, નિયમ ૫૦ અનુસાર વાહનોને ઉચ્ચ સુરક્ષા પ્લેટ પ્રદાન

કરવાની વૈધાનિક જવાબદારીઓની પરિપૂર્ણતા માટે સંબંધિત આર. ટી. ઓ. નો એક પ્રકારનો એજન્ટ અથવા માધ્યમ હશે.ટેન્ડર મંગાવતી કોઈપણ સૂચનાઓની યોગ્ય શરતો ઘડવા માટે ક્ષમતા અને ક્ષમતા એ બે સૌથી સુસંગત માપદંડ છે વિવાદિત કલમો કે જેના દ્વારા તે નિર્ધારિત કરવામાં આવે છે કે ટેન્ડર કરનાર વ્યક્તિગત રીતે અથવા સંયુક્ત સાહસના સભ્ય તરીકે ઓછામાં ઓછા ત્રણ દેશોમાં નોંધણી પ્લેટના ક્ષેત્રમાં અનુભવ ધરાવતો હોવો જોઈએ, સામાન્ય ઓછામાં ઓછી ચોખ્ખી સંપત્તિ રૂ. ૪૦ કરોડ હોવી જોઈએ અને ઓછામાં ઓછું વાર્ષિક ટર્નઓવર રૂ. ૫૦ કરોડ અને નોંધણી પ્લેટ વ્યવસાયનું ઓછામાં ઓછું ૧૫ ટકા ટર્નઓવર ધરાવતો સંયુક્ત સાહસ ભાગીદાર હોવો જોઈએ, જેમ કે કહેવામાં આવ્યું છે, તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે આવશ્યક શરતો તરીકે સામેલ કરવામાં આવ્યું છે કે પસંદ કરેલ ઉત્પાદક કરારને પૂર્ણ કરવા માટે તકનીકી અને આર્થિક રીતે સક્ષમ હશે. વાસ્તવિક જવાબદારીઓ કે જે નોકરીની તીવ્રતાને ધ્યાનમાં રાખીને ગુણાત્મક અને માત્રાત્મક રીતે વિશાળ રોકાણની જરૂર પડે છે.

૩૮ ટેન્ડર દસ્તાવેજની શરતો ઘડવાની અને ઉચ્ચ સુરક્ષા નોંધણી પ્લેટોનો પુરવઠો સુનિશ્ચિત કરવાની પ્રકૃતિનો કરાર આપવાની બાબતમાં , રાજ્ય સત્તાવાળાઓને વધુ અક્ષાંશ સ્વીકારવાની જરૂર છે.જ્યાં સુધી ટેન્ડર ઓથોરિટીની કાર્યવાહી દુર્ભાવનાપૂર્ણ અને તેની વૈધાનિક સત્તાઓનો દુરુપયોગ હોવાનું જણાતું નથી, ત્યાં સુધી ટેન્ડરની શરતો ઉપલબ્ધ નથી.ટેન્ડર શરતોની સઘન તપાસ પર, અમને એવું લાગતું નથી કે તેઓ કલમ ૧૪ હેઠળ સમાનતાના ખંડનું ઉલ્લંઘન કરે છે અથવા બંધારણની કલમ ૧૯ હેઠળ ઇશદાપૂર્વક ટેન્ડર કરનાર વર્ગના મૂળભૂત અધિકારોનું ઉલ્લંઘન કરે છે.કેન્દ્ર અને રાજ્ય સત્તામંડળો વતી કરવામાં આવેલી રજૂઆતો અને વિવાદિત ટેન્ડર શરતોની શરતો માટે દર્શાવવામાં આવેલા સમર્થનના આધારે, અમને એવું લાગતું નથી કે

વિદેશોમાં નોંધણી પ્લેટોનો પુરવઠો પૂરો પાડવાના ક્ષેત્રમાં અનુભવની જરૂર હોય તેવી કલમો અને વ્યવસાયિક ટર્નઓવરનું પ્રમાણ માત્ર સ્પેશી ઉત્પાદનને ક્ષેત્રની બહાર રાખવાનો હેતુ ધરાવે છે. તે સમજાવવામાં આવે છે કે નિયમ ૫૦ માં યોજના ઘડવાની અને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા તે હેઠળ માર્ગદર્શિકા બહાર પાડવાની તારીખે, ભારતમાં ઘણા સ્પેશી ઉત્પાદકો લાંબા ગાળાના ધોરણે અને સલામતી સુનિશ્ચિત કરવા માટે આવા ઉચ્ચ પરિમાણના પુરવઠાનું કામ હાથ ધરવા માટે તકનીકી અને નાણાકીય ક્ષમતા ધરાવતા ન હતા અને સુરક્ષા જે નવી અત્યાધુનિક નોંધણી પ્લેટની રજૂઆત દ્વારા પ્રાપ્ત કરવાનો મુખ્ય ઉદ્દેશ છે.

૩૯ ટેન્ડર મંગાવવાની સૂચના સૌના પ્રતિસાદ માટે ખુલ્લી છે અને જો કોઈ એક ઉત્પાદનને આખરે કોઈ પ્રદેશ અથવા રાજ્ય માટે પસંદ કરવામાં આવે તો પણ, એવું ન કહી શકાય કે રાજ્યએ ખાનગી પક્ષની તરફેણમાં વ્યવસાયનો એકાધિકાર બનાવ્યો છે. નિયમ ૫૦ પરવાનગી આપે છે, આરટીઓ નીતિનો અમલ કરવા અથવા પસંદ કરેલા માન્ય ઉત્પાદક દ્વારા તેનો અમલ કરવા માટે પોતાને સંબંધિત કરે છે.

૪૦ ખુલ્લી સ્પર્ધાની પ્રક્રિયા દ્વારા એક ઉત્પાદકની પસંદગી કરવી એ કોઈ એકાધિકારનું સર્જન નથી, જેમ કે દલીલ કરવામાં આવી છે, જે ઉપરોક્ત કલમની કલમ (૬) સાથે વાંચેલા બંધારણની કલમ ૧૯ (૧) (જી) નું ઉલ્લંઘન છે. જેમ નિર્દેશ કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવે છે તેમ, અમલીકરણમાં અત્યંત અત્યાધુનિક સામગ્રીની કામગીરીનું વિશાળ નેટવર્ક સામેલ છે. ઉત્પાદક પાસે આર. ટી. ઓ. ના પરિસરમાં એમ્બોસિંગ સ્ટેશન હોવા જોઈએ. તેણે દરેક પ્લેટનો ડેટા જાળવવો પડશે જે તેને તેના મુખ્ય એકમમાંથી મળશે. તેને આરટીઓ ડેટા દ્વારા કોસચેક કરવું પડે છે. આર. ટી. ઓ. ની કચેરીમાં એક સર્વર હોવું જોઈએ જે દરેક રાજ્યના તમામ આર. ટી. ઓ. સાથે જોડાયેલું

હોય અને તેના પર આખા દેશ સાથે જોડાયેલું હોય.એક વ્યક્તિ દ્વારા રેકૉર્ડની જાળવણી અને તેની પ્રવૃત્તિ પર દેખરેખ રાજ્ય માટે સરળ બની રહેશે જો પૂરક તરીકે બહુવિધ ઉત્પાદકોને બદલે એક ઉત્પાદક હોય. જો બહુવિધ ઉત્પાદકો સામેલ હોય તો તેમના પરિસરમાં આરટીઓ દ્વારા યોજનાની વાસ્તવિક કામગીરી જટિલ અને મૂંઝવણભરી બની જશે.તે વાહનો પર નવી પ્લેટ લગાવવાના ઉચ્ચ સુરક્ષા ખ્યાલને પણ ગંભીર રીતે નુકસાન પહોંચાડશે.જો એક જ ઉત્પાદક હોય તો તેને વાહનની ઓછી વસ્તી અને વ્યવસાયનું ઓછું પ્રમાણ ધરાવતા ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં જવા અને સેવા આપવા માટે મજબૂર કરી શકાય છે.બહુઉત્પાદકો માત્ર વધુ વાહનોની વસ્તી ધરાવતા શહેરી વિસ્તારો પર જ ધ્યાન કેન્દ્રિત કરી શકે છે.”

આમ, અદાલતોએ સતત એવું માન્યું છે કે ટેન્ડરની શરતોના સંદર્ભમાં ન્યાયિક સમીક્ષાનો અવકાશ મનસ્વીતા, ભેદભાવ અથવા દ્વેષના આધારે તપાસ સુધી મર્યાદિત છે.તેથી, ન્યાયિક સમીક્ષાની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને ટેન્ડર અથવા કરારની બાબતોમાં દખલ કરતા પહેલા અદાલતે પોતાને નીચેના પ્રશ્નો પૂછવા જોઈએ.

“(i) સત્તાધિકારી દ્વારા અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અથવા લેવામાં આવેલ નિર્ણય દુર્ભાવનાપૂર્ણ છે કે કોઈની તરફેણ કરવાનો હેતુ છે; અથવા અપનાવવામાં આવેલી પ્રક્રિયા અથવા લેવામાં આવેલ નિર્ણય એટલો મનસ્વી અને અતાર્કિક છે કે કોર્ટ કહી શકે છે:”નિર્ણય એવો છે કે વાજબી રીતે અને સંબંધિત કાયદા અનુસાર કામ કરતી કોઈ જવાબદાર સત્તા ત્યાં પહોંચી શકી ન હોત.

અને (ii) શું જાહેર હિતને અસર થાય છે?જો ઉપરોક્ત પ્રશ્નોના જવાબો નકારાત્મક હોય, તો પછી કલમ ૨૨૬ હેઠળ કોઈ દખલગીરી થવી જોઈએ નહીં?”

[૯.૯] કેસના તથ્યો પર ઉપરોક્ત નિર્ણયોમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા નિર્ધારિત કાયદાને લાગુ કરતા, અમારો અભિપ્રાય છે કે ફેમ યોજના હેઠળ ઇલેક્ટ્રિક બસોના પુરવઠાના હેતુ અને ઉદ્દેશને ધ્યાનમાં રાખીને અને ફેમ યોજનાનો મુખ્ય ઉદ્દેશ અને હેતુ "મેક ઇન ઇન્ડિયા" ને પ્રોત્સાહિત કરવાનો છે, એવું ન કહી શકાય કે વર્તમાન અરજીમાં આક્ષેપ કરવામાં આવેલી શરતોને મનસ્વી અને/અથવા હાંસલ કરવાના હેતુ સાથે બિન-જોડાણ કહી શકાય.જેમ કે ઉપરોક્ત નિર્ણયોમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા નિર્ધારિત કાયદાને ધ્યાનમાં લેતા, પાત્રતા માપદંડની કોઈપણ શરતો નક્કી કરવી તે આખરે નોકરીદાતા પર છે અને ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરવા માટે અદાલતો દ્વારા તેમાં દખલ કરવાની જરૂર નથી, સિવાય કે તે એટલી મનસ્વી અને/અથવા વિકૃત હોય કે જે એક સમજદાર વ્યક્તિ લાદશે નહીં.એફ. એ. એમ. ઇ. યોજના હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવનારી બસોના કામની પ્રકૃતિને ધ્યાનમાં રાખીને અને જ્યારે સંબંધિત સપ્લાયરને આખરે ૬૫ ટકા સબસિડી મળશે, ત્યારે અમારો અભિપ્રાય છે કે હાલની અરજીમાં શરતો કલમ ૪,૧, કલમ ૭ (એ), કલમ ૭ (એ) (આઈ), કલમ ૭ (એ) (આઈ), કલમ ૭ (એ) (આઈ) થી આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ ૧ અને કલમ ૫૯ છે.

૭.૧ અને કલમ ૧૨.૧.ડી થી વોલ્યુમ III ને મનસ્વી અને/અથવા તેની કોઈ સાંઠગાંઠ નથી એમ ન કહી શકાય.એવું ન કહી શકાય કે શરતો એવી છે કે કોઈ સમજદાર વ્યક્તિ આવી શરતો લાદશે નહીં.માત્ર એટલા માટે કે શરતો/પાત્રતાના માપદંડ અરજદારો જેવા બોલી લગાવનારને અનુકૂળ ન હોય અને/અથવા આવી શરતો દ્વારા સંભવિત બોલી લગાવનાર અયોગ્ય હોવાની અને/અથવા વિચારણા ક્ષેત્રમાંથી બાકાત હોવાની શક્યતા છે, આવી શરતોમાં આવા સૂચિત બોલી લગાવનારના કહેવા પર સુધારો કરવાની અને/અથવા તેમાં ફેરફાર કરવાની જરૂર નથી.જો આવી પરિસ્થિતિઓ દ્વારા કોઈ વર્ગને ફાયદો થવાની સંભાવના હોય તો પણ, આવી શરતોને માત્ર તે ચોક્કસ વર્ગને અનુકૂળ બનાવવા માટે તૈયાર કરવામાં આવી હોવાનું ન કહી શકાય.

[૮.૧૦] ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે જ્યારે નોકરીદાતા દ્વારા અમુક શરતો લાદવા અને/અથવા પાત્રતાના માપદંડ પૂરા પાડવા માટે સભાન નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હોય અને તે પણ નિષ્ણાતોનો અભિપ્રાય મેળવ્યા પછી, સામાન્ય રીતે કોર્ટ તેમાં દખલ કરશે નહીં કારણ કે કોર્ટ અપીલ કોર્ટ તરીકે બેસતી નથી પરંતુ માત્ર જે રીતે નિર્ણય લેવામાં આવ્યો હતો તેની સમીક્ષા કરે છે.ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે વધુમાં અવલોકન કર્યું છે કે કોર્ટ પાસે વહીવટી નિર્ણયને સુધારવાની નિપુણતા નથી.વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં

આવ્યું છે કે જો વહીવટી નિર્ણયની સમીક્ષાની મંજૂરી આપવામાં આવે, તો તે જરૂરી કુશળતા વિના તેના પોતાના નિર્ણયને બદલશે, જે પોતે ખોટી હોઈ શકે છે.આ તબક્કે ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયના કેટલાક પેરા નંબર ૮૨ નો સંદર્ભ અને પુનઃઉત્પાદન કરવાની જરૂર છે જે નીચે મુજબ છે:

"૮૨. વહીવટી કાયદો, બીજી આવૃત્તિ, પૃષ્ઠ ૫૮૪માં બર્નાર્ડ શ્વાર્ટઝ આ કહે છે:

“જો સમીક્ષાનો અવકાશ ખૂબ વ્યાપક હોય, તો અદાલતોમાં કેસ ટ્રાન્સફર કરવા માટે એજન્સીઓ મીડિયા કરતાં થોડી વધારે બની જાય છે.તે જટિલ ક્ષેત્રોમાં સતત વહીવટ દ્વારા મેળવેલા વિશેષ જ્ઞાનનો લાભ મેળવવા માટે બનાવવામાં આવેલી એજન્સીઓના મૂલ્યોને નષ્ટ કરશે.તે જ સમયે, ન્યાયિક તપાસનો અવકાશ એટલો મર્યાદિત ન હોવો જોઈએ કે તે કાયદેસરતાના પ્રશ્નની સંપૂર્ણ તપાસને અટકાવે.જો તે પ્રશ્ન ન્યાયાધીશ દ્વારા યોગ્ય રીતે શોધી શકાતો નથી, તો સમીક્ષાનો અધિકાર અર્થહીન બની જાય છે.‘તે વહીવટી આદેશોની ન્યાયિક સમીક્ષાને વાદી માટે નિરાશાજનક ઔપચારિકતા બનાવે છે. તે આવા કેસોમાં ન્યાયિક પ્રક્રિયાને માત્ર ફિંટમાં ઘટાડે છે.

સમીક્ષાના અવકાશને સાંકડો કરવા માટે બે મુખ્ય વિચારણાઓ જોડાયેલી છે.પ્રથમ વહીવટી નિષ્ણાતનું સન્માન છે.મુખ્ય ન્યાયાધીશ નીલીના શબ્દોમાં:

‘ન્યાયાધીશ તરીકે મારી પોતાની મર્યાદાઓ વિશે મને બહુ ઓછા ભ્રમ છે અને તે મર્યાદાઓથી હું દરના કેસોની સમીક્ષા કરતી તમામ અપીલ અદાલતોની અંતર્ગત મર્યાદાઓને સામાન્ય કરું છું.એ યાદ રાખવું જોઈએ કે

આ અદાલત પાંચ ન્યાયાધીશો સાથે વર્ષમાં આશરે ૧૨૬૨ કેસ જુએ છે.હું એકાઉન્ટન્ટ, ઇલેક્ટ્રિકલ એન્જિનિયર, ફાઇનાન્સર, બેન્કર, સ્ટોક બ્રોકર અથવા સિસ્ટમ મેનેજમેન્ટ એનાલિસ્ટ નથી.જાહેર ઉપયોગિતા કામગીરીની ગૂંચવણોને સંબોધતા ૫૦૦૦ પાનાના રેકૉર્ડની વિવેકી રીતે સમીક્ષા કરવા માટે ન્યાયાધીશો પાસેથી અપેક્ષા રાખવી એ મૂર્ખતાપૂર્ણ બાબત છે.

સુપરબોર્ડ તરીકે કામ કરવું એ ન્યાયાધીશનું કાર્ય નથી, અથવા સંચાલકના ચુકાદાને બદલે પાંડિત્યપૂર્ણ શાળાના શિક્ષકના ઉત્સાહ સાથે કામ કરવું તે ન્યાયાધીશનું કાર્ય નથી.

પરિણામ એ સમીક્ષાનો એક સિદ્ધાંત છે જે નિષ્ણાતની વિવેકબુદ્ધિને બિન-નિષ્ણાત ન્યાયાધીશ દ્વારા તપાસવામાં આવે તે હદ સુધી મર્યાદિત કરે છે.વૈકલ્પિક બાબત એ છે કે અદાલત તકનીકી બાબતો પર એજન્સીને નકારી કાઢે જ્યાં કુશળતાના તમામ ફાયદા એજન્સીઓ પાસે હોય, જો કોઈ અદાલત રાજ્ય તબીબી પરીક્ષક મંડળ જેવી સંસ્થાના નિર્ણયની સંપૂર્ણ સમીક્ષા કરે તો તે પોતાને ઉપચારશાસ્ત્રની ભૂલભુલામણી વચ્ચે ભટકતી અથવા ફાર્માકોપિયાના રહસ્યો પર મૂંઝવતી જોવા મળશે.રાજ્યની અદાલતે ઘણા વર્ષો પહેલા વ્યક્ત કરેલી આવી પરિસ્થિતિ 'અંધને અંધ તરફ દોરી જવાનો કેસ નથી, પરંતુ જે હંમેશા બહેરા અને અંધ રહ્યો છે તે આગ્રહ રાખે છે કે તે હંમેશા તેની દ્રષ્ટિ અને શ્રવણશક્તિ ધરાવતા વ્યક્તિ કરતાં વધુ સારી રીતે જોઈ અને સાંભળી શકે છે અને જેણે હંમેશા પ્રશ્નમાં રહેલા વિષયના સંદર્ભમાં સત્યની ખાતરી કરવા માટે તેનો મહત્તમ લાભ ઉઠાવ્યો છે'.

સંકુચિત સમીક્ષા તરફ દોરી જતી બીજી વિચારણા કેલેન્ડરનું દબાણ છે. વ્યવહારુ દ્રષ્ટિએ તે વધુ મહત્વપૂર્ણ વિચારણા હોઈ શકે છે. મર્યાદિત સમીક્ષાના કોઈપણ સિદ્ધાંત કરતાં વધુ તે ન્યાયિક કેલેન્ડરનું દબાણ છે જે ઘણી સમીક્ષા કાર્યવાહીમાં રેકૉર્ડના હાથીના જથ્થા સાથે જોડાય છે જે એજન્સીના મોટાભાગના નિર્ણયોને નિશ્ચિતપણે હકારાત્મક બનાવે છે.

[૯.૧૧] વર્તમાન કિસ્સામાં શરતો લાદવામાં આવે છે અને નિષ્ણાત-સીઈપીટી યુનિવર્સિટીની સલાહ લીધા પછી સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ દ્વારા આરએફપીમાં પાત્રતાના માપદંડ સૂચવવામાં આવે છે અને નિષ્ણાતો/સલાહકાર દ્વારા સૂચવ્યા મુજબ અને/અથવા અભિપ્રાય મુજબ શરતો લાદવામાં આવે છે.

[૯.૧૨] અરજીમાં અરજદારો કલમ (i) નંબર ૪.૧; (ii) નંબર ૭.૧; (iii) નંબર ૭.૨; (iv) નંબર ૭.૩ (a) (i); (v) નંબર ૭.૩ (a) (ii) વોલ્યુમ I; અને (vi) સીરીયલ નંબર ૭.૧; અને (vii) સીરીયલ નંબર ૧૨.૧ માં સમાવિષ્ટ ટેન્ડર શરતોને પડકારવા માંગે છે. ૧૯/૦૧/૨૦૧૮ તારીખના આર એફ પી ના વોલ્યુમ III નો ડી.વર્તમાન અરજીમાં માંગવામાં આવેલી રાહતને ધ્યાનમાં રાખીને અરજદારોએ અરજદારોની પોતાની સુવિધાને અનુરૂપ ઉપરોક્ત શરતોમાં યોગ્ય સુધારો/ફેરફાર કરવા માટે પ્રતિવાદીઓને યોગ્ય રિટ, નિર્દેશ અને આદેશ જારી કરવાની વિનંતી કરી છે. આમ, એવું કહી શકાય કે અરજદારો આર. એફ. પી. ની કેટલીક ટેન્ડર શરતોને ફરીથી લખવા અને ફરીથી નિર્ધારિત

કરવા માંગે છે, જેથી અરજદારોની પોતાની સુવિધાને અનુરૂપ જ ઉપરોક્ત ટેન્ડર શરતોને અનુરૂપ બનાવી શકાય.અમને ડર છે કે અરજદારો અરજીકર્તાને અનુકૂળ હોય તેવા નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડમાં સુધારો કરવા માટે આગ્રહ કરી શકે છે અને/અથવા પ્રાર્થના કરી શકે છે. અમને ડર છે કે આવી રાહત ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને આપી શકાય છે, સિવાય કે પાત્રતાના માપદંડ/શરતો એટલી મનસ્વી હોવાનું જણાય કે જે કોઈ સમજદાર વ્યક્તિ લાદશે નહીં અને/અથવા માત્ર ચોક્કસ બોલી લગાવનારને અનુકૂળ અને/અથવા દુર્ભાવનાપૂર્ણ હોવાનું જણાય.ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને, ખાસ કરીને એવા કિસ્સામાં કે જ્યાં સંભવિત બોલી લગાવનાર/બોલી લગાવનારએ આર. એફ. પી. માં ઉલ્લેખિત પાત્રતા માપદંડને પડકાર્યો હોય, કોર્ટે દરેક શરત/પાત્રતાના માપદંડને ઝીણવટથી ધ્યાનમાં લેવાની જરૂર નથી.

[૮.૧૩] મોનાર્ક ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર (પી) લિમિટેડ વિરુદ્ધ કમિશનર, ઉલ્હાસનગર મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન અને અન્યોના કેસમાં (૨૦૦૦) ૫ એસ. સી. સી. ૨૮૭માં નોંધાયેલા અહેવાલમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે અવલોકન કર્યું હતું તેમ, ટેન્ડરમાં નિયમો અને શરતો સરકાર દ્વારા કરારની પ્રકૃતિને ધ્યાનમાં રાખીને સૂચવવામાં આવે છે અને આવી બાબતોમાં ટેન્ડર બોલાવવાની સત્તા એ ટેન્ડરના નિયમો અને શરતો સૂચવવા માટે શ્રેષ્ઠ ન્યાયાધીશ છે.વધુમાં એવું અવલોકન

કરવામાં આવ્યું છે કે તે કોર્ટને કહેવાનું કામ નથી કે વિચારણા હેઠળના ટેન્ડરમાં સૂચવવામાં આવેલી શરતો અગાઉના ટેન્ડર આમંત્રણોમાં સૂચવવામાં આવેલી શરતો કરતાં વધુ સારી હતી કે કેમ.તે વધુ અવલોકન કરવામાં આવે છે અને એવું માનવામાં આવે છે કે ટેન્ડર માટેના આમંત્રણની શરતો ન્યાયિક તપાસ માટે ખુલ્લી નથી, તે જ કારણના ક્ષેત્રમાં છે.એવું જોવામાં આવે છે કે ટેન્ડરની શરતો અને નિયમો નક્કી કરવા માટે સરકારને મુક્ત હાથ હોવો જોઈએ, વહીવટી ક્ષેત્રમાં વહીવટી સંસ્થા માટે જરૂરી સહવર્તી તરીકે તેની સાંધાઓમાં વાજબી રમત હોવી જોઈએ.અદાલતો વહીવટી નીતિના નિર્ણયમાં ત્યારે જ દખલ કરશે જ્યારે તે મનસ્વી, ભેદભાવપૂર્ણ, દુર્ભાવનાપૂર્ણ અથવા પક્ષપાતપૂર્ણ હોય.તે વ્યવહારિક ગોઠવણો માટે હકદાર છે જે ચોક્કસ સંજોગો દ્વારા જરૂરી હોઈ શકે છે.અદાલતો સરકાર દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી ટેન્ડરની શરતોને રદ કરી શકતી નથી કારણ કે તેને લાગે છે કે ટેન્ડરની કેટલીક અન્ય શરતો વાજબી, સમજદાર અથવા તાર્કિક હોત.આમ, અહીં ઉપર દર્શાવ્યા મુજબ, ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરતી વખતે અદાલતે દરેક નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડ પર વધુ ઝીણવટપૂર્વક અને ઊંડાણપૂર્વક વિચારણા કરવાની જરૂર નથી, ખાસ કરીને જ્યારે નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડ સૂચવવામાં આવ્યા હોય/નિષ્ણાતનો અભિપ્રાય મેળવ્યા પછી અને ફેમ યોજનાના હેતુ અને હેતુને ધ્યાનમાં લીધા પછી પૂરા પાડવામાં આવ્યા હોય, જેના હેઠળ ઇલેક્ટ્રિક બસોનો પુરવઠો પૂરો પાડવો જરૂરી છે.ભારતના બંધારણની કલમ

૨૨૬ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરતી વખતે અને પાત્રતાના માપદંડની શરતો અને નિયમોને પડકારતી વખતે કોર્ટે વિચારણા કરવી જરૂરી છે કે શું નિયમો અને શરતો એટલી મનસ્વી અને/અથવા વિકૃત છે કે જે સમજદાર વ્યક્તિ લાદશે નહીં અને/અથવા આવી શરતોને હાંસલ કરવાના હેતુ સાથે કોઈ સંબંધ નથી.

[૯.૧૪] વર્તમાન કેસમાં પ્રતિવાદીઓએ પડકાર હેઠળ દરેક નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડને ન્યાયી ઠેરવવાનો પણ પ્રયાસ કર્યો છે.પ્રતિવાદીઓ વતી એવો કેસ છે કે કેટલીક શરતો લાદતી વખતે/વધુ ખાસ કરીને કલમ ૪.૧ અને ૭.૧ લાયકાત માપદંડ પૂરા પાડતી વખતે, બે મહત્વપૂર્ણ પાસાઓ જેમ કે (૧) ભારત સરકારની રાષ્ટ્રીય નીતિ "મેક ઇન ઇન્ડિયા" ને પ્રોત્સાહિત કરવા માટે ભારતમાં ઉત્પાદન, માલ અને સેવાઓના ઉત્પાદનને પ્રોત્સાહન આપવા માટે આવક, રોજગાર વગેરે વધારવા માટે.; અને (૨) ફેમ યોજના નામની યોજનાને ધ્યાનમાં રાખવામાં આવી હતી.પ્રતિવાદીઓ વતી એવો પણ કેસ છે કે પ્રશ્નમાં ટેન્ડર તપાસનો ઉદ્દેશ શ્રેષ્ઠ પક્ષોમાંથી એકની પસંદગી કરવાનો છે, જે પ્રશ્નમાં ટેન્ડર નોકરી હાથ ધરવા માટે તકનીકી અને આર્થિક રીતે લાયક છે અને ઉપરોક્ત ઉદ્દેશ્ય હાંસલ કરવા માટે, યોગ્ય ટેન્ડર શરતો સિ ઇ પિ ટિ યુનિવર્સિટી જેવા નિષ્ણાતના કહેવા પર ઘડવામાં આવી છે.તેથી, સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ વતી કેસ છે કે પડકાર હેઠળ આર. એફ. પી. ના નિયમો અને શરતો એફ. એ. એમ. ઇ. યોજનાના આધારસ્તંભ તેમજ રાષ્ટ્રીય હિતમાં ભારત સરકાર દ્વારા

પ્રોત્સાહિત "મેક ઇન ઇન્ડિયા" ખ્યાલ પર નક્કી કરવામાં આવે.આ તબક્કે એ નોંધવું જરૂરી છે કે પડકાર હેઠળના દરેક નિયમો અને શરતોને જવાબમાં સોગંદનામામાં પ્રતિવાદીઓ દ્વારા ન્યાયી ઠેરવવાની માંગ કરવામાં આવે છે.પડકાર હેઠળની સંબંધિત કલમોનું સમર્થન નીચે મુજબ છે:

“આર. એફ. પી. ની કલમ ૪ માં બોલી લગાવનારને એકલા અથવા મહત્તમ બે બોલી લગાવનારના સંઘ દ્વારા તેની બોલી રજૂ કરવાની જરૂર છે. કલમ ૪ ને આગળ વધારતા, કલમ ૭ માં એક બોલી લગાવનાર અને સંઘ માટે બોલી લગાવવાની શરતો પૂરી પાડવામાં આવી છે.જરૂરિયાત મુજબ, જો બિડ કન્સોર્ટિયમ દ્વારા હોય, તો તે કિસ્સામાં, કન્સોર્ટિયમમાં ફરજિયાતપણે સંબંધિત લાયકાતોને પૂર્ણ કરતા ઓઈએમ અને બસ ઓપરેટર સભ્યનો સમાવેશ થવો આવશ્યક છે.ઉલ્લેખનીય છે કે, આર. એફ. પી. કુલ ખર્ચના કરારના આધારે એમ. આઈ. ડી. આઈ. એસી કુદ્દી બિલ્ટ પ્યોર ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી, સંચાલન અને જાળવણી માટે બસ સંચાલકની પસંદગી માટે છે.ઉપરોક્ત આરએફપી, જેમ કે જોઈ શકાય છે, ઓપરેશન, પ્રાપ્તિ અને જાળવણીનો સમૂહ છે.૭ + ૨ વર્ષના કામગીરીના સમયગાળા સાથે ઉપરોક્ત પ્રોજેક્ટની સરળ અને કાર્યક્ષમ કામગીરી માટે, ઉત્પાદકની હાજરી ખૂબ જ અનિવાર્ય છે.વધુમાં, આર. એફ. પી. કુલ ખર્ચ કરારના આધારે છે, જેનો અર્થ છે કે આવકનું જોખમ સત્તાવાળાઓ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવશે.ઉપરોક્ત ગણતરી પર પણ, કરારના સમયગાળા

દરમિયાન ઉત્પાદનની સરળ અને કાર્યક્ષમ જાળવણી સુનિશ્ચિત કરવાના દષ્ટિકોણથી, ઓઈએમની હાજરી છે.

તેવી જ રીતે, કલમ ૭.૧, તે પાત્રતાના માપદંડ છે, જેમાં ભારતમાં નોંધાયેલી વિદેશી પેઢીની ભાગીદારી જરૂરી છે.ઉપરોક્ત મુજબ, વર્તમાન ટેન્ડરમાં માત્ર બસોના પુરવઠા માટે જ નહીં, પરંતુ ઓઈએમ અથવા ઓઈએમ અને બસ ઓપરેટરના સંઘમાં સ્થાનાંતરિત ઓ એન્ડ એમના તમામ જોખમો સાથે સંચાલન અને જાળવણી માટે પણ જરૂરી છે.નવા ચાર્જિંગ માળખા સાથે બસો ચલાવવાની જરૂરિયાતને ધ્યાનમાં રાખીને, મોટી સંખ્યામાં બસોના ઉત્પાદન અને સર્વિસિંગમાં સંચિત થયેલા ઓઈએમનો અનુભવ સહેલાઈથી ઉપલબ્ધ થાય તે માટે ઓઈએમને કન્સોર્ટિયમનો ફરજિયાત ભાગ બનાવવામાં આવ્યો છે.ખરીદનારને ગેરલાભકારક સ્થિતિમાં મૂકવાની સંભાવનાને નકારી શકાય નહીં, કારણ કે વિદેશમાંથી કોઈ ચોક્કસ તકનીકી ભાગીદારને લોક કરવાથી ચોક્કસ પ્રકારની તકનીકીની સંભવિત ઊંચી કિંમત અને એકાધિકાર થઈ શકે છે.”

[૮.૧૫] ઉપરોક્ત હકીકતો અને સંજોગો અને સમર્થનને ધ્યાનમાં લેતા એવું ન કહી શકાય કે કલમ ૪.૧,૭ ને મનસ્વી અને/અથવા વિકૃત કહી શકાય અને/અથવા હાંસલ કરવાના હેતુ સાથે તેનો કોઈ સંબંધ નથી.જો બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડનો સપ્લાયર હોય તેવા અરજદાર, ચીન કે જે

અરજદારના જણાવ્યા અનુસાર શ્રેષ્ઠ છે, તો તે કિસ્સામાં, બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચીન અન્ય લોકોની જેમ દેશમાં ઉત્પાદન એકમ ધરાવી શકે છે અને ત્યારબાદ અરજદાર સાથે સંઘ દ્વારા ભાગ લઈ શકે છે. જ્યારે ભારત સરકારની એફ. એ. એમ. ઇ. યોજનાનો એક ઉદ્દેશ અને હેતુ 'મેક ઇન ઇન્ડિયા' છે, જેથી આવક, રોજગાર વગેરેને વધારવા માટે ભારતમાં ચીજવસ્તુઓ અને સેવાઓના ઉત્પાદન, ઉત્પાદનને પ્રોત્સાહન મળે, ત્યારે આવી સ્થિતિને વિકૃત અને/અથવા મનસ્વી ન કહી શકાય.

[૯.૧૬] જ્યાં સુધી આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ-૧ની કલમ ૭.૩ (એ) (આઈ) ને પડકાર છે, જેમાં બોલી લગાવનારએ ૫૦૦ ડીઝલ/સી. એન. જી. બસોનું ઉત્પાદન કર્યું હોવું જરૂરી છે, ત્યાં સુધી અરજદારો વતી એવો કેસ છે કે તે સ્થાનિક/ભારતીય ડીઝલ/સી. એન. જી. બસ ઉત્પાદકોની તરફેણ કરવા અને ભારતમાં નવા ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદકોને બાકાત રાખવાના દૃષ્ટિકોણથી ભેદભાવપૂર્ણ અને અનુરૂપ છે. માત્ર એટલા માટે કે, એક અથવા બીજી શરતને કારણે કોઈ ચોક્કસ બોલી લગાવનાર અથવા વર્ગ અયોગ્ય બની શકે છે અને/અથવા તેના દ્વારા જ કોઈ અન્ય વર્ગનો સમાવેશ કરી શકે છે, એવું ન કહી શકાય કે ઉપરોક્ત શરતો અનુરૂપ અને/અથવા ભેદભાવપૂર્ણ છે. જેમ કે તે આખરે નોકરીદાતા પર છે કે તે પાત્રતા માપદંડ નક્કી કરે જે તેને અનુકૂળ હોય અને/અથવા જરૂરિયાત અનુસાર વધુ ખાસ કરીને જ્યારે આવી શરતો નિષ્ણાત

સાથે પરામર્શ કર્યા પછી હોય.તેનું કારણ એ છે કે ઇલેક્ટ્રિક બસ ટેકનોલોજી બસ ટેકનોલોજીથી સંપૂર્ણપણે અલગ નથી.એ પણ નોંધવું જરૂરી છે કે પરિસ્થિતિઓને અનુકૂળ બનાવવાના અસ્પષ્ટ આક્ષેપો છે જે શરતને મનસ્વી બનાવવા માટે પૂરતા ન પણ હોઈ શકે.આવા આક્ષેપો રેકૉર્ડ પરની સામગ્રી દ્વારા ચોક્કસ, મોટેથી અને સ્પષ્ટ પ્રમાણિત હોવા જોઈએ.ઇન્ટરનેશનલ ટ્રેડિંગ કંપની અને અન્ય (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં, માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે અવલોકન કર્યું છે કે જ્યારે દેશના હિતની વાત હોય અથવા જ્યારે વ્યવસાય દેશના અર્થતંત્રને અસર કરે છે ત્યારે ચોક્કસ વ્યક્તિની તરફેણમાં ચોક્કસ વ્યવસાયનું જોડાણ વાજબી છે.આ તબક્કે મિશિગન રબર (ઇન્ડિયા) લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયનો પણ ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી છે.માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષના કેસમાં, પૂર્વ-લાયકાત માપદંડમાં ટેન્ડરની ૨ (એ) અને ૨ (બી) નંબરની શરતો નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવી છે, જેમ કે ઓ. ઇ. એમ. માટે ટેન્ડરમાં ભાગીદારીને મર્યાદિત કરવી એ આ આધાર પર પડકાર હેઠળ છે કે તે ગેરવાજબી, મનસ્વી, ભેદભાવપૂર્ણ છે અને અપીલકર્તા કંપની અને અન્ય સમાન રીતે સ્થિત કંપનીઓને સંપૂર્ણપણે બાહ્ય આધારો પર ટેન્ડર પ્રક્રિયામાંથી બાકાત રાખવા માટે સામેલ કરવામાં આવી છે, જે કાયદામાં બિનટકાઉ છે.આ વિષય પરના કાયદાને વધુ ખાસ કરીને ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત), રોનક ઇન્ટરનેશનલ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) અને ઇન્ટરનેશનલ ટ્રેડિંગ કંપની (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયને ધ્યાનમાં

લીધા પછી, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે આવી પૂર્વ લાયકાતની શરતોને રદ કરવાનો ઇનકાર કર્યો હતો.પેરા ૧૯ માં ઉપરોક્ત નિર્ણયમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે એસોસિએશન ઓફ રજિસ્ટ્રેશન પ્લેટ્સ (ઉપરોક્ત) ના કિસ્સામાં નિર્ણયના પેરા ૩૮ થી ૪૪ માં કરવામાં આવેલા અવલોકનોને ધ્યાનમાં લીધા અને/અથવા ધ્યાનમાં લીધા.

મિશિગન રબર (ઇન્ડિયા) લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં નિર્ણયનો પેરા ૧૯ નીચે મુજબ છે:

“૧૯ ઉપરોક્ત રજૂઆતોને ધ્યાનમાં લેતી વખતે, ત્રણ ન્યાયાધીશોની ખંડપીઠે નીચે મુજબ ચુકાદો આપ્યો હતો:(એસો.રજિસ્ટ્રેશન પ્લેટ્સ કેસ ૧૨, એસ. સી. સી. પીપી. ૬૯૮૭૦૧, પેરા ૩૮૪૦ અને ૪૩૪૪)

“૩૮ ટેન્ડર દસ્તાવેજની શરતો ઘડવાની અને ઉચ્ચ સુરક્ષા નોંધણી પ્લેટોનો પુરવઠો સુનિશ્ચિત કરવાની પ્રકૃતિનો કરાર આપવાની બાબતમાં , રાજ્ય સત્તાવાળાઓને વધુ અક્ષાંશ સ્વીકારવાની જરૂર છે.જ્યાં સુધી ટેન્ડર ઓથોરિટીની કાર્યવાહી દુર્ભાવનાપૂર્ણ અને તેની વૈધાનિક સત્તાઓનો દુરુપયોગ હોવાનું જણાતું નથી, ત્યાં સુધી ટેન્ડરની શરતો ઉપલબ્ધ નથી.ટેન્ડર શરતોની સઘન તપાસ પર, અમને એવું લાગતું નથી કે તેઓ કલમ ૧૪ હેઠળ સમાનતાના ખંડનું ઉલ્લંઘન કરે છે અથવા બંધારણની કલમ ૧૯ હેઠળ ઈરાદાપૂર્વક ટેન્ડર કરનારાઓના વર્ગના મૂળભૂત અધિકારોનું ઉલ્લંઘન કરે છે.કેન્દ્ર અને રાજ્ય સત્તામંડળો વતી કરવામાં આવેલી રજૂઆતો અને વિવાદિત ટેન્ડર શરતોની શરતો માટે દર્શાવવામાં આવેલા સમર્થનના આધારે, અમને એવું લાગતું નથી કે વિદેશોમાં નોંધણી પ્લેટોનો પુરવઠો પૂરો પાડવાના ક્ષેત્રમાં અનુભવની જરૂર હોય

તેવી કલમો અને વ્યવસાયના ટર્નઓવરનું પ્રમાણ માત્ર સ્વદેશી ઉત્પાદકોને ક્ષેત્રની બહાર રાખવા માટે છે.તે સમજાવવામાં આવે છે કે નિયમ ૫૦ માં યોજના ઘડવાની અને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા તે હેઠળ માર્ગદર્શિકા બહાર પાડવાની તારીખે, ભારતમાં ઘણા સ્વદેશી ઉત્પાદકો એવા ન હતા કે જેઓ લાંબા ગાળાના ધોરણે અને સલામતી સુનિશ્ચિત કરવા માટે આવા ઉચ્ચ પરિમાણના પુરવઠાનું કામ હાથ ધરવા માટે તકનીકી અને નાણાકીય ક્ષમતા ધરાવતા હતા, જે નવી અત્યાધુનિક નોંધણી પ્લેટની રજૂઆત દ્વારા પ્રાપ્ત કરવાનો મુખ્ય ઉદ્દેશ છે.

૩૯ ટેન્ડર મંગાવવાની સૂચના સૌના પ્રતિસાદ માટે ખુલ્લી છે અને જો કોઈ એક જ ઉત્પાદકને આખરે કોઈ પ્રદેશ અથવા રાજ્ય માટે પસંદ કરવામાં આવે તો પણ, એવું ન કહી શકાય કે રાજ્યએ ખાનગી પક્ષની તરફેણમાં વ્યવસાયનો એકાધિકાર બનાવ્યો છે.નિયમ ૫૦ સંબંધિત આર. ટી. ઓ. ને નીતિનો અમલ કરવાની અથવા પસંદ કરેલા માન્ય ઉત્પાદક દ્વારા તેનો અમલ કરવાની મંજૂરી આપે છે.

૪૦ ખુલ્લી સ્પર્ધાની પ્રક્રિયા દ્વારા એક ઉત્પાદકની પસંદગી કરવી એ કોઈ એકાધિકારનું સર્જન નથી, જેમ કે દલીલ કરવામાં આવી છે, જે ઉપરોક્ત લેખના ખંડ (૬) સાથે વાંચેલા બંધારણની કલમ ૧૯ (૧) (જી) નું ઉલ્લંઘન છે.જેમ નિર્દેશ કરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવે છે તેમ, અમલીકરણમાં અત્યંત અત્યાધુનિક સામગ્રીની કામગીરીનું વિશાળ નેટવર્ક સામેલ છે.ઉત્પાદક પાસે આર. ટી. ઓ. ના પરિસરમાં એમ્બોસિંગ સ્ટેશન હોવા જોઈએ. તેણે દરેક પ્લેટનો ડેટા જાળવવો પડશે જે તેને તેના મુખ્ય એકમમાંથી મળશે.તેને આરટીઓ ડેટા દ્વારા કોસચેક કરવું પડે છે.આર. ટી. ઓ. ની કચેરીમાં એક સર્વર હોવું જોઈએ જે તમામ આર. ટી. ઓ. સાથે જોડાયેલ હોય.

દરેક રાજ્ય અને તેના પર સમગ્ર રાષ્ટ્ર સાથે જોડાયેલું છે. એક વ્યક્તિ દ્વારા રેકૉર્ડની જાળવણી અને તેની પ્રવૃત્તિ પર દેખરેખ રાજ્ય માટે સરળ બની રહેશે જો પૂરક તરીકે બહુવિધ ઉત્પાદકોને બદલે એક ઉત્પાદક હોય. જો બહુવિધ ઉત્પાદકો સામેલ હોય તો તેમના પરિસરમાં આરટીઓ દ્વારા યોજનાની વાસ્તવિક કામગીરી જટિલ અને મૂંઝવણભરી બની જશે. તે વાહનો પર નવી પ્લેટ લગાવવાના ઉચ્ચ સુરક્ષા ખ્યાલને પણ ગંભીર રીતે નુકસાન પહોંચાડશે. જો એક જ ઉત્પાદક હોય તો તેને વાહનની ઓછી વસ્તી અને વ્યવસાયનું ઓછું પ્રમાણ ધરાવતા ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં જવા અને સેવા આપવા માટે મજબૂર કરી શકાય છે. બહુવિધ ઉત્પાદકો માત્ર વધુ વાહનોની વસ્તી ધરાવતા શહેરી વિસ્તારો પર ધ્યાન કેન્દ્રિત કરી શકે છે.

જરૂર કોન્ટ્રાક્ટર પાસે કામ સફળતાપૂર્વક ચલાવવાની ક્ષમતા અને સંસાધનો છે તેની ખાતરી કરવા માટે ટેન્ડર માટેની કેટલીક પૂર્વશરત અથવા લાયકાતો નક્કી કરવી પડશે. બંધારણની કલમ ૧૪ સરકારને તેની ઇચ્છા અને ખુશીથી મનસ્વી રીતે ઠેકેદારની પસંદગી કરવા પર પ્રતિબંધ મૂકે છે. તેણે કરાર આપવામાં વાજબી, ન્યાયી અને જાહેર હિતમાં કામ કરવું પડશે. તે જ સમયે, કોઈ પણ વ્યક્તિ સરકાર સાથે વેપાર ચાલુ રાખવાના મૂળભૂત અધિકારનો દાવો કરી શકે નહીં. તે માત્ર એવો દાવો કરી શકે છે કે કરાર માટે સ્પર્ધા કરતી વખતે, જાહેર હિતને નુકસાન પહોંચાડવા માટે તેની સાથે અન્યાયી વર્તન અને ભેદભાવ થવો જોઈએ નહીં. નિર્વિવાદપણે, બાર (ઉપરોક્ત) માં ટાંકવામાં આવેલા આ અદાલતના વિવિધ નિર્ણયોમાંથી જે કાનૂની સ્થિતિ નિશ્ચિતપણે સ્થાપિત થઈ છે તે એ છે કે સરકારી કરારો અત્યંત મૂલ્યવાન સંપત્તિ છે અને કોર્ટે ટેન્ડર કરનારાઓ અને અન્ય કરારો સાથેના વ્યવહારમાં સરકાર પર નિષ્પક્ષતાના ધોરણો લાગુ કરવા માટે તૈયાર રહેવું જોઈએ.

જા વર્તમાન કેસમાં ટેન્ડર મંગાવવાની નોટિસની શરતો વર્ચ્યુઅલ રીતે વિદેશી સહયોગ ધરાવતા પક્ષોની તરફેણમાં એકાધિકાર ઊભો કરે છે તેવી ફરિયાદમાં કોઈ તથ્ય નથી. ખુદી ટેન્ડર પ્રક્રિયા દ્વારા અત્યાધુનિક ચીજવસ્તુના પુરવઠાની નોકરી સોંપવા માટે સક્ષમ ઠેકેદારની પસંદગી, એકાધિકાર સર્જવાનું કાર્ય નથી, જેમ કે અરજદારો વતી સૂચવવામાં આવ્યું છે. એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે ટેન્ડર મંગાવતી સૂચનાઓની શરતો ઇરાદાપૂર્વક સ્થાનિક ઉત્પાદકો અને ક્ષેત્રમાં નવા ઉદ્યોગસાહસિકોને બાકાત રાખે છે. રેકૉર્ડમાંથી કોઈ સંકેતની ગેરહાજરીમાં કે નિયમો અને શરતો વિદેશી સહયોગ સાથે પક્ષોને પ્રોત્સાહન આપવા અને સ્પેશી ઉત્પાદકોને બાકાત રાખવા માટે તૈયાર કરવામાં આવી હતી, ન્યાયિક હસ્તક્ષેપ બિનજરૂરી છે.” આમ અવલોકન કર્યા પછી, આ અદાલતે આ અદાલતમાં સીધી દાખલ કરેલી તમામ રિટ અરજીઓને ફગાવી દીધી અને ઉચ્ચ અદાલતોમાંથી આ અદાલતમાં સ્થાનાંતરિત કરી.”

આ સંજોગોમાં, કલમ ૭.૩ (એ) (આઈ) ને રદ કરવાની જરૂર નથી અને અરજદાર વતી રજૂ કરાયેલા આધાર પર અરજદાર બોલી લગાવનારના કહેવા પર કહેવામાં આવે છે.

[૯.૧૭] તેવી જ રીતે, ૧૦૦ કરોડ રૂપિયાની નેટવર્થ ધરાવતા બોલી લગાવનાર માટે આર. એફ. પી. ના વોલ્યુમ-૧ની શરત નંબર ૭.૩ (એ) (ii) ને પણ ગેરવાજબી અને/અથવા મનસ્વી ન કહી શકાય. ઉપરોક્ત બાબતોને ભેદભાવપૂર્ણ ન કહી શકાય. બોલી લગાવનાર આર્થિક રીતે સક્ષમ છે અને તેની પાસે ઉપરોક્ત સત્તા છે તે જોવા માટે ચોક્કસ રકમની નેટવર્થ માટે આગ્રહ રાખવો

એ આખરે નોકરીદાતા પર છે.માત્ર એટલા માટે કે બોલી લગાવનારમાંથી એકને ઉપરોક્ત માપદંડોને પૂર્ણ કરવામાં અયોગ્ય જાહેર કરી શકાય છે, આવી શરતને અલગ રાખવાનો કોઈ આધાર નથી.આખરે નોકરીદાતાએ નેટવર્થના સંદર્ભમાં ધોરણો/પાત્રતાના માપદંડ નક્કી કરવા પડે છે.ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરતી અદાલતને જરૂરી નેટવર્થ નક્કી કરવાની અને/અથવા સૂચવવાની જરૂર નથી.ન તો કોર્ટ કે ન તો અરજદાર પણ એવું સૂચવી શકે નહીં કે નેટવર્થના સંદર્ભમાં કેટલી રકમ હોઈ શકે છે.આપેલ કિસ્સામાં, અન્ય કોઈ આંકડો પણ આપવામાં આવ્યો હોત, તે કિસ્સામાં અન્ય બોલી લગાવનાર, જે તેને પરિપૂર્ણ કરી રહ્યો નથી, તે બીજી રકમ પણ સૂચવી શકે છે.ટેન્ડર દસ્તાવેજની શરતો ઘડવા અને કરાર આપવાની બાબતમાં અહીં ઉપર ઉલ્લેખિત નિર્ણયોના સંદર્ભમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા નિર્ધારિત કાયદાને ધ્યાનમાં લેતા, રાજ્ય સત્તામંડળોને વધુ અક્ષાંશ સ્વીકારવાની જરૂર છે, સિવાય કે જ્યારે ટેન્ડર અધિકારીઓની કાર્યવાહી દુર્ભાવનાપૂર્ણ હોવાનું અને તેની વૈધાનિક સત્તાઓનો દુરુપયોગ હોવાનું જણાય, ત્યારે અદાલત દ્વારા દખલગીરીની જરૂર નથી.તેનું પાલન અને આયોજન પણ માનનીય સર્વોચ્ચ દ્વારા કરવામાં આવે છે. કામને સફળતાપૂર્વક અમલમાં મૂકવા માટે ઠેકેદાર પાસે ક્ષમતા અને/અથવા સંસાધનો છે તેની ખાતરી કરવા માટે ટેન્ડર માટેની કેટલીક પૂર્વશરત અથવા લાયકાત નક્કી કરવી પડશે.

[૯.૧૮] હવે, જ્યાં સુધી ૫૦૦૦ મીમી +/- ૨૦૦ મીમીના વ્હીલ બેઝની જરૂરિયાતને સ્પષ્ટ કરતી શરતોમાંથી એકને પડકારવામાં આવે છે, એવું લાગે છે કે અરજદાર દ્વારા તેને પડકારવામાં આવ્યો છે કારણ કે અરજદાર તે માપદંડને પૂર્ણ કરે તેવી શક્યતા નથી કારણ કે તેના ઇલેક્ટ્રિક બસ ઉત્પાદનમાં અરજદાર પાસે ૪૪૦૦ મીમીનો વ્હીલ બેઝ છે.અહીં ઉપર જણાવેલા કારણો અને દખલગીરીનો મર્યાદિત અવકાશ અને નોકરીદાતાને વધુ અક્ષાંશ આપવા માટે, અરજદારના કહેવા પર પણ આ શરતને અલગ રાખવાની જરૂર નથી અને તે પણ ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને.અન્યથા પણ આખરે જરૂરિયાત મુજબ આવા પાત્રતાના માપદંડની જોગવાઈ કરવી એ એમ્પ્લોયર પર છે અને ન તો અરજદાર કે ન તો કોર્ટ સૂચવી શકે છે કે એમ્પ્લોયરએ કયા પ્રકારનાં સાધનો અને/અથવા વ્હીલ બેઝ પ્રદાન કરવા જોઈએ/આગ્રહ કરવો જોઈએ.

આ તબક્કે એ નોંધવું જરૂરી છે કે જેમ કે અરજદારે વિવાદિત શરતોને પડકારતી હાલની અરજીને પસંદ કરી છે કારણ કે અરજદારને વિવાદિત શરતો પૂરી ન કરવા પર અયોગ્ય જાહેર કરવામાં આવે તેવી શક્યતા છે.એવું લાગે છે કે અરજદાર કલમ ૭.૩ (એ) (i), ૭.૩ (એ) (ii) અને કલમ ૭.૧ (૫૦૦૦ મીમી +/- ૨૦૦ મીમીના વ્હીલ બેઝની જરૂરિયાત) માં સમાવિષ્ટ પાત્રતાના માપદંડને પૂર્ણ કરી રહ્યો નથી.એવું લાગે છે કે અરજદાર પોતે એકલ તરીકે ૧૦૦ કરોડ રૂપિયાની નેટવર્થ ધરાવતો નથી.અરજદાર પાત્રતાના માપદંડ/શરતોને

પૂર્ણ કરી રહ્યો ન હોવાથી અરજદારે કલમ ૪.૧ અને ૭.૧ ને પડકાર્યો છે અને શરતોમાં યોગ્ય રીતે ફેરફાર અને/અથવા સુધારો કરવાની વિનંતી કરી છે જેથી બીવાયડી ઓટો ઇન્ડસ્ટ્રી કંપની લિમિટેડ, ચાઇના-અરજદારોના સપ્લાયર કે જે સ્પીકાર્યું છે કે ભારતમાં નોંધાયેલી વિદેશી પેઢી નથી, તે અરજીકર્તા સાથે સંઘ તરીકે ભાગ લેવા માટે સક્ષમ બને.

૭.૧ આરએફપી.

જી. આર. એલ. એન્જિનિયર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં પંજાબ અને હરિયાણા હાઇકોર્ટ અવલોકન કર્યું છે તેમ, ટર્નઓવર એ નાણાકીય સફરતા તેમજ એન્ટરપ્રાઇઝની ટકી રહેવાની શક્તિ નક્કી કરવા માટે એક મહત્વપૂર્ણ માપદંડ છે.ઉત્પાદકની નેટવર્થ પણ એવી જ છે.વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું છે કે એવું માનવું વાજબી છે કે જેટલું ઊંચું ટર્નઓવર અને વધુ નેટવર્થ હશે, એન્ટરપ્રાઇઝને આંચકો લાગવાની શક્યતા ઓછી હશે અને તેને આંચકો લાગવાની સ્થિતિમાં, પુનઃસજીવનની શક્યતા વધુ હશે.આ સંજોગોમાં, અમે એમ કહી શકતા નથી કે વિવાદિત માપદંડ ગેરવાજબી અથવા અતાર્કિક છે.

[૧૦.૦] હવે, જ્યાં સુધી સીડબ્લ્યુપી નંબર ૬૦૧/૨૦૧૭ માં હિમાચલ પ્રદેશ હાઇકોર્ટના નિર્ણય પર અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ દ્વારા મૂકવામાં આવેલી નિર્ભરતાનો સંબંધ છે, સમગ્ર ચુકાદાને ધ્યાનમાં લેતા, અમારો અભિપ્રાય છે કે ઉપરોક્ત ચુકાદો હાથ પરના કેસની હકીકતો પર લાગુ થશે નહીં અને/અથવા અરજદારોને મદદ કરશે નહીં.ઉપરોક્ત બાબતે ડિવિઝન બેન્ચે

અવલોકન કર્યું હતું અને ચુકાદો આપ્યો હતો કે એકવાર બીજા શુદ્ધિપત્ર મુજબ પાત્રતાના માપદંડમાં સુધારાના આધારે ભાગ લીધા પછી, સહભાગી બોલી લગાવનાર પછીથી તેને પડકારવા માટે તૈયાર નથી. હકીકતો પર ડિવિઝન બેન્ચે એવું માન્યું હતું કે શુદ્ધિકરણ દ્વારા શરતોમાં ફેરફાર સફળ બોલી લગાવનારને અનુરૂપ ન હતો. તેથી, હિમાચલ પ્રદેશ હાઈકોર્ટના સમગ્ર ચુકાદાને ઉપરોક્ત દ્રષ્ટિકોણથી અને ઉપરોક્ત દ્રષ્ટિકોણથી ધ્યાનમાં લેવો જરૂરી છે.

[૧૦.૧] એસ્ટેકો કોલ સર્વિસીસ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં કર્ણાટક હાઈકોર્ટના નિર્ણય પર પણ અરજદારો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ દ્વારા, ઉપરોક્ત નિર્ણયોમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા નિર્ધારિત કાયદાના આદર અને પ્રકાશમાં, અમે કર્ણાટક હાઈકોર્ટ દ્વારા લેવામાં આવેલા દ્રષ્ટિકોણ સાથે સહમત નથી. એવું લાગે છે કે કર્ણાટક હાઈકોર્ટ સમક્ષ ટાટા સેલ્યુલર (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના નિર્ણયને અમલમાં મૂકવામાં આવ્યો ન હતો અને/અથવા તેને હાઈકોર્ટના ધ્યાનમાં લાવવામાં આવ્યો ન હતો. આહવા એર સર્વિસીસ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) અને ટ્રેક્ટોથર્સ એન્ડ ફાર્મ ઇન્કિપમેન્ટ લિમિટેડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં પણ આ અદાલતના બંધનકર્તા નિર્ણયો વિરોધાભાસી દ્રષ્ટિકોણ ધરાવે છે.

[૧૧.૦] વર્તમાન ચુકાદા સાથે વિદાય લેતા પહેલા, આપણે અવલોકન કરી શકીએ છીએ કે વર્તમાન કેસમાં કુલ ખર્ચના કરારના આધારે મિડિ એસિ સંપૂર્ણ રીતે નિર્મિત શુદ્ધ ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી, સંચાલન અને જાળવણી માટે અન્ય બસ સંચાલકોની પસંદગી માટે આર એફ પિ જારી કરવામાં આવી છે. ૬૫% સબસિડીની રકમ કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા એફ. એ. એમ. ઇ. યોજના હેઠળ ચૂકવવાની હોય છે અને કેન્દ્ર સરકાર/ભારત સંઘ દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરી અનુસાર, પસંદ કરેલા શહેરોના ઓ. ઇ. એમ./સપ્લાયરોને એલ. ઓ. આઈ. ૨૮/૦૨/૨૦૧૮ પર અથવા તે પહેલાં જારી કરવાની જરૂર હોય છે, જેમાં નિષ્ફળ જતાં સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ સબસિડી ગુમાવશે. અન્યથા પણ જો તે તબક્કે વિવાદિત નિયમો અને શરતોમાં દખલ કરવામાં આવે અને પ્રતિવાદીઓને અરજદારો દ્વારા સૂચવવામાં આવેલી સુધારેલી શરતો સાથે આર. એફ. પી. ફરીથી બહાર પાડવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે, તો તે કિસ્સામાં વધુ વિલંબ થશે અને સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ ને લગભગ રૂ. ૩૦ કરોડથી રૂ. ૪૦ કરોડ સુધીની સબસિડી દ્વારા મોટી રકમ ગુમાવવાની સંભાવના છે, જે વ્યાપક જાહેર હિતમાં નહીં હોય. અહીં ઉપર દર્શાવ્યા મુજબ અન્યથા પણ અરજદારો વર્તમાન અરજીમાં આક્ષેપ કરાયેલા કોઈપણ નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડને પૂર્ણ કરી રહ્યા નથી.

[૧૨.૦] ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાનમાં રાખીને અને ઉપર જણાવેલા કારણોને ધ્યાનમાં રાખીને, જ્યારે એવું જાણવા મળે છે કે આર. એફ. પી. માં સમાવિષ્ટ વિવાદિત પાત્રતાના માપદંડ/શરતોને વિકૃત અને/અથવા મનસ્વી અને/અથવા ગેરવાજબી અને/અથવા એટલી ગેરવાજબી ન કહી શકાય કે કોઈ પણ સમજદાર વ્યક્તિ આવી શરતો લાદવાનું વિચારી શકે નહીં અને તે અન્ય કોઈ બોલી લગાવનાર અને/અથવા વર્ગની તરફેણ કરવાના દૃષ્ટિકોણથી ન કહી શકાય અને અહીં ઉપર ઉલ્લેખિત માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણયોના આધારે ન્યાયિક સમીક્ષાનો ખૂબ જ મર્યાદિત અવકાશ ધરાવે છે, ત્યારે અમે વિવાદિતમાં દખલ કરવાનું કોઈ કારણ જોતા નથી. ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળ સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને આર. એફ. પી. માં સમાવિષ્ટ પાત્રતા માપદંડ/શરતો.અરજદારો-બોલી લગાવનાર તરીકે, વર્તમાન અરજીમાં માંગવામાં આવેલી રાહત મેળવવા માટે હકદાર નથી, ખાસ કરીને સામાવાળા નંબર ૨ અને ૩ ને આર. એફ. પી. માં નિયમો અને શરતો/પાત્રતાના માપદંડમાં ફેરફાર કરવા અને/અથવા તેમાં સુધારો કરવા માટે નિર્દેશ કરતી ફરજિયાત રિટ, જે અરજદારો-બોલી લગાવનાર દ્વારા સૂચવવામાં આવી છે.આ સંજોગોમાં, હાલની અરજી નિષ્ફળ જાય છે અને તે બરતરફ થવાને પાત્ર છે અને તે મુજબ તેને બરતરફ કરવામાં આવે છે.નિયમ નાબૂદ કરવામાં આવે છે.કોઈ ખર્ચ નહીં.

સહી/

(ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એમ. આર. શાહ)

સહી / -

(ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ વાય કોગ્જે)

વિષય : ઇલેક્ટ્રિક બસોની ખરીદી માટેની ટેન્ડર પ્રક્રિયા – ટેન્ડરની પાત્રતા તથા અન્ય શરતોને પડકારતી રિટ અરજી – ટેન્ડરની શરતો મનસ્વી કે ભેદભાવપૂર્ણ ન હોવાનું જણાતાં ન્યાયિક સમીક્ષામાં હસ્તક્ષેપ કરવાનો ઇનકાર.

This judgment has been translated using AI Tool - SUVAS.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: *The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.*