

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.

=====

[૨૦૧૪] ૧૪ એસ.સી.આર. ૬૧૭

મે. સોમા આઈસોલક્સ એનએચ વન ટોલવે

પ્રાઇવેટ લિમિટેડ

વિ.

હરિશ કુમાર પુરી અને અન્ય

(સિવિલ અપીલ નં. ૪૬૧૧/૨૦૧૪)

એપ્રિલ ૧૭, ૨૦૧૪

[જ્ઞાન સુધા મિશ્રા અને પીનાકી ચંદ્ર ઘોષ, ન્યાયમૂર્તિ]

ભારતનું બંધારણ :

અનુ. ૨૨૬ – જાહેર હિતમાં રિટ અરજી – રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ (એનએચ૧)

યોજના – અપીલકર્તા-કંપની અને એનએચએઆઈ વચ્ચે રાજમાર્ગના નિશ્ચિત ભાગનું નિર્માણ બિલ્ટ, ઓપરેટ, ટ્રાન્સફર (બીઓટી) પદ્ધતિ પર કરવા માટેનો

કરાર – ટોલ વસૂલાતમાંથી ઉપજતી આવક દ્વારા અપીલકર્તા દ્વારા મૂડીરોકાણ કરવાનું હતું – અન્ય રિટ અરજીઓમાં ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરણનો મુદ્દો નિર્ધારિત થઈ ચૂક્યો હતો અને અંતિમતા પામી હતી – તે જ મુદ્દો ફરી ઉઠાવવામાં આવ્યો અને, કારણ દર્શાવો નોટિસને પડકારતી કાર્યવાહી દરમિયાન અંતરિમ આદેશ ચાલુ રાખવો કે નહીં તે નક્કી કરતી વખતે, વડી અદાલતે હકીકતમાં કરાર રદ કરી અપીલકર્તા-ઠેકેદાર અને તેના નિયામક પર વિશાળ દંડની રકમોનો બોજો મૂક્યો – ઠરાવ્યું: જ્યારે વડી અદાલતની ખંડપીઠે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતરણ કરવાની પરવાનગી આપતા કારણસભર ચુકાદા દ્વારા વિવાદનો પહેલેથી જ નિવેડો કરી દીધો હતો, ત્યારે સ્થળાંતરણ અંગે પ્રશ્ન ઉઠાવતો પત્ર જારી કરવા માટે એનએચએઆઈના અધ્યક્ષ પાસે કોઈ કાનૂની સત્તા બાકી રહી નહોતી – વડી અદાલતે પણ પડકારાયેલા આદેશ દ્વારા આ હકીકત અવગણી કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરણ અંગેનો વિવાદ, ભલે વડી અદાલતના ન્યાયિક નિર્ણયથી સમાપ્ત થઈ ગયો હતો, છતાં એનએચએઆઈ એ જ આગ્રહ રાખતું રહ્યું કે તે સ્થળાંતરણની મંજૂરી આપી શકતું નથી, જ્યારે તેના આઈ.ઈ. (ઈન્ડિપેન્ડન્ટ એન્જિનિયર) એ અગાઉ તે મંજૂર કર્યું હતું અને તે બાબતને એનએચએઆઈએ કરારમાં તે અંગેની વિશિષ્ટ જોગવાઈને ધ્યાનમાં લઈને સ્વીકારી હતી – વડી અદાલત આ પણ સમજી શકી નહોતી કે તેની સમક્ષ રહેલો મુદ્દો માત્ર એટલો મર્યાદિત હતો કે એનએચએઆઈ દ્વારા અપીલકર્તા કન્સેશનર-કંપનીને જારી કરાયેલી કારણ દર્શાવો નોટિસને સ્થગિત રાખવાનો જે આદેશ કરવામાં આવ્યો હતો, તે રદ કરવો

યોગ્ય હતો કે નહીં; પરંતુ તે આ પ્રશ્નમાં પ્રવેશી ગઈ કે પક્ષકારો વચ્ચે કાયદેસર રીતે કરાયેલા કરારના બંને એનએચએઆઈ દ્વારા અપીલકર્તા-કંપનીને સોંપવામાં આવેલ યોજનાને અપીલકર્તા-કંપની આગળ ચાલુ રાખવા યોગ્ય છે કે નહીં, અને તે પણ મુખ્યત્વે વિલંબના આધાર પર, વિલંબના કારણોમાં ખરેખર પ્રવેશ કર્યા વિના તથા કરારાત્મક બાધ્યતાઓ કોની પ્રેરણાથી ભંગ કરવામાં આવી હતી તે દલીલનો વિચાર કર્યા વિના – વડી અદાલતના પડકારાયેલા નિર્દેશો રદ કરવામાં આવે છે, અને અપીલકર્તાને રાજમાર્ગ યોજનાના બાકી રહેલા પટ્ટા/વિસ્તારનું નિર્માણ પુનઃ શરૂ કરવાની પરવાનગી આપવામાં આવે છે – એનએચએઆઈને આદેશ આપવામાં આવે છે કે તે ચુકાદામાં દર્શાવ્યા મુજબ અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતરણ કરવાની મંજૂરી આપે – અપીલકર્તાને સમગ્ર રાજમાર્ગનું નિર્માણ પૂર્ણ કરવા અને તેની પ્રગતિનો અહેવાલ એનએચએઆઈને પાઠવવા માટે નિર્દેશ આપવામાં આવે છે.

પૂર્વનિર્ધારિત નિવારણ:

રચનાત્મક પૂર્વનિર્ણયબાધા – ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાના મુદ્દાનો નિર્ણય વડી અદાલતના એકલ ન્યાયાધીશે કર્યો હતો અને તે નિર્ણય લેટર્સ પેટન્ટ અપીલમાં સમર્થિત થયો હતો – બાબતે અંતિમતા પ્રાપ્ત કરી હતી – મુદ્દો ફરીથી ઉઠાવવામાં આવ્યો – ઠરાવ્યું: કોઈ પ્રશ્ન અથવા મુદ્દો, જે અગાઉ વડી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવ્યો હોય, તેનો નિર્ણય કરવામાં આવ્યો હોય અને જેના પર અંતિમ ચુકાદો/આદેશ આપવામાં આવ્યો હોય, તેને બીજી વાર ઉઠાવવાની

પરવાનગી આપી શકાય નહીં, કારણ કે તે રચનાત્મક પૂર્વનિર્ણયબાધાના સિદ્ધાંતથી સ્પષ્ટ રીતે અવરોધિત થાય છે – તેથી, ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાના મુદ્દાને, જે અંતે ફગાવી દેવામાં આવ્યો હતો, વડી અદાલતે ન્યાયિક પક્ષે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની પરવાનગી આપ્યા પછી, ફરીથી લવાદ માટે મોકલવો અનુમત્ય ન હતો – લવાદ.

કરાર:

કરારની શરતો – એવો નિર્ધાર કરવામાં આવ્યો છે કે કાનૂની કરારના મામલામાં, કરારની શરતો કરતાં કાયદાની જોગવાઈઓને પ્રાધાન્ય મળે છે – પરંતુ, એકવાર કરાર કરનાર પક્ષકારો દ્વારા કરાર પર હસ્તાક્ષર થઈ જાય પછી, સ્વાભાવિક રીતે, પૂર્ણ થયેલા કરાર તરીકે કાનૂની સત્તા પ્રાપ્ત કરેલો એવો કરાર તે પર હસ્તાક્ષર કરનાર પક્ષકારો વચ્ચેના કરારની શરતો અને નિયમોનું શાસન કરશે અને ત્યારબાદ તે કરાર કરનાર પક્ષકારો પર બંધનકારક રહેશે.

વડી અદાલત સમક્ષ મુસાફરો તથા વ્યાપક જનહિતના હિતાર્થે જી.ટી. રોડ (રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ ક્રમાંક ૧) પરના વાહનવ્યવહારના સંચાલનમાં સુધારો લાવવાના હેતુથી જનહિત અરજીરૂપે એક રિટ અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી. ઉક્ત રિટ અરજદારએ વર્ષ ૧૯૯૬માં ઉક્ત રાજમાર્ગ પર થયેલા માર્ગ અકસ્માતમાં પોતાના પુત્રને ગુમાવ્યો હતો. રિટ અરજી લંબિત દરમિયાન, અપીલકર્તા કંપની અને પ્રતિવાદી સત્તાવાળાઓ વચ્ચે કે.એમ. ૯૬.૦૦ થી કે.એમ. ૩૮૭.૧૦૦ સુધી એન.એચ. ૧ ના એક ભાગને ૬ લેન બનાવવાના પ્રકલ્પના બાંધકામ, સંચાલન

અને જાળવણી માટે એક રિયાયત કરાર કરવામાં આવ્યો હતો. રાજમાર્ગ પ્રકલ્પના નાણાંપૂર્તિ અને મૂડીરોકાણ બાબતે, કરારમાં એવો અનુમાન કરવામાં આવ્યો હતો કે પ્રકલ્પ બિલ્ડ, ઓપરેટ, ટ્રેડ (બી.ઓ.ટી.) પદ્ધતિના આધારે રહેશે, અર્થાત્ પ્રકલ્પમાં થનાર તમામ મૂડીરોકાણ અપીલકર્તા-કંપની દ્વારા ટોલ વસૂલાતમાંથી સર્જાતી આવકમાંથી જ કરવામાં આવવાનું હતું અને રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પ્રાધિકરણ ઓફ ઇન્ડિયા (એન.એચ.એ.આઈ.) તરફથી કોઈ પણ રકમ મૂડીરોકાણરૂપે કરવાની અથવા પ્રાપ્ત કરવાની નહોતી. તેના વિપરીત, અપીલકર્તા-કંપનીએ કરાર મુજબ પ્રતિવાદી/એન.એચ.એ.આઈ.ને પ્રથમ વર્ષ માટે કુલ ટોલ વસૂલાતના ૨૦.૧૪% બરાબર પ્રીમિયમ ચુકવવાની દરખાસ્ત કરી હતી અને આ પ્રીમિયમ દરેક અનુગામી વર્ષે ૧% થી વધારવાનું હતું. એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા મંજૂર કરાયેલા કે.એમ. ૨૧૩ પરથી ૨૧૧.૫૫૦ પર ટોલના સ્થાનાંતરણ બાબતે, સી.ડબલ્યુ.પી. ક્રમાંક ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ વડી અદાલતે તા. ૨૫.૧.૨૦૧૨ના રોજ ફગાવી હતી. વધુમાં, કે.એમ. ૨૧૧ થી કે.એમ. ૨૧૨ પર ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનાંતરણને પડકારતી સી.ડબલ્યુ.પી. ક્રમાંક ૨૩૯૭૧/૨૦૧૧ પણ વડી અદાલતે તા. ૧.૫.૨૦૧૨ના રોજ ફગાવી હતી. લેટર્સ પેટન્ટ અપીલ પણ વડી અદાલતે તા. ૬.૧૨.૨૦૧૨ના રોજ ફગાવી હતી.

તેમ છતાં, એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરી અને વડી અદાલતે પસાર કરેલા આદેશ હોવા છતાં, અપીલકર્તાને ૨૧૧ કિ.મી. અને ૧૧૦ કિ.મી. પર સ્થિત ટોલ પ્લાઝા પર ટોલ વસૂલાત શરૂ કરવાથી રોકવામાં આવ્યો

હતો અને અપીલકર્તાના દાવા મુજબ, તેના પરિણામે નોંધપાત્ર નાણાંકીય નુકસાન થયું, જેનો ઉપયોગ પ્રોજેક્ટના બાંધકામ માટે થઈ શક્યો હોત.

જ્યારે અપીલકર્તાએ પ્રોજેક્ટનું ૭૧% કામ પૂર્ણ કર્યું હતું અને ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરનો મુદ્દો સી.એમ. નં. ૩૩૦૧/૨૦૧૩, જે સી.ડબ્લ્યુ.પી. નં. ૧૩૮૪૮/૧૯૯૮ માંથી ઉદ્ભવેલો હતો, તેમાં વડી અદાલત સમક્ષ ફરીથી ઉગ્ર રીતે ઉઠાવવામાં આવ્યો, ત્યારે વડી અદાલતે પડકારાયેલ આદેશ દ્વારા અપીલકર્તા-કંપની ઉપર રૂપિયા ૬૦ કરોડનો દંડ લાદ્યો અને અનુક્રમે રૂપિયા ૭ કરોડ અપીલકર્તા-કંપની તથા તેના નિયામક દ્વારા ચૂકવવા આદેશિત કર્યા, અને પ્રતિવાદી નં. ૬, એન.એચ.એ.આઈ., ને તાત્કાલિક રીતે મામલામાં આગળ વધવા, હાઈવે પ્રોજેક્ટનો કબજો લેવા તથા ટોલની વસૂલાત અલગ ખાતામાં જમા થાય તે સુનિશ્ચિત કરવા નિર્દેશ આપ્યો.

વડી અદાલતે આગળ વધુમાં આ પણ નિર્દેશ આપ્યો કે કરાર સંબંધિત સમગ્ર બાબત, હાઈવેના કામની પૂર્ણતા, ૬ માર્ગપટ્ટીઓ અસ્તિત્વમાં ન હોવા છતાં ટોલની વસૂલાત, તે અંગે તપાસ કરવામાં આવે અને તે સંબંધે અહેવાલ રજૂ કરવામાં આવે.

આ ઉપરાંત એવો પણ નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો કે એન.એચ.એ.આઈ.ના અધ્યક્ષ

હાઈવેના ૬ માર્ગપટ્ટીયુક્ત કામની પૂર્ણતા સુનિશ્ચિત કરવા માટે વ્યક્તિગત રીતે જવાબદાર રહેશે.

આથી વ્યથિત થઈ, કન્સેશનાયર-કંપનીએ આ અપીલ દાખલ કરી.

અપીલ મંજૂર કરતા અદાલતે ઠરાવેલ:

૧.૧ તે સ્વીકારેલી સ્થિતિ છે કે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ સાથે જોડાયેલા અનુસૂચિઓ અને પરિશિષ્ટો તેનો અભિન્ન ભાગ બને છે અને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટના મુખ્ય ભાગમાં સ્પષ્ટપણે જે રીતે દર્શાવાયું છે તે મુજબ તેઓ સંપૂર્ણ બળ અને અમલમાં રહેશે. [ફકરો ૩૬][૬૫૧-૭]

૧.૨ લેટર્સ પેટન્ટ અપીલ નં. ૧૭૦/૨૦૧૨ માં, વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે ટોલ પ્લાઝાને સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપતા એકલ ન્યાયાધીશના આદેશોને મંજૂરી આપી હતી અને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની જોગવાઈ તેમજ સ્વતંત્ર એન્જિનિયર અને એન.એચ.એ.આઈ.ના અભિપ્રાયને ધ્યાનમાં રાખીને ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપતા એકલ ન્યાયાધીશના આદેશને યથાવત રાખીને એલ.પી.એ. ફગાવી દીધી હતી. એન.એચ.એચ.આઈ. કે પી.આઈ.એલ. અરજદારો પૈકી કોઈએ પણ ટોલ પ્લાઝાને સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપતા વડી અદાલતના ચુકાદા અને આદેશને પડકાર્યો નહોતો. તેથી, વડી અદાલત દ્વારા વિવાદનો અંતિમ નિકાલ કરવામાં આવતા, ટોલ પ્લાઝાના

સ્થળાંતર અંગેનો વિવાદ અંતિમતાએ પહોંચ્યો હતો. [પરા ૪૦][૬૫૪-એફ-એચ; ૬૫૫-એ]

૧.૩ હકીકતમાં, એન.એચ.એ.આઈ.ના અધ્યક્ષ તરીકે નવા પદાધિકારીએ કાર્યભાર સંભાળ્યો ત્યારે જ, એટલે કે ૧૮.૩.૨૦૧૩ના રોજ, ૧૮.૩.૨૦૧૩ તારીખનો એક પત્ર જારી કરવામાં આવ્યો, જેમાં ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર અંગે અપીલકર્તાના પ્રસ્તાવને અંતે એ કહીને નકારી કાઢવામાં આવ્યો કે સિદ્ધાંતતઃ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા ૮.૧૧.૨૦૧૦ના રોજ આપવામાં આવેલી મંજૂરી માત્ર શરતી સ્વરૂપની હતી અને વધુમાં વધુ માત્ર ભલામણાત્મક હતી; આ વાતને અવગણીને કે અગાઉ સ્વતંત્ર ઈજનેરે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાના પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપી હતી. હકીકતમાં, એન.એચ.એ.આઈ. આ તથ્યથી સંપૂર્ણપણે અજાણ હોય તેમ જણાય છે કે જ્યારે વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧, સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૩૯૭૧/૨૦૧૧ અને એલ.પી.એ. નં. ૧૭૦/૨૦૧૨ માં કારણસભર ચુકાદો અને આદેશ દ્વારા ખસેડવાની મંજૂરી આપીને વિવાદનો પહેલેથી જ નિકાલ કરી દીધો હતો, ત્યારે ખસેડવા અંગે સવાલ ઊભો કરતો પત્ર જારી કરવાની કોઈ કાનૂની સત્તા એન.એચ.એ.આઈ.ના અધ્યક્ષ પાસે બાકી રહી ન હતી. એન.એચ.એ.આઈ.એ વડી અદાલતના કારણસભર ચુકાદા અને આદેશનો અવમાનનાપૂર્વક અનાદર કરીને અવગણના કરી હોવું અત્યંત આશ્ચર્યજનક છે, અને એટલું જ આશ્ચર્યજનક એ પણ છે કે પડકારાયેલ આદેશ દ્વારા વડી અદાલતે પણ જાણે આ તથ્ય અવગણ્યું છે કે ટોલ પ્લાઝાના

ખસેડવા સંબંધિત વિવાદ, ભલે વડી અદાલતના ન્યાયિક નિર્ણયથી સમાપ્ત થઈ ગયો હતો, તેમ છતાં એન.એચ.એ.આઈ. એ જ બાબતની અગાઉ તેના સ્વતંત્ર ઈજનેરે મંજૂરી આપેલી હતી અને તે સંદર્ભે કરારમાં રહેલી સ્પષ્ટ જોગવાઈને કારણે એન.એચ.એ.આઈ.એ તેને સ્વીકારી પણ હતી, છતાં તે ખસેડવાની મંજૂરી આપી શકતું નથી એવી જિદ્દ રાખતું રહ્યું. [ફકરો ૪૧][૬૫૫-ઈ-એચ; ૬૫૬-એ-ડી]

૨.૧ વૈધાનિક કરારોના મામલામાં, કરારની શરતો કરતાં કાયદાની શરતો પ્રબલ રહે છે. પરંતુ, એક વાર કરાર કરનાર પક્ષકારો દ્વારા કરાર પર હસ્તાક્ષર થઈ જાય પછી, સ્પષ્ટપણે પૂર્ણ થયેલ કરાર તરીકે કાનૂની સત્તા પ્રાપ્ત કરી ચૂકેલ એવો કરાર, હસ્તાક્ષર કરનાર પક્ષકારો વચ્ચેના કરારની શરતો અને નિયમોને નિયંત્રિત કરશે અને ત્યારબાદ તે કરાર કરનાર પક્ષકારો પર બાંધકારક રહેશે. [પરા ૪૩][૬૫૮-બી-ડી]

૨.૨ અપીલકર્તા-સંયુક્ત સાહસ કંપની અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬- એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા રિયાયત કરાર પર હસ્તાક્ષર થઈ ગયા હોવાથી, કોઈ કાયદેસર ઉલ્લંઘનના અભાવે કરારના નિયમો અને શરતોથી ઉપર તથા તે ઉપરાંત પોતાનો અભિપ્રાય વ્યક્ત કરવા બાબતે ભારત સંઘની ભૂમિકા પ્રબળ થવા દેવામાં આવશે નહીં, કારણ કે કરારના અમલીકરણ પછી તે આ સંબંધે માત્ર અધિસૂચના જારી કરી શકે છે. [ફકરો ૪૪][૬૫૮જી-એચ]

૨.૩ કારણ કે અપીલકર્તા-સંયુક્ત સાહસ કંપની અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬- એન.એચ.એ.આઈ. જ તે માત્ર પક્ષકારો છે, જેઓ વચ્ચે કન્સેશન કરાર પર

હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા છે, અને એવો તો દૂરસ્થ આક્ષેપ પણ કરવામાં આવ્યો નથી કે આ કરાર કોઈ કાયદા અથવા કેન્દ્રીય અધિનિયમના ઉલ્લંઘનમાં છે, તેથી પ્રચલિત હકીકતો અને પરિસ્થિતિઓ હેઠળ આ અપીલમાં ભારત સંઘની હસ્તક્ષેપ કરવાની અથવા વિરોધ કરવા માટેની ભૂમિકા અથવા સત્તાને મંજૂરી આપી શકાય નહીં, કારણ કે વધુમાં વધુ તે આ અપીલમાં માત્ર ઔપચારિક પ્રતિવાદી છે.

[પરિચ્છેદ ૪૪][૬૫૯-બી-સી]

૨.૪ યદ્યપિ વડી અદાલતે એ નોંધ્યું છે કે પક્ષકારોની કરારજન્ય ફરજો અને જવાબદારીઓની ચર્ચામાં પ્રવેશવાનો તેનો આશય નહોતો અને તેણે પોતાની વિચારણા માત્ર એટલી મર્યાદિત રાખી હતી કે જાહેર હિતની દૃષ્ટિએ અંતરિમ આદેશને લંબાવવો જોઈએ કે રદ કરવો જોઈએ, તેમ છતાં તેણે હકીકતમાં એ જ કર્યું છે, જ્યારે તેણે એન.એચ.એ.આઈ.ને તાત્કાલિક હાઈવે પ્રોજેક્ટનો કબજો લેવા માટે નિર્દેશ આપ્યો, જેના પરિણામે કરાર અસરમાં રદબાતલ થઈ ગયો, અને આગળ વધીને એન.એચ.એ.આઈ.ને પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ થવાની ખાતરી કરવા માટે પણ નિર્દેશ આપ્યો, જેનો વાસ્તવિક અર્થ એ હતો કે એન.એચ.એ.આઈ.એ હાઈવે પ્રોજેક્ટના બાકી રહેલા ૨૯% ક્ષેત્રના બાંધકામ માટે નવો ટેન્ડર મંગાવવો પડત, કારણ કે સ્વીકાર્ય રીતે એન.એચ.એ.આઈ. પોતે બાંધકામ હાથ ધરી શકતી નથી. આ સ્પષ્ટપણે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટના રદ કરતાં ઓછું કંઈ નથી અને જ્યારે વડી અદાલતે એવું અવલોકન કર્યું કે તે કરારજન્ય ફરજોની ચર્ચામાં પ્રવેશતી નહોતી, ત્યારે તે ખોટું નામકરણ છે, કારણ કે તેણે તે કરારબદ્ધ પક્ષકાર પર પડતા વિનાશક

પ્રભાવને અવગણ્યો હતો, જેણે પ્રોજેક્ટનું ૭૧% કામ પૂર્ણ કર્યું હતું અને જેને ઓછામાં ઓછો એટલો અધિકાર તો હતો જ કે પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવામાં થયેલો વિલંબ સંપૂર્ણપણે અપીલકર્તાને આભારી ઠેરવી શકાય કે નહીં, અથવા તેમાંનો અમુક હિસ્સો એન.એચ.એ.આઈ. પર પણ મૂકાઈ શકે, જેણે માત્ર પોતાના અગાઉના અભિપ્રાયમાંથી પાછું હટવાનું જ નહીં પરંતુ આ બાબત પ્રત્યે પણ સુવિધાપૂર્વક આંખ આડા કાન કર્યા કે તે વડી અદાલતના તે અગાઉના આદેશનું ઉલ્લંઘન કરી રહી હતી, જેમાં અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાનો અધિકાર માન્ય રાખવામાં આવ્યો હતો. [પેરા ૪૯][૬૬૩-ઈ-એચ; ૬૬૪-એ-બી]

૨.૫ વડી અદાલત દ્વારા એવું નોંધવામાં આવ્યું ન્યાયસંગત નહોતું કે વિલંબ માત્ર અપીલકર્તાના કહેવાથી થયો હતો, અને તે આધારે કરારની વિરુદ્ધ જઈને યોજનાના અમલીકરણનું હસ્તાંતરણ એન.એચ.એ.આઈ.ને કરવા માટે સર્વગ્રાહી આદેશ પસાર કરવામાં આવે, જ્યારે તે કરારમાં અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝાઓ ખસેડવાની મંજૂરી હતી અને તે જ બાબતને વડી અદાલતે પણ મંજૂરી આપી હતી. [ફક્ટો ૫૦][૬૬૪-સી-ડી]

૨.૬ વડી અદાલત વધુમાં આ બાબતનું દર્શન કરવામાં નિષ્ફળ ગઈ છે કે તેના સમક્ષ આવેલો મુદ્દો માત્ર એટલા પ્રશ્ન સુધી મર્યાદિત હતો કે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તા કન્સેશનેર-કંપનીને આપવામાં આવેલ કારણ દર્શાવો નોટિસને સ્થગિત રાખવાનો જે આદેશ કરવામાં આવ્યો હતો, તે રદ કરવો યોગ્ય હતો કે નહીં; કારણ કે વડી અદાલત મૂળભૂત રીતે આ પ્રશ્નનું

નિરાકરણ કરી રહી હતી કે એન.એચ.એ.આઈ. અપીલકર્તા-કંપનીને કરાર સમાપ્ત કરવા માટે કારણ દર્શાવો નોટિસ જારી કરી શકતું હતું કે નહીં, અને જ્યારે વડી અદાલતે ઉપરોક્ત આદેશ યથાવત્ રાખવો યોગ્ય હતો કે રદ કરવો યોગ્ય હતો તે પ્રશ્નમાં પ્રવેશ કર્યો નહોતો, ત્યારે તેણે વિલંબનું કારણ વાસ્તવમાં તપાસ્યા વગર અને કરારગત બાધ્યતાઓ કયા પક્ષની પ્રેરણાથી ભંગ કરવામાં આવી હતી તે દલીલનો વિચાર કર્યા વગર, મુખ્યત્વે વિલંબના આધાર પર, પક્ષકારો વચ્ચે વિધિવત્ કરવામાં આવેલા માન્ય કરારના બળે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તાને સોંપવામાં આવેલ પ્રકલ્પ અપીલકર્તા-કંપની દ્વારા આગળ ચાલુ રાખવો યોગ્ય છે કે નહીં તે પ્રશ્નમાં પ્રવેશ કર્યો. [ફકરો ૫૦][૬૬૪-ડી-જી]

૨.૭ હકીકતમાં, આ અદાલત સમક્ષ આ તબક્કે પણ, પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.એ માત્ર એટલું જ દલીલ કર્યું છે કે અગાઉ નિર્ધારિત કરવામાં આવેલ બિંદુ પરથી ટોલ પોઈન્ટ/ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં અને તે એવું જ દાવો કરતું રહ્યું છે કે ટોલ પ્લાઝાને ૧૪૬ કે.એમ. પરથી ૧૧૦ કે.એમ. પર ખસેડવું જોઈએ નહીં. હકીકતમાં, એન.એચ.એ.આઈ.એ ન તો વડી અદાલત સમક્ષ અને ન તો આ અદાલત સમક્ષ દૂરથી પણ એવો દાવો કર્યો છે કે કરારને રદબાતલ કરવો જોઈએ. [પરા ૫૧][૬૬૪-જી-એચ; ૬૬૫-એ]

૩.૧ કોઈપણ સ્થિતિમાં, વિવાદનિર્ણય થયા વિના છૂટછાટ કરારના સમાપ્તિનો પ્રશ્ન ઊભો જ થઈ શકતો નહોતો, જ્યારે વડી અદાલત માત્ર એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા જારી કરવામાં આવેલા કારણ દર્શાવો નોટિસ સંબંધિત

સ્થગિત આદેશ ખાલી કરાવવા માંગતી અરજી પર વિચારણા કરી રહી હતી. જે તે અરજી નામંજૂર કરવામાં આવી હોત, તો એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તાને જારી કરાયેલ કારણ દર્શાવો નોટિસની કાર્યવાહી આગળ વધી શકી હોત. પરંતુ વડી અદાલતે, “સમાપ્તિ” એવો શબ્દપ્રયોગ સ્પષ્ટપણે ઉપયોગ કર્યા વિના, એન.એચ.એ.આઈ.ને અપીલકર્તા-કંપની પાસેથી પ્રોજેક્ટનો કબજો લઈ પ્રોજેક્ટ આગળ ચલાવવા અને તેને પૂર્ણ કરવા માટે નિર્દેશ આપીને, અને આ રીતે સમગ્ર કરારને સંપૂર્ણપણે રદબાતલ કરીને, વ્યવહારિક રીતે કરારનો અંત જ લાવી દીધો.

[પરા પર][૬૬૫-એફ-એચ; ૬૬૬-એ]

૩.૨ એ નોંધવું મહત્વપૂર્ણ છે કે અપીલકર્તાએ સ્વીકાર્ય રીતે ૨૯૧ કિ.મી.ના સ્ટ્રેચમાંથી ૭૧ ટકા ભાગ પૂર્ણ કરી દીધો છે અને માત્ર ૨૯ ટકા ભાગ હજી બાંધવાનો બાકી છે, જે એ પ્રશ્ન અંગેના વિવાદમાં ગૂંથાયેલો છે કે ટોલ પ્લાઝાને સ્થળાંતર કરવાની પરવાનગી આપવી જોઈએ કે નહીં. આ પાસાની વડી અદાલતે તપાસ કરી નહોતી અને સ્પષ્ટપણે આ બાબત નજરચૂકી ગઈ હતી કે આ પ્રશ્ન વડી અદાલત સમક્ષની જનહિત અરજીતે ઉઠાવવામાં આવ્યો હતો, જેમાં એન.એચ.એ.આઈ. તથા અન્ય પક્ષકાર હતા અને જેમાં અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતર કરવાની પરવાનગી આપવામાં આવી હતી. વિવાદનો નિકાલ થઈ ગયો હોવા છતાં, એન.એચ.એ.આઈ.એ અપીલકર્તા-કંપનીને ટોલ પ્લાઝાઓ સ્થળાંતર કરવાની પરવાનગી આપી નહોતી, જોકે આવી પરવાનગી સામે પડકાર કરતાં સી.ડબ્લ્યુ.પી. ક્રમાંક ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ અને એલ.પી.એ. ક્રમાંક

૧૭૦/૨૦૧૨ માં વડી અદાલતે આપેલ ચુકાદો અને આદેશ વિરુદ્ધ તેણે કોઈ અપીલ દાખલ કરવામાં નિષ્ફળ ગયું હતું. [પરા ૫૪][૬૬૬-ઈ-એફ; ૬૬૭-બી-સી]

૩.૩ તેમ છતાં, વિલંબના આધાર પર કરારને રદબાતલ કરતાં સમયે, ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવાના મુદ્દા સંબંધિત વિવાદ, જે સ્પષ્ટપણે પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ ન થવાનું એકમાત્ર વિવાદાસ્પદ કારણ હતું, તેને અપીલકર્તા પાસેથી બાંહેધરી લેતી વખતે અને ત્યારબાદ કોન્સેશન કરારને જ રદ કરતાં સમયે, જ્યારે સ્વીકાર્ય રીતે તે કરારની શરતો અને નિયમોને આવરી લેતો ન હતો, વડી અદાલતે કોઈપણ રીતે બાજુએ મૂકી શક્યો ન હોત અથવા અવગણી શક્યો ન હોત. [ફકરો ૫૬][૬૬૭-જી-એચ; ૬૬૮-એ-બી]

૩.૪ ઉપરાંત, કોઈ એવો પ્રશ્ન અથવા મુદ્દો, જે અગાઉ વડી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવ્યો હતો, જેના પર નિર્ણય આપવામાં આવ્યો હતો અને જેના અંગે અંતિમ ચુકાદો/આદેશ આપવામાં આવ્યો હતો, તેને બીજી વાર ઉઠાવવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં, કારણ કે તે રચનાત્મક રેસ જુડિકેટના સિદ્ધાંતથી સ્પષ્ટપણે પ્રતિબંધિત થાય છે. તેથી, ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરના મુદ્દાને, જે અંતે નામંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો, લવાદ સમક્ષ સંદર્ભિત કરવું અનુમત્ય ન હતું, કારણ કે ન્યાયિક પક્ષે ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી વડી અદાલતે સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ અને એલ.પી.એ. નં. ૧૭૦/૨૦૧૨ માં આપેલા પોતાના

ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા આપી દીધી હતી, અને તેનાથી ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર સંબંધિત મુદ્દો નિશ્ચિત થઈ ગયો હતો. [પેરા ૫૭][૬૬૮-બી-સી; ઈ-એફ]

૩.૫ હકીકતમાં, આ બાબત પર વિશેષ પ્રકાશ પાડવાની જરૂર છે કે રિયાયત કરારની કલમ ૪૮.૧ મુજબ, આઈ.ઈ. સાથે પરામર્શ કરીને ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનો નક્કી કરવાની સ્વતંત્રતા અપીલકર્તાને આપવામાં આવી હતી અને તે જ બાબતને અંતિમ રીતે આઈ.ઈ. દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, જેણે અપીલકર્તા દ્વારા પ્રસ્તાવિત સ્થાનફેરફાર અંગે પોતાની મંજૂરી સંપ્રેષિત કરી હતી અને, તેથી, વડી અદાલતે રિટ અરજીઓ તથા એલ.પી.એ.માં આપેલા પોતાના ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા તેની પુષ્ટિ કર્યા પછી, તેની સામે એન.એચ.એ.આઈ. અથવા પી.આઈ.એલ. અરજદાર અથવા અન્ય કોઈ પ્રતિવાદી દ્વારા કોઈ અપીલ કરવામાં આવી નહોતી, તેથી આ મુદ્દાને ફરીથી વિવાદરૂપ બનાવવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી. [પેરા ૫૮][૬૬૯-બી-ડી]

૩.૬ તેથી, એન.એચ.એ.આઈ.નો અભિગમ સ્પષ્ટપણે ગેરકાયદેસર અને મનસ્વી જણાય છે અને આ અદાલત સમક્ષની હાલની કાર્યવાહીમાં પછીથી અપનાવવામાં આવેલ વિચારનો સ્પષ્ટ કિસ્સો છે, કારણ કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનાંતરણ અંગેના પોતાના અધિકાર બાબતે એન.એચ.એ.આઈ. અપીલકર્તા સાથે સંપૂર્ણ સહમતિમાં હતી. તે જ બાબત એન.એચ.એ.આઈ.ના વિવિધ અધિકારીઓના પત્રવ્યવહાર, બેઠકની કાર્યવાહી, સ્વતંત્ર ઈજનેરના અભિગમ સહિત વડી અદાલત સમક્ષ રજૂ કરાયેલા તેના અભિગમમાં નોંધાઈ છે અને

સ્પષ્ટપણે પ્રતિબિંબિત થાય છે, અને તેથી ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનને અંતિમ રીતે માન્યતા આપતાં સોગંદનામાંઓ ઈ.સ. ૨૦૧૧ જેટલા વહેલા દાખલ કરવામાં આવ્યા હતા, તેવી સ્થિતિમાં આટલા વિલંબિત સમયમાં એન.એચ.એ.આઈ.ને પોતાના અભિગમથી પાછું ફરવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી. [પરા ૫૯] [૬૬૯-ડી-એફ]

૩.૭ વધુમાં, એનએચએઆઈ દ્વારા સિદ્ધાંતતઃ અપાયેલી મંજૂરીઓ અને તેના વલણના આધારે, ધિરાણદાતાઓએ નાણાંની ચૂકવણી ચાલુ રાખી હતી અને અપીલકર્તાએ પણ આ આધાર પર યોજનામાં રોકાણ ચાલુ રાખ્યું હતું કે ટોલ પ્લાઝાઓને સ્થાનાંતરિત કરવાનો નિર્ણય અમલમાં વડી અદાલત દ્વારા ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થાનાંતરણને યથાવત્ રાખતા નિર્ણય બાદ મૂકવામાં આવશે. તેથી, એનએચએઆઈ માટે પોતાની એવી ફરજમાંથી પીછો છૂટાવવા, જેને આ અદાલત દ્વારા મંજૂરી આપી શકાય તેમ નથી, આ પ્રકારનો ભ્રામક અને અસંગત દાવો ઉઠાવવો હવે ઘણો મોડો થયો છે. [પરા ૫૯][૬૭૦-અ-ક]

૩.૮ વડી અદાલતની ન્યાયિક બાજુએ ત્રણ જુદી જુદી સમકક્ષ ખંડપીઠોએ ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થળાંતરને મંજૂરી આપતા અનેક આદેશો પસાર કર્યા હોવા છતાં વિવાદ શમ્યો નહીં, અને વડી અદાલતે જાહેર હિતની અરજીનો વિચાર કરતી વખતે, પ્રોજેક્ટમાં થયેલા વિલંબના આધારે તે કન્સેશન કરારને રદબાતલ કરી રહી હતી તે હકીકતનો તો નોંધ પણ લીધો નથી, તેમજ કન્સેશનાયર-અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ.ના હકો અને ફરજો અંગે પ્રવેશ્યા વિના,

તથા એન.એચ.એચ.એ.આઈ.એ પોતાની કરારજન્ય ફરજનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ ગયેલી હોય ત્યારે પ્રોજેક્ટમાં થયેલા વિલંબના ભારમાંથી તેને છૂટી જવા દેવામાં આવી શકે નહીં, તે બાબતની અવગણના કરી છે; આ પરિસ્થિતિ ખૂબ જ અસ્તવ્યસ્ત તથા અધિકારક્ષેત્ર સંબંધિત ભૂલ દર્શાવે છે. [ફરો ૬૧][૬૭૦-એફ-એચ; ૬૭૧-એ]

૩.૯ ઉપરાંત, એન.એચ.એ.આઈ. કોઈપણ રીતે પ્રકલ્પને નાણાંકીય સહાય પૂરી પાડી રહી નથી, કારણ કે કરાર બી.ઓ.ટી. પદ્ધતિનો છે અને અપીલકર્તા વધુ બાંધકામ હાથ ધર્યા વિના નફો ઉપજાવી શકતો નથી. તેથી, આ હકીકત નોંધપાત્ર છે કે પ્રકલ્પ બી.ઓ.ટી. પદ્ધતિમાં હોવાને કારણે, પ્રકલ્પમાં થતું સર્વ રોકાણ અપીલકર્તાએ જ કરવાનું છે અને એન.એચ.એ.આઈ. તરફથી કોઈ રકમ પ્રાપ્ત થતી નથી. વધુમાં નોંધવા યોગ્ય છે કે અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેનો કરાર ધિરાણ આપતી સંસ્થાઓ, મુખ્યત્વે રાષ્ટ્રીયકૃત બેંકોની, પ્રકલ્પના અમલીકરણમાં મહત્વપૂર્ણ મુખ્ય હિસ્સેદાર તરીકેની ભૂમિકાને સ્વીકારે છે અને તેની પુષ્ટિ કરે છે. વહીવટ સંબંધિત તમામ નાણાંકીય કરારો ધિરાણ આપતી સંસ્થાઓ અને અરજદાર વચ્ચે કરવામાં આવ્યા હતા, તેમજ પ્રકલ્પનું નાણાંકીય માળખું તેમની આવક અને મંજૂરી સાથે પ્રકલ્પના પ્રારંભ પહેલાં રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું. તેથી, અપીલકર્તા-કન્સેશનર એવું કહે છે કે તે પ્રકલ્પની પૂર્ણતા માટે પ્રતિબદ્ધ છે અને એવો દબ અભિપ્રાય વ્યક્ત કરે છે કે છ-લેનિંગનું કામ શક્ય તેટલું વહેલી તકે પૂર્ણ કરવાનો તેનો પ્રયત્ન છે, કારણ કે જો

પ્રકલ્પ સ્થગિત હાલતમાં રહે તો અપીલકર્તાને કોઈ રીતે લાભ થતો નથી અને અપીલકર્તાને લાભ માત્ર ત્યારે જ થશે જ્યારે પ્રકલ્પ શરૂ થશે. [પરા ૬૩][૬૭૧-૬-એચ; ૬૭૨-એ-બી]

૩.૧૦ આ અદાલત સમક્ષ મૌખિક દલીલ દરમિયાન, એન.એચ.એ.આઈ.એ માની લીધું હતું અને ટોલ પ્લાઝાને કે.એમ. ૨૧૨ પરથી કે.એમ. ૨૧૧ પર ખસેડવા અંગે ગંભીર વિવાદ કર્યો નહોતો, અને યોગ્ય રીતે એમ કર્યું હતું, કારણ કે આ ખસેડાણ માત્ર ૧ કે.એમ.ના અંતરે છે, જે અત્યંત નગણ્ય છે, અને આ ખસેડાણ પહેલેથી જ થઈ ચૂક્યું છે. [પરિચ્છેદ ૬૪][૬૭૨-જી-એચ]

૪.૧ વડી અદાલત દ્વારા અપાયેલ વિવાદિત દિશાનિર્દેશો રદ કરવામાં આવે છે, અને અપીલકર્તાને હાઈવે પ્રોજેક્ટના બાકી રહેલા પટ્ટા/વિસ્તારમાં બાંધકામ પુનઃસ્થાપિત કરવાની પરવાનગી આપવામાં આવે છે. એન.એચ.એ.આઈ.ને એ દિશાનિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે તે અપીલકર્તાને કિ.મી. ૧૪૬ પરથી ટોલ પ્લાઝા કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચેના કોઈપણ બિંદુએ, એન.એચ.એ.આઈ.ની સંમતિ સાથે, ખસેડવાની મંજૂરી આપે. આ રીતે, કિ.મી. ૧૧૦ થી કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચે ટોલ પ્લાઝાનું બાંધકામ કયા ચોક્કસ બિંદુએ કરવાનું તે અંગેનો નિર્ણય એન.એચ.એ.આઈ. અપીલકર્તા/કન્સેશનાયર સાથે પરસ્પર પરામર્શ કરીને કરશે, તે કરારની શરતો મુજબ સ્વતંત્ર ઈજનેર દ્વારા અગાઉથી આપવામાં આવેલી

મંજૂરીના પ્રકાશમાં, જેને વડી અદાલતે પણ અગાઉ મંજૂર કરી હતી. [ફકરો ૬૬]
[૬૭૪-એચ; ૬૭૫-એ-બી]

૪.૨ તેમ છતાં, વડી અદાલતે પોતાના આદેશ દ્વારા વિવાદિત ટોલ-પ્લાઝાને કિ.મી. ૧૧૦ના બિંદુએ ખસેડવાની મંજૂરી આપી હોવા છતાં, કિ.મી. ૯૬ ખાતે, જ્યાં એલ એન્ડ ટીનું હાલનું ટોલ પ્લાઝા આવેલું છે, અને કિ.મી. ૧૧૦ ખાતે પ્રસ્તાવિત ટોલ પ્લાઝા વચ્ચેનું અંતર માત્ર ૧૪ કિ.મી. જેટલું રહેશે, જે અવરજવર કરતી જનતા ના હિતમાં ન હોઈ શકે; તેથી આ દિશા આપવામાં આવે છે કે, ભલે કિ.મી. ૧૧૦ પર ખસેડવાની મંજૂરી ન આપવામાં આવે, પરંતુ એન.એચ.એ.આઈ. સાથે પરામર્શ કરીને અને તેની સંમતિથી કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચેના કોઈપણ બિંદુએ તેને ખસેડવાની મંજૂરી આપવામાં આવી શકે. [પેરા ૬૬][૬૭૫-બી-ડી]

૪.૩ તેથી, હાઈવે પ્રોજેક્ટની પૂર્ણતા સુગમ અને ઝડપી બને તે હેતુથી, આ અદાલત પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.ને આદેશ આપે છે કે ટોલ પ્લાઝાને ૧૪૬થી કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચે જ્યાં યોગ્ય હોય ત્યાં તાત્કાલિક ખસેડવાની પરવાનગી આપે. ત્યારબાદ અપીલકર્તા તરત જ, સંમત કરાયેલ સ્થળે ટોલ પ્લાઝાની સ્થાપના સહિત, બાંધકામ ફરી શરૂ કરશે અને હાઈવે પ્રોજેક્ટના બાકી રહેલા વિસ્તારનું બાંધકામ ચાલુ રાખશે તથા સમગ્ર હાઈવેનું બાંધકામ ૩૧.૩.૨૦૧૫ના રોજ અથવા તે પહેલાં પૂર્ણ કરશે; અન્યથા અપીલકર્તા/કન્સેશનાયર કંપની કન્સેશન કરારની શરતો અનુસાર

એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવનારા દંડાત્મક પરિણામો માટે જવાબદાર રહેશે. [પરા ૬૭][૬૭૫-એફ-એચ; ૬૭૬-એ]

૪.૪ અપીલકર્તા/રિયાયતગ્રાહી કંપનીને વધુમાં એ નિર્દેશ આપવામાં આવે છે કે રિયાયત કરારમાં ઉલ્લેખિત એન.એચ.એ.આઈ.ને, એન.એચ.એ.આઈ. તથા માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલય/અન્ય કોઈ સક્ષમ સત્તાધિકારીની પહેલ પર ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનાંતરણ માટે આવશ્યક વૈધાનિક જાહેરનામાના પાલનની તારીખથી દર ત્રણ મહિના બાદ, બાંધકામની પ્રગતિ/વિકાસ વિશે અહેવાલ આપવો/અદ્યતન કરવું. જોકે, સ્પષ્ટપણે જણાવી દેવામાં આવે છે કે કોઈપણ પક્ષકારને કોઈપણ અદાલત સમક્ષ આગળ કોઈ વિવાદ ઉઠાવવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં, જે રાજમાર્ગ યોજનાના પૂર્ણ થવાની પ્રગતિમાં અવરોધ ઉભો કરે અથવા તેને ધીમી બનાવે, કારણ કે આવી કાર્યવાહી નિશ્ચિતરૂપે રાજમાર્ગ યોજનાના હિતમાં નહીં હોય અને પરિણામે કોઈપણ રીતે જાહેર હિતમાં પણ નહીં હોય. જોકે, મુખ્ય હરીફ પક્ષકારો, એટલે કે અપીલકર્તા-રિયાયતગ્રાહી કંપની અને એન.એચ.એ.આઈ.,ને આ અદાલત પાસેથી એવા અન્ય અથવા વધુ નિર્દેશ મેળવવાની સ્વતંત્રતા રહેશે, જો કરારમાં ઉલ્લેખિત રાજમાર્ગ યોજનાના સંદર્ભે આવી પરિસ્થિતિનો આશ્રય લેવા માટે સદ્ભાવપૂર્વકની જરૂરિયાત ઊભી થાય. [પેરા ૬૮][૬૭૬-બી-ઈ]

મોનાર્ક ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર (પી) લિ. વિ. કમિશનર, ઉલ્હાસનગર મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન, ૨૦૦૦ (૩) એસ.સી.આર. ૧૧૫૯ : (૨૦૦૦) ૫ એસ.સી.સી. ૨૮૭ – અવલંબિત.

પ્રસંગનિર્ધારિત કાનૂની સંદર્ભ

૨૦૦૦ (૩) એસ.સી.આર. ૧૧૫૯ ઉલ્લેખિત ફકરો ૩૭

દીવાની અપીલી અધિકારક્ષેત્ર : દીવાની અપીલ નં(ઓ). ૪૬૧૧ સન ૨૦૧૪.

ચંદીગઢ સ્થિત પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતના તા. ૨૭.૦૫.૨૦૧૩ના ચુકાદા અને આદેશમાંથી, સી. ડબલ્યુ. પી. નં. ૧૩૮૪૮/૧૯૯૮માં.

ડૉ. અભિષેક મનુ સિંઘવી, વરિષ્ઠ વકીલ, અરુણાલ ચૌધરી, સુમીત ગોયલ, પાર્થીવ કે. ગોસ્વામી, અમિત ભંડારી, રાહુલ પ્રતાપ, વૈભવ તોમર, પ્રશાંત કુમાર, એમ/સ. એપી એન્ડ જે ચેમ્બર્સ, વકીલો અપીલકર્તા તરફથી.

સુશ્રી ઇંદુ મલ્હોત્રા, પી. એસ. પટવાલિયા, નરેન્દ્ર હૂડા, વરિષ્ઠ વકીલો, મનજીત સિંઘ એ.એ.જી., ટી. એસ. સિદ્ધુ, સુમિત ગુપ્તા, આશિષ સુમન, સુશ્રી પદ્મવી મોહન, ગણેશ કર્ણાથ, મુકેશ કુમાર, સુશ્રી મીનાક્ષી સૂદ, સુશ્રી તનુ પ્રિયા ગુપ્તા, પ્રતીક ખન્ના, મેસર્સ એમ. વી. કિની એન્ડ એસોસિએટ્સ, તુષાર બક્ષી, એસ. રંજિત કુમાર, સુશ્રી નુપુર ચૌધરી, તરજીત સિંઘ, વિનય કુહાર, ડૉ. મોનિકા

ગુસૈન, કમલ મોહન ગુપ્તા, શાદમાન અલી, સુશ્રી મધુરિમા મૃદાલ, ડી. એસ. મહરા, પ્રતિવાદીઓ તરફથી વકીલો.

અદાલતનો ચુકાદો નીચે મુજબ આપવામાં આવ્યો હતો.

જ્ઞાન સુધા મિશ્રા, ન્યાયમૂર્તિ.

૧. અપીલ કરવાની પરવાનગી મંજૂર કરવામાં આવે છે.

૨. વિશેષ અનુમતિ દ્વારા આ અપીલ, પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલત, ચંડીગઢ દ્વારા સી.એમ. નં. ૩૩૦૧/૨૦૧૩ માં, જે સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૧૩૮૪૮/૧૯૯૮ માંથી ઉદ્ભવેલ છે, તા. ૨૭.૫.૨૦૧૩ના રોજ પસાર કરાયેલા આદેશને પડકારીને દાખલ કરવામાં આવી છે; જેમાં આગળ અહીં ઉલ્લેખિત કરવામાં આવનાર કેટલીક પ્રતિકૂળ દિશાનિર્દેશો આપવામાં આવ્યા હતા, જેઓએ અપીલકર્તા- મેસર્સ સોમા આઈસોલક્સ એનએચ વન ટોલવે પ્રાઇવેટ લિમિટેડ (આગળ ‘રિયાયતધારક કંપની’ તરીકે સંદર્ભિત) ના કરારાધીન અધિકારો પર ગંભીર અસર પેદા કરી હતી, કારણ કે અપીલકર્તા-રિયાયતધારક કંપની તથા તેના ડિરેક્ટર પર અનુક્રમે રૂ. ૬૦ કરોડ અને રૂ. ૭ કરોડનો દંડ લાદવામાં આવ્યો હતો, જે રકમ આદેશની તારીખથી એક માસની અંદર વડી અદાલતના રજિસ્ટ્રાર જનરલ પાસે જમા કરાવવાની હતી. પ્રતિવાદી નં. ૬ નેશનલ હાઇવેઝ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા (સંક્ષેપમાં ‘એનએચએઆઈ’ તરીકે સંદર્ભિત) ને વધુમાં તાત્કાલિક આ બાબતમાં કાર્યવાહી કરીને હાઇવે પ્રકલ્પનો કબજો લેવા અને ટોલની વસૂલાત એક

અલગ ખાતામાં જમા થાય તેની ખાતરી કરવા તથા હાઇવેના મરામતકામની શરૂઆત એક અઠવાડિયામાં અને તે પછી હાઇવેના બાંધકામનું કામ એક માસની અંદર શરૂ કરીને પૂર્ણ થાય તેની ખાતરી કરવા દિશાનિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો. વડી અદાલતે વધુમાં એવો આદેશ આપ્યો કે કરાર, હાઇવેના કામની પૂર્ણતા, છ-લેનના અસ્તિત્વ વિના ટોલથી કરવામાં આવેલી વસૂલાત સંબંધિત સમગ્ર બાબતમાં તપાસ કરવામાં આવે અને તે અંગેનો અહેવાલ ત્રણ માસની અંદર વડી અદાલત સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવે. આ પણ સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું હતું કે આવી તપાસને હાઇવેના બાંધકામમાં વિલંબ કરવા માટેનું બહાનું ગણવામાં નહીં આવે. વધુમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે પાનીપત અને જુહુંદર વચ્ચેના હાઇવેના છ-લેનિંગનું કામ છ માસની અંદર પૂર્ણ થાય તેની ખાતરી કરવા માટે એનએચએઆઈના ચેરમેન વ્યક્તિગત રીતે જવાબદાર રહેશે અને તે ન થાય તો એનએચએઆઈના ચેરમેનને પ્રતિવાદી નં. ૭ રિયાયતધારક કંપની પર લાદવામાં આવેલા શરતો સમાન દંડ ચૂકવવા માટે વ્યક્તિગત રીતે જવાબદાર ઠરાવવામાં આવશે. તેથી, અપીલકર્તા-રિયાયતધારક કંપની વડી અદાલત દ્વારા પસાર કરાયેલા આક્ષેપિત આદેશને પડકારીને આ સર્વોચ્ચ અદાલતમાં આવી છે.

૩. આ અપીલમાં વિચારણા માટે, અન્ય બાબતો ઉપરાંત, સામાન્ય તથા જાહેર મહત્વ ધરાવતા કાયદાના મહત્વપૂર્ણ પ્રશ્નોને નીચે મુજબ સ્પષ્ટ રીતે નિર્ધારિત કરી શકાય:

૧ શું વડી અદાલત દ્વારા જારી કરવામાં આવેલા એવા નિર્દેશો, જેઓ અરજદાર/અપીલકર્તા વિરુદ્ધ દૂરગામી પરિણામો પેદા કરે છે અને જેઓ ન્યાયિક આદેશ દ્વારા, ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળના અધિકારક્ષેત્રનો ઉપયોગ કરતી વખતે જાહેર હિતની અરજીમાં, તા. ૦૮.૦૫.૨૦૦૮ના કન્સેશન કરારની શરતોને રદબાતલ કરવાની અસર ધરાવે છે તથા તેમાંથી ઉદ્ભવતા હક્કો અને ફરજો નિષ્ફળ બનાવે છે, શું તે જાહેર હિતના બહાને ન્યાયિક અતિરેકનું કૃત્ય ગણાય છે—

૨ શું પૂર્ણ થયેલા કરારની શરતો અને નિયમોને વડી અદાલત ચાલુ જાહેર હિતની અરજીમાં વ્યાપક દિશાનિર્દેશો જારી કરીને રદબાતલ કરી શકે, જેના પરિણામે કરારકર્તા પક્ષકારો વચ્ચેનો કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં રહેલા શરતો અને નિયમો નિષ્પ્રભ બની જાય, અને તે પણ અદાલતે પોતે જ પોતાના પ્રેરણા અને પહેલ પર, જ્યારે આવા દિશાનિર્દેશો જાહેર હિતની અરજીના કોઈપણ પક્ષકારે માંગ્યા પણ ન હોય—

૩ શું કોઈ નિશ્ચિત વિવાદની સુનાવણી હાથ ધરતી વડી અદાલતની ખંડપીઠ, તે જ વિવાદનો નિંરાકરણ કરતી સમકક્ષ ખંડપીઠ દ્વારા અગાઉ આપવામાં આવેલ અંતિમ ચુકાદો અને આદેશની નોંધ ન લેવામાં ન્યાયસંગત ગણાય, જેના પરિપ્રેક્ષ્યમાં પ્રભાવિત પક્ષકારના કરારજન્ય હકોને રદબાતલ કરતાં કોઈ દિશાનિર્દેશ વડી અદાલત દ્વારા આપવામાં આવી શક્યો હોત નહીં—

જ. સંકળાયેલ વિવાદનું મૂળવપું અને તેનું નિરાકરણ કરવા તેમજ બાબતને યોગ્ય પરિપ્રેક્ષ્યમાં મૂકવા માટે કેટલીક હકીકતી પૃષ્ઠભૂમિ દર્શાવવી યોગ્ય રહેશે, જેનાથી જાણવા મળે છે કે વિશેષ અનુમતિ અરજિના માર્ગે કરવામાં આવેલી આ અપીલનું ઉદ્ભવ સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૧૩૮૪૮/૧૯૯૮ તરીકેની એક રિટ અરજીમાંથી થયું હતું, જે હાલના પ્રતિવાદી નં. ૧ હરીશ કુમાર પુરી દ્વારા જનહિત અરજી રૂપે ૨૫.૭.૧૯૯૮ના રોજ ચંદીગઢ સ્થિત પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતમાં દાખલ કરવામાં આવી હતી. તેમના પુત્રનું ૧૪.૫.૧૯૯૬ના રોજ કુરુક્ષેત્રના પિપલી ચોક ખાતે માર્ગ અકસ્માતમાં મૃત્યુ થયું હતું, જેનો કારણ ઉક્ત ચોક પર ફરજ બજાવતા ટ્રાફિક પોલીસના કથિત ફોજદારી બેદરકારીભર્યા વર્તનને ગણાવવામાં આવ્યો હતો. જનહિત અરજીમાં, પ્રતિવાદી નં. ૧ શ્રી પુરીએ ટ્રાફિક નિયમોના અમલ માટે, સંકેત પ્રણાલી જાળવવા માટે, કોસિંગ પર રમ્બલ સ્ટ્રિપ્સ, પ્રથમ સારવાર એકમો, જી.ટી. રોડ રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ નં. ૧ પર અતિઝડપ ઉપર નિયંત્રણ જાળવવા માટે પરમાદેશ સ્વરૂપે રિટ જારી કરવાની તથા રાજ્યના કર્મચારીઓ તરફથી થયેલી કથિત ફોજદારી બેદરકારી બદલ રાજ્યના કાર્યકર્તાઓને જવાબદાર ઠેરવતી અને તેના પર આર્થિક જવાબદારી લાદતી વધુ એક રિટ અથવા દિશા જારી કરવાની પ્રાર્થના કરી હતી.

પ. રસપ્રદ રીતે, આ રિટ અરજિ, જે એક જનહિત અરજી તરીકે મુસાફરો તથા વ્યાપક જનહિતના હિતમાં મહામાર્ગ પરના ટ્રાફિકના સંચાલનમાં સુધારો લાવવાના પ્રશંસનીય હેતુ સાથે દાખલ કરવામાં આવી હતી, વર્ષો દરમિયાન

અપીલકર્તા-કન્સેશનર કંપની અને પ્રતિવાદી નં. ૭ એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેના કરારગત બાંહેધરીઓના ભંગના આક્ષેપો ધરાવતી લાંબા સમય સુધી ચાલેલી વાદવિવાદી કાર્યવાહી તરીકે રૂપાંતરિત થઈ ગઈ, જેમાં પ્રતિવાદી ભારત સંઘ તેમજ વડી અદાલતમાં પ્રતિવાદી/જનહિત અરજીકર્તાએ પણ વિવાદમાં પ્રવેશ કર્યો, પરિણામે વાદવિવાદના અનેક ચક્કો ઊભા થયા. આ પ્રક્રિયામાં, જે હેતુ અને ઉદ્દેશ માટે રિટ અરજિ દાખલ કરવામાં આવી હતી તે જ અસરગ્રસ્ત બન્યો, તેમજ મહામાર્ગના નિર્માણ પર પણ અસર પડી, જેના માટે ટ્રાફિકના સંચાલનનો પ્રશ્ન ઉકેલવા દિશામાં પગલા રૂપે જનહિત અરજી બાકી હોવા દરમિયાન સ્પર્ધાત્મક ટેન્ડર પ્રક્રિયા દ્વારા અપીલકર્તા-કન્સેશનર કંપની અને પ્રતિવાદી નં. ૬ એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે એક કન્સેશન કરાર કરવામાં આવ્યો હતો.

૬. બાબતની પૃષ્ઠભૂમિ રજૂ કરતાં, ખૂબ આવશ્યક ન હોય તેવી હકીકતી વિગતો વિના, એટલું જણાવવું પૂરતું રહેશે કે વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે ૧.૯.૧૯૯૮ના રોજ રિટ અરજી (જાહેર હિત અરજી) માં નોટિસ ઓફ મોશન બહાર પાડી હતી; આ અરજી અનેક વર્ષો સુધી સમયાંતરે વિચારણા માટે વડી અદાલત સમક્ષ આવતી રહી અને અંતે ૧૧.૪.૨૦૦૨ના રોજ, ડેરા બસી નજીકનો રેલવે પુલ સામાન્ય જનતા માટે ન ખોલવાના મુદ્દા અંગે પ્રશ્ન ઊભો થતા, ભારત સરકાર, માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલય, નવી દિલ્હીના સચિવને પક્ષકાર તરીકે જોડવા બાબતે વડી અદાલતે ૧૧.૪.૨૦૦૨ના રોજ આદેશ કર્યો. ત્યારબાદ અનેક વર્ષો પછી, નેશનલ હાઈવેઝ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા (એન.એચ.એ.આઈ.) ને

પણ તેના અધિકૃત પ્રતિનિધિ મારફતે વડી અદાલત સમક્ષ હાજર રહેવા નોટિસ આપવામાં આવી, કારણ કે ૯.૫.૨૦૦૮ના રોજ એન.એચ.એ.આઈ. અને અપીલકર્તા-કંપની વચ્ચે કન્સેશન કરાર કરવામાં આવ્યો હતો, કેમ કે સ્પર્ધાત્મક બોલી પ્રક્રિયામાં અપીલકર્તા સફળ રહ્યો હતો, જેના દ્વારા તેને તેના પ્રકલ્પ, અર્થાત્ પાનીપતથી જલંધર સુધી એન.એચ. ૧ના કિ.મી. ૯૬.૦૦ થી કિ.મી. ૩૮૭.૧૦૦ (આંદાજે ૨૯૧.૧૦ કિ.મી.) સુધીના ભાગને છ-તેન બનાવવાનો, તેનું સંચાલન કરવાનો અને તેની જાળવણી કરવાનો વિશિષ્ટ હક, પરવાનો અને સત્તા ૧૫ વર્ષની અવધિ માટે આપવામાં આવી હતી. કરાર આપતી વખતે અપીલકર્તાની પાત્રતા અને ભૂતકાળના કાર્યઅનુભવનો વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો, જેમાં દર્શાવાયું હતું કે અપીલકર્તા મેસર્સ સોમા આઈસોલક્સ એન.એચ. વન ટોલવે પ્રા. લિ. આઈસોલક્સ કોર્સાન ગ્રૂપ સાથેની સંયુક્ત સાહસ કંપની છે; આ ગ્રૂપ એક બહુરાષ્ટ્રીય કંપની છે, જેને યુરોપ, દક્ષિણ અમેરિકા, ઉત્તર અમેરિકા અને એશિયા સહિત વિશ્વના વિવિધ ભાગોમાં આધારીક માળખાના વિકાસનો વિશાળ અનુભવ છે અને તેણે સ્પેન, મેક્સિકો, બ્રાઝિલ, ભારત વગેરે સહિત વિવિધ દેશોમાં હાઇવે પ્રકલ્પો સફળતાપૂર્વક વિકસાવ્યા છે. આઈસોલક્સ કોર્સાન ગ્રૂપ ભારતના આધારીક માળખામાં અગ્રણી યુરોપીયન રોકાણકાર છે અને મેસર્સ સોમા એન્ટરપ્રાઇઝ લિ. એક પ્રતિષ્ઠિત વિકાસ-નિર્માણ સંસ્થા છે, જેણે છેલ્લા ૧૩ વર્ષોમાં અનેક રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પ્રકલ્પો હાથ ધર્યા છે અને નક્કી કરાયેલ

સમયપત્રક પહેલાં જ તે પૂર્ણ કર્યા છે. તેણે સિંચાઈ, જલવિદ્યુત અને રેલવે જેવા અન્ય આધારીક માળખા ક્ષેત્રોમાં પણ પ્રકલ્પો હાથ ધરી પૂર્ણ કર્યા છે.

૭. કન્સેશન કરારમાં એનએચએઆઈ, હરિયાણા રાજ્ય અને પંજાબ રાજ્ય સહિત વિવિધ પક્ષો તરફથી પારસ્પરિક જવાબદારીઓનો પરિકલ્પના કરવામાં આવ્યો હતો. કલમ ૪.૧.૨ (એ) હેઠળ એનએચએઆઈને/હતું માર્ગાધિકાર પ્રદાન કરવું આવશ્યક હતું/છે અને અપીલકર્તા-કંપનીને રાષ્ટ્રીય માર્ગનો ઉપયોગ કરવા બદલ ટોલ ફી ચૂકવવા પાત્ર વાહનો અને વ્યક્તિઓ પાસેથી, જે યોગ્ય ફી સામાન્ય રીતે ટોલ ફી તરીકે ઓળખાય છે, તેની માંગણી કરવા અને વસૂલ કરવા હકદાર હતી/છે. કન્સેશન કરાર ભારતના આયોજન આયોગ દ્વારા મંજૂર કરાયેલ નમૂના મુજબ તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો અને કન્સેશનનો મસૂદો હકીકતમાં આરએફપી (ટેન્ડર દસ્તાવેજ) સાથે પરિભ્રમિત કરવામાં આવ્યો હતો અને, તેથી, ન તો અપીલકર્તા-કંપની અને ન તો એનએચએઆઈ કરાર ફાળવણીના અનુસંધાને કરારની સામગ્રીમાં ફેરફાર કરી શક્યા હોત.

૮. હાઈવે પ્રોજેક્ટ માટે નાણાંકીય વ્યવસ્થા અને મૂડીરોકાણ જેટલા અંશે સંબંધિત છે, કરારમાં એવું અવલોકિત કરવામાં આવ્યું હતું કે અપીલકર્તા-કંપની અને એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેનો આધાર બિલ્ડ, ઓપરેટ, ટ્રેડ (બી.ઓ.ટી.) પદ્ધતિનો રહેશે, જેમાં સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું હતું કે પ્રોજેક્ટ બી.ઓ.ટી. પદ્ધતિમાં હોવાને કારણે પ્રોજેક્ટમાં થનાર તમામ મૂડીરોકાણ ટોલ વસૂલાતમાંથી ઉત્પન્ન થતી આવકમાંથી અપીલકર્તા-કંપનીએ જ કરવાનું રહેશે અને એન.એચ.એ.આઈ.

તરફથી કોઈ રકમ મૂડીરોકાણરૂપે કરવામાં આવવાની કે પ્રાપ્ત થવાની નહોતી. તેના વિપરીત, કરાર મુજબ અપીલકર્તા-કંપનીએ પ્રતિવાદી/એન.એચ.એ.આઈ.ને પ્રથમ વર્ષ માટે ટોલની કુલ વસૂલાતના ૨૦.૧૪ ટકા બરાબર પ્રીમિયમ ચૂકવવાની દરખાસ્ત કરી હતી અને આ પ્રીમિયમમાં દર અનુગામી વર્ષે એક ટકા વધારો થવાનો હતો. કન્સેશન એગ્રીમેન્ટના વિસ્તૃત વિશ્લેષણના આધારે, એન.એચ.એ.આઈ. પ્રોજેક્ટ વિકાસ ખર્ચના કોઈપણ ભાગને ભંડોળ પૂરું પાડતી નથી એટલું જ નહીં, પરંતુ તે ટોલ વસૂલાત મારફતે પ્રીમિયમ સ્વરૂપે વસૂલાત થતી આવકનો નોંધપાત્ર હિસ્સો પ્રાપ્ત પણ કરે છે. જોકે, ટોલ સ્વરૂપે વસૂલ થયેલી તમામ રકમ એસ્કો ખાતામાં જમા થવાની હતી, જેના પરિણામે આ ખાતામાંથી કોઈપણ રકમ અપીલકર્તા દ્વારા બીજા કરારપક્ષ, એટલે કે એન.એચ.એ.આઈ.,ના હસ્તાક્ષર વિના ઉપાડી શકાતી નથી. વધુમાં નોંધનીય છે કે અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી/એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેનો કરાર પ્રોજેક્ટના અમલીકરણમાં ઋણદાતા સંસ્થાઓ, મુખ્યત્વે રાષ્ટ્રીયકૃત બેંકો,ની મહત્વપૂર્ણ ધારક તરીકેની ભૂમિકાને સ્વીકારે છે અને તેની પુષ્ટિ કરે છે. સંચાલન સંબંધિત તમામ નાણાંકીય કરારો ઋણદાતા સંસ્થાઓ અને અપીલકર્તા વચ્ચે થયા હતા અને પ્રોજેક્ટ શરૂ થાય તે પહેલાં આવક અને મંજૂરી બાબતે પ્રોજેક્ટનું નાણાંકીય મોડેલ રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું. અપીલકર્તા/કંપની અને એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે થયેલો કરાર પણ પંજાબ અને હરિયાણા રાજ્ય સરકારો તરફથી સતત આધાર અને સહકારની કલ્પના કરે છે અને કલમ ૪૭.૩ મુજબ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ એન.એચ.એ.આઈ.,

કન્સેશનેર અને સંબંધિત રાજ્ય સરકારો વચ્ચે ત્રિપક્ષીય રાજ્ય આધાર કરારના અમલીકરણની માંગ કરે છે, જેના માટે પંજાબ રાજ્ય દ્વારા ૧૧.૯.૨૦૦૮ના રોજ અને હરિયાણા રાજ્ય દ્વારા ૧૬.૯.૨૦૦૮ના રોજ આધાર કરારો પર હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા. કરાર મુજબ ધોરણો અને વિશિષ્ટતાઓ અનુસાર હાલના ચાર-લેન માર્ગ પર છ-લેન સુવિધા પુનઃસ્થાપિત કરવાની હતી, જેના કારણે અસ્થાયી રૂપે મુસાફરી કરતી જનતાને થોડી અસુવિધા થવાની હતી. ૮.૯.૨૦૦૮ના રોજ, આ મામલો વિચારાધીન રાખનારી વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે મેસર્સ હિમાલયન એક્સપ્રેસવે લિમિટેડને અત્રે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૭ તરીકે પક્ષકાર બનાવતો આદેશ કર્યો હતો અને ૧૧.૯.૨૦૦૮ના રોજ ઉપરોક્ત રાજ્ય આધાર કરાર પંજાબ રાજ્યના રાજ્યપાલ, એન.એચ.એ.આઈ. અને અપીલકર્તા-કંપની વચ્ચે પંજાબ સરકારની ફરજો તથા અપીલકર્તા-કંપની દ્વારા સંસાધનોના સંગ્રહ માટે નિશ્ચિત હકો અને અધિકારોના પ્રદાનમાં તેની સતત સહાય અંગે અમલમાં મુકાયો હતો. આ કરાર પંજાબ સરકારના સતત આધાર અને સહકારની કલ્પના કરે છે.

૯. તે દરમિયાન, વડી અદાલતમાં બાકી રહેલી રિટ અરજી/જાહેર હિત અરજી, જે બાકી રહી હતી તે દરમિયાન કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ અમલમાં મૂકવામાં આવ્યો હતો, તેની સુનાવણી વડી અદાલત દ્વારા ચાલુ રાખવામાં આવી અને જાહેર હિત અરજીની સુનાવણી દરમિયાન વડી અદાલત દ્વારા સમયાંતરે વિવિધ નિર્દેશો આપવામાં આવ્યા.

૧૦. ત્યારબાદ વડી અદાલતે મૌખિક વિનંતિ પર તા. ૨.૧.૨૦૧૨ ના આદેશ દ્વારા અપીલકર્તા-કંપનીને પક્ષકાર પ્રતિવાદી તરીકે જોડીને, હાઇવે પ્રોજેક્ટની પ્રગતિ નિશ્ચિત કરવા માટે તેને તા. ૨.૧.૨૦૧૨ ના રોજ નોટિસ જારી કરી. અપીલકર્તા-કંપનીએ તે નોટિસનો પ્રતિસાદ આપી પોતાનો જવાબ દાખલ કરવા માટે સમય માંગી લીધો. ત્યારબાદ, તા. ૨૮.૧.૨૦૧૨ ના રોજ, પ્રોજેક્ટ ચેરમેન, એન.એચ.એ.આઇ., અંબાલા દ્વારા વડી અદાલત સમક્ષ બાકી રહેલી લોકહિત યાચિકામાં પાનીપત - જુહંદર વિભાગ, એન.એચ. ૧ ના કિ.મી. ૯૬.૦૦૦ થી કિ.મી. ૩૮૭.૧૦૦ સુધીના વિસ્તરણની સ્થિતિ દર્શાવતું સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું, જેમાં જણાવવામાં આવ્યું હતું કે કોન્સેશનેર-અપીલકર્તા કંપની વિવિધ મંજૂરીઓમાં વિલંબ, વૃક્ષ કપાણ, ઉપયોગી સેવાઓના સ્થાનાંતરણ વગેરેને કારણે નિર્ધારિત તારીખે માઈલસ્ટોન - ૨ હાંસલ કરી શકી નહોતી, અને વધુમાં એવું પણ જણાવાયું હતું કે અનુસૂચિત છ-લેનિંગની તારીખ વધારીને તા. ૧૫.૬.૨૦૧૨ કરવામાં આવી છે. આ દરમિયાન અને નોટિસના પ્રતિસાદરૂપે, અપીલકર્તાએ પણ તા. ૧૨.૩.૨૦૧૨ ના રોજ સોગંદનામું દાખલ કરીને હાઇવે પરના બાંધકામની પ્રગતિ તેમજ બાંધકામ દરમિયાન સામનો કરાયેલા કઠિનાઈઓ અને અડચણોની વિગતો આપી હતી.

૧૧. જોકે, વડી અદાલતે હાઇવે નિર્માણની પ્રગતિમાં થયેલા વિલંબના કારણોને દૂરથી પણ વિચારવા ઇનકાર કર્યો, તો તેની તપાસપૂર્વક મૂલવણી કરવાની વાત જ દૂર રહી, અને વધુમાં તે આ પણ પરખવામાં કે કલ્પવામાં નિષ્ફળ

ગઈ કે અપીલકર્તા/કન્સેશનાયર કંપનીએ, જેણે ત્રણ વર્ષના ગાળામાં હાઈવે પ્રોજેક્ટનું ૭૧ % નિર્માણ કર્યું હતું, તે પ્રોજેક્ટના બાકીના ૨૯% ભાગ માટે અચાનક શા માટે ધીમી પડી ગઈ. આ પ્રક્રિયામાં તેણે વધુમાં આ બાબત પણ વિચારવા ઇનકાર કર્યો કે અપીલકર્તા/કન્સેશનાયર કંપની તરફથી થયેલા વિલંબ માટે સદ્ભાવનાપૂર્ણ કારણો હતા કે પછી તે વિલંબ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા કરારમાંની શરતો અને નિયમોનું ઉલ્લંઘન કરીને ઊભા કરાયેલા અવરોધોના કારણે થયો હતો, તેમજ પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતની જ સમકક્ષ ખંડપીઠ દ્વારા અગાઉ પારિત કારણસભર ન્યાયિક આદેશોને પણ અવગણ્યા, જેમાં કરારની શરતો અને નિયમોને ધ્યાનમાં રાખીને અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની પરવાનગી આપવામાં આવી હતી; તેવી શરતો અને નિયમોને એન.એચ.એ.આઈ.એ સુવિધાનુસાર અવગણ્યા હતા, જ્યારે તેના પોતાના સ્વતંત્ર ઈજનેરનું મંતવ્ય કરારની શરતો મુજબ એન.એચ.એ.આઈ. પર બાંધધરીરૂપ હતું અને તે મંતવ્યને વિવાદનો અંત લાવતા વડી અદાલતના અનેક ચુકાદાઓ અને આદેશો દ્વારા માન્ય રાખવામાં આવ્યું છે. તેણે આ હકીકતની પણ નોંધ લીધી નહોતી કે વડી અદાલતે જ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તા/કંપનીને કરાર સમાપ્ત કરવા માટે આપેલ કારણદર્શક નોટિસ પર સ્થગિત આદેશ આપ્યો હતો અને જો તે સ્થગિત રાખવામાં આવી ન હોત/અસરરહિત રાખવાનો આદેશ આપવામાં આવ્યો ન હોત, તો વિલંબ અપીલકર્તા/કંપની તરફથી હતો કે પછી કન્સેશનાયર કરારની શરતો અને નિયમોના વિરુદ્ધ એન.એચ.એ.આઈ.એ

અપનાવેલા અયોગ્ય વલણના કારણે હતો, તે બાબત પ્રકાશમાં આવી હોત. જોકે, વડી અદાલતે ક્યારેય આ પાસાઓ પર પોતાનું ધ્યાન કેન્દ્રિત કર્યું નથી, પરંતુ તેણે ૧૩.૩.૨૦૧૨ના રોજ, અન્ય બાબતો સાથે, એવો આદેશ કર્યો કે અપીલકર્તા-કંપનીના કાર્યકારી વડા તેમજ પ્રોજેક્ટના ડાયરેક્ટર-ઓફિસર-ઈન્ચાર્જ મુલતવી રાખેલી સુનાવણીની તારીખે અદાલતમાં હાજર રહે. એન.એચ.એ.આઈ.ના ચીફ જનરલ મેનેજરની પ્રોજેક્ટ ડાયરેક્ટર સાથે હાજરીનો પણ આદેશ કરવામાં આવ્યો, કારણ કે એવો નિર્દેશ કરવામાં આવ્યો કે કન્સેશનાયર કંપની તેમજ એન.એચ.એ.આઈ.ના પ્રતિનિધિઓ નિર્ધારિત સમયમર્યાદામાં પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવા અંગે અદાલત દ્વારા પૂછવામાં આવે એવા બધા પ્રશ્નોના જવાબ આપવા માટે તૈયાર થઈને આવશે અને સમયપત્રક સાથે પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવા માટે અદાલત સમક્ષ આવશ્યક બાંહેધરીઓ અમલમાં મૂકવા માટે પણ તૈયાર રહેશે.

૧૨. ત્યારબાદ આ બાબત ૨૨.૩.૨૦૧૨ના રોજ વડી અદાલત સમક્ષ ચાલીબઢ્ઢ કરવામાં આવી, જેમાં રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું કે સિક્સ લેન હાઈવેનો હરિયાણા વિભાગ ડિસેમ્બર ૨૦૧૨ સુધીમાં પૂર્ણ થવાની અપેક્ષા હતી અને પંજાબ વિભાગ માર્ચ ૨૦૧૩ સુધીમાં પૂર્ણ થવાની અપેક્ષા હતી. તેમ છતાં, વડી અદાલતે વિલંબના કારણોની તપાસ કરવામાં નિષ્ફળ રહી અને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની તે શરતોને વિચારમાં લેવા ઇનકાર કર્યો, જેના હેઠળ પ્રતિવાદી નં. ૬ એન.એચ.એ.આઈ. પર ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરણને મંજૂરી આપવાની કસ્ટોગત

ફરજ હતી, અને કદાચ માત્ર સમગ્ર છાપના આધારે સીધું જ એવું અવલોકન કર્યું કે પ્રોજેક્ટના અમલીકરણમાં અતિશય વિલંબ થયો છે અને તેથી અપીલકર્તા-કંપનીને, વડી અદાલત સમક્ષ અપીલકર્તા નં. ૨ દ્વારા સોગંદનામાના સ્વરૂપમાં દર્શાવવામાં આવેલી સમયસૂચિ મુજબ, પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવાની બાંહેધરી અદાલત સમક્ષ રજૂ કરવા નિર્દેશ કર્યો.

૧૩. તે અનુસાર પાલન કરતાં, અપીલકર્તા ક્રમાંક ૨ દ્વારા અપીલકર્તા-કંપનીની તરફથી વધુ એક વિગતવાર સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું, જેમાં અન્યો ઉપરાંત એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું કે કારણના ભંગ સંબંધિત કેટલીક અડચણો અપીલકર્તા-કંપની અને પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે અસ્તિત્વમાં હતી, જે પ્રકલ્પની પૂર્ણતા હાંસલ કરવા માટે અપીલકર્તા-કન્સેશનર કંપનીના પ્રયત્નોને પ્રતિકૂળ રીતે અસર કરી રહી હતી. તેમ છતાં, તેમાં વધુમાં ઉમેરવામાં આવ્યું હતું કે અપીલકર્તા અને એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે હાલ અસ્તિત્વમાં રહેલી બધી અડચણો દૂર થયાની તારીખથી ૧૨ મહિનાની અંદર કન્સેશનર-કંપની પ્રકલ્પ માર્ગ પૂર્ણ કરવા માટે સર્વોત્તમ પ્રયત્નો કરશે. તેમ છતાં, વડી અદાલતે અપીલકર્તાને તે જ તારીખે બપોરે ૨ વાગ્યા સુધી સ્પષ્ટીકરણાત્મક સોગંદનામું દાખલ કરવા આદેશ કર્યો, જે અદાલતમાં રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું.

૧૪. જોકે, અપીલકર્તા દ્વારા દર્શાવવામાં આવેલી મુશ્કેલીઓની પ્રામાણિકતા તપાસવા માટે, વડી અદાલતે અપીલકર્તા/કન્સેશનર કંપની અને પ્રતિવાદી/એન.એચ.એ.આઈ. તેમજ જે અન્ય કોઈ સત્તાધિકારી સંકળાયેલ હોઈ

શકે તેવા પક્ષોને સંયુક્ત બેઠક યોજવા માટે દિશા આપીને તેની ચકાસણી કરાવવી યોગ્ય ગણાવી અને જો હાઇવેના બાંધકામને પૂર્ણ કરવામાં અવરોધો અને મુશ્કેલીઓ વાસ્તવમાં અસ્તિત્વમાં હોવાનું જાણવા મળે, તો તે દૂર કરવા માટે પગલાં લેવામાં આવે તેવું નિર્દેશ આપ્યો. આ અંગેનો અહેવાલ, જેમાં પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવા માટે લેવાયેલા એવા પગલાંનો પણ સમાવેશ થાય, વડી અદાલત સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવે તેવું પણ નિર્દેશ આપવામાં આવ્યું હતું.

૧૫. વડી અદાલત દ્વારા પસાર કરાયેલા આદેશના અનુસંધાને, ૧૨.૪.૨૦૧૨ના રોજ પંજાબ સરકારના જાહેર નિર્માણ વિભાગ (બી એન્ડ આર) ના સચિવના અધ્યક્ષસ્થાને અપીલકર્તા ક્રમાંક ૨ દ્વારા પ્રતિનિધિત અપીલકર્તા-કંપની તથા અપીલકર્તા-કંપનીના અન્ય અધિકારીઓ અને એનએચએઆઈ સહિત વિવિધ અધિકારીઓ વચ્ચે બેઠક યોજાઈ હતી. અન્ય એક બેઠક પણ ૧૪.૪.૨૦૧૨ના રોજ હરિયાણા રાજ્યના અધિકારીઓ, અપીલકર્તા-કંપનીના અધિકારીઓ અને એનએચએઆઈ સહિત વિવિધ અધિકારીઓ વચ્ચે યોજાઈ હતી. ત્યારબાદ, અપીલકર્તા-કંપનીના નિર્દેશક દ્વારા અપીલકર્તા-કંપની તરફથી પ્રકલ્પ પૂર્ણ કરવા માટે સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું હતું, સ્પષ્ટપણે એ ધારણા હેઠળ કે પ્રતિવાદી/એનએચએઆઈ પ્રકલ્પ પૂર્ણ કરવામાં અવરોધરૂપ બની રહેલા વિઘ્નો દૂર કરશે, જે પ્રતિવાદી એનએચએઆઈની કરારગત ફરજ પણ હતી.

૧૬. જોકે, વડી અદાલતની વિભાગીય પીઠને વિશ્વાસ અને સંતોષ થયો નહોતો, તેથી તેણે ૧૯.૪.૨૦૧૨ના રોજ એક આદેશ પસાર કર્યો, જેમાં તેણે નિરીક્ષણ કર્યું હતું કે અપીલકર્તા-કંપનીએ અદાલતને આપેલ બાંહેધરી અંગે તે ગંભીર નથી અને તેણે હાથ ધરેલ સમયમર્યાદા અંદર કામ પૂર્ણ કરવાની બાબતમાં અપીલકર્તા-કંપનીની નિષ્ઠા અંગે તેને ગંભીર શંકા છે. તેથી, વડી અદાલતે આદેશ આપ્યો કે જો નિર્ધારિત કાર્યક્રમ મુજબ, જે ડિસેમ્બર ૨૦૧૨ અને માર્ચ ૨૦૧૩ હતાં અને જે તારીખો અપીલકર્તા-કંપનીએ અદાલત સમક્ષ પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવા માટે દર્શાવી હતી, કામ પૂર્ણ ન થાય, તો તે દંડ સ્વરૂપે રૂપિયા ૫૦ કરોડની રકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર બનશે અને કંપનીના દૈનિક કારોબાર સંચાલન માટે જવાબદાર તેના ડિરેક્ટર શ્રી પેટ્રી રામચંદ્ર રાવ વ્યક્તિગત રીતે રૂપિયા ૫ કરોડની હદ સુધી જવાબદાર રહેશે. વડી અદાલતે વધુમાં નિરીક્ષણ કર્યું કે કન્સેશન કરાર તેનો અમલ જોતા એકતરફી જણાય છે, એટલે કે કન્સેશનેરના પક્ષમાં છે અને જાહેર હિતના વિરુદ્ધ છે, જ્યારે આ હકીકત અવગણવામાં આવી હતી કે કરારની શરતો અને નિયમો આયોજન આયોગના માગદર્શકોને અનુરૂપ હતા, જેને ભારત સરકાર દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. ત્યારબાદ, વડી અદાલતે આગળની દેખરેખ માટે બે મહિનાં બાદ મામલો સૂચિબદ્ધ કરવાનો આદેશ આપ્યો.

૧૭. દરમિયાન, અપીલકર્તાએ આ અદાલત સમક્ષ તા. ૩.૫.૨૦૧૨ના રોજ વિશેષ પરવાનગી અરજિ (દિવાની) ક્રમાંક સી.સી. ૮૯૭૪/૨૦૧૨ દાખલ કરી હતી, જે પછીથી એ કારણસર નામંજૂર કરવામાં આવી હતી કે અનુવર્તી વિકાસ

તો વડી અદાલતની અંદર જ થઈ ગયો હતો. ત્યારબાદ, વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે તા. ૬.૭.૨૦૧૨ના રોજ તા. ૧૯.૪.૨૦૧૨ના આદેશમાં ફેરફાર કરીને અપીલકર્તા-કંપનીએ ચૂકવવાની દંડરકમ રૂપિયા ૬૦ કરોડ સુધી વધારી હતી અને અપીલકર્તા ક્રમાંક ૧ કંપનીના નિયામકની વ્યક્તિગત જવાબદારી રૂપિયા ૭ કરોડ નક્કી કરી હતી, જો પ્રકલ્પ અદાલતે તા. ૧૯.૪.૨૦૧૨ના રોજ આપેલ સમયમર્યાદામાં પૂર્ણ કરવામાં ન આવે તો.

૧૮. ૩.૮.૨૦૧૨ના રોજ જ્યારે મામલો ફરીથી વડી અદાલત સમક્ષ સૂચિબદ્ધ થયો, ત્યારે અપીલકર્તા-કંપની તરફથી હાજર વકીલે અદાલતને જાણ કરી કે એન.એચ.એ.આઈ. એ અપીલકર્તાને કરાર શા માટે સમાપ્ત ન કરવામાં આવે તે બાબતે કારણ દર્શાવવાનો નોટિસ બહાર પાડ્યો હતો. તેમ છતાં, વડી અદાલતે એવો આદેશ કર્યો કે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલા કારણ દર્શાવવાના નોટિસની અમલવારી આગામી આદેશો સુધી સ્થગિત રાખવામાં આવે. ઉક્ત આદેશમાં, વડી અદાલતે ભારત સરકારના રક્ષા મંત્રાલયને પણ પંજાબ રાજ્યમાં જુલુંદર કેન્ટ. ના વિસ્તારની અંદર આવતી એન.એચ. ૧ ના વિસ્તરણ માટે જરૂરી જમીન અંગે યોગ્ય આદેશ પસાર કરવાની દિશા આપી હતી અને સંબંધિત સત્તાધિકારીઓને જરૂરી કાર્યવાહી કરવા માટે ૧૫ દિવસનો સમય પણ આપ્યો હતો. વડી અદાલતે તા. ૨૪.૮.૨૦૧૨ના આદેશ દ્વારા ભારત સરકારના રક્ષા મંત્રાલયને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટનો ભાગ બનેલા રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગના વિસ્તરણ માટેની જમીન સોંપવા માટે પણ દિશા આપી હતી; જેના વિરુદ્ધ રક્ષા મંત્રાલયે

વિશેષ અનુમતિ અરજીઓ ક્રમાંક ૨૬૫૪૪-૨૬૫૪૫/૨૦૧૨ દાખલ કરીને આ સર્વોચ્ચ અદાલતનો દરવાજો ખટખટાવ્યો હતો, પરંતુ તે અરજીઓ તા. ૫.૯.૨૦૧૨ના આદેશ દ્વારા નામંજૂર કરવામાં આવી હતી અને સાથે જ વડી અદાલતે આપેલા આદેશો અને દિશાનિર્દેશોનું પાલન કરવા સંબંધિત સત્તાધિકારીઓને વધુ છ અઠવાડિયાનો સમય આપવામાં આવ્યો હતો. ત્યારબાદ, ભારત સરકારના રક્ષા મંત્રાલયે ૫.૯.૨૦૧૨ના રોજ સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ વિશેષ અનુમતિ અરજીઓ નામંજૂર થયા પછી ઓક્ટોબર ૨૦૧૨માં પ્રોજેક્ટ માટેની જમીન અપીલકર્તાને સોંપી હતી. અપીલકર્તાના મતે, ઉપયોગિતાઓ ખસેડવાના કામ તથા ૪ કિ.મી. લંબાઈની સીમા દીવાલ ખસેડવાની કામગીરીને કારણે ઉક્ત રક્ષા જમીન પર કામ શરૂ થઈ શક્યું નહોતું.

૧૯. પોતાની બાંહેધરી પૂર્ણ કરવા માટે સમયવધારો માંગતી અપીલકર્તા-કંપનીને સામનો કરવો પડતા અવરોધોને સમજાવવા અને ઉજાગર કરવા હેતુથી, અપીલકર્તા-કંપનીએ ચંડીગઢ સ્થિત પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતમાં બાકી રહેલી અને હજી નિર્ણય માટે પ્રલંબિત રિટ અરજીતે સી.એમ. નં. ૧૪૯૩૬/૨૦૧૨ ધરાવતી એક અરજી દાખલ કરી હતી. તેમાં એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે અપીલકર્તા/કન્સેશનર કંપની શક્ય તેટલી વહેલી તકે છ-લેનિંગનું કામ પૂર્ણ કરવા માટે સર્વ પ્રયત્નો કરી રહી હતી, શરતે કે સંબંધિત તમામ પક્ષકારોનું સંપૂર્ણ સહકાર પ્રાપ્ત થાય અને કન્સેશનરના નિયંત્રણની બહારના કોઈપણ કારણસર કામમાં અવરોધ ન ઊભો થાય, કારણ કે કરારમાં જ પંજાબ

અને હરિયાણા રાજ્યની સંબંધિત સરકારો તરફથી સતત સહાય અને સહકારની તેમજ અનુચ્છેદ ૪૭.૩ મુજબ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની જોગવાઈ કરવામાં આવી હતી.

૨૦. અપીલકર્તાએ તેની અરજીમાં એવો કેસ રજૂ કર્યો કે વિવાદાસ્પદ રાજમાર્ગનો પ્રારંભ ૧૧.૫.૨૦૦૮ના રોજ થયો હતો, જે નિયુક્ત તારીખ હતી, અને પ્રતિવાદી દ્વારા નિયુક્ત તારીખ જાહેર કરવામાં આવ્યા બાદ અપીલકર્તા કાર્ય આગળ વધારવામાં કાળજીપૂર્વક પ્રવર્તતો રહ્યો છે. તેમ છતાં, અનેક અવરોધો અને વિલંબોના કારણે પ્રકલ્પકાર્ય પર પ્રતિકૂળ અસર પડી, જે અપીલકર્તાના જણાવ્યા મુજબ સંપૂર્ણપણે પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.ને આભારી છે. અપીલકર્તા કંપનીએ રજૂઆત કરી કે તે અસ્તિત્વમાન છૂટછાટ કરાર હેઠળ ઉપરોક્ત છ માર્ગીય રાજમાર્ગના નિર્માણ સંબંધિત પોતાની જવાબદારી નિષ્ઠાપૂર્વક, વ્યાવસાયિક રીતે અને પોતાની શ્રેષ્ઠ ક્ષમતાથી નિભાવતી આવી છે અને અવરોધો, મુશ્કેલીઓ, પ્રતિબંધો અને અડચણો હોવા છતાં, અપીલકર્તા-છૂટછાટધારકે મે ૨૦૧૩ સુધીમાં પ્રકલ્પ રાજમાર્ગના કાર્યનું ૭૧.૦૬ ટકા કામ પૂર્ણ કર્યું છે. તેમ છતાં, અપીલકર્તા કંપનીના નિયંત્રણની બહારની કેટલીક પરિસ્થિતિઓને કારણે પ્રકલ્પમાં વિલંબ થતો રહ્યો હતો. વિલંબનું સ્પષ્ટીકરણ આપતાં અપીલકર્તાએ જણાવ્યું કે પ્રકલ્પના પ્રારંભથી જ સ્થળ પર અત્યંત પ્રતિકૂળ પરિસ્થિતિઓ હોવા છતાં, પોતાની યોગ્ય પૂર્વ તૈયારી અને સંસાધનોની પૂરતી ગોઠવણના કારણે તે પ્રકલ્પ રાજમાર્ગના નોંધપાત્ર ભાગો પૂર્ણ કરવામાં સફળ રહ્યો છે. અપીલકર્તાની

તરફેથી એવી રજૂઆત કરવામાં આવી કે અપીલકર્તા-છૂટછાટધારક પ્રકલ્પ પૂર્ણ કરવા માટે સંપૂર્ણ રીતે સજ્જ છે, શરતે કે બે મુખ્ય અવરોધો/અડચણો, એટલે કે પંજાબ અને હરિયાણા રાજ્યોમાં ખનન સંબંધિત કડક શરતો તથા ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતરણ, જે છૂટછાટધારક માટેની આવકના એકમાત્ર સ્ત્રોતને અવરોધતું હતું, તેનો નિવેડો આવે; અને એ જ પ્રકલ્પ રાજમાર્ગ અધૂરો રહેવાના મુખ્ય કારણો હતા. આથી, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી કે અપીલકર્તા કંપનીના નિયંત્રણની બહારના વિવિધ કારણોસર પ્રકલ્પ રાજમાર્ગમાં કાર્યનો પ્રવાહ અવરોધિત/મંદ થયો હતો, જે મુખ્યત્વે એન.એચ.એ.આઈ.ને આભારી હતો.

૨૧. વડી અદાલતે પોતાના વિવાદિત ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પ્રાધિકરણને રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પરિયોજનાની ધીમી ગતિને કારણે અપીલકર્તા પાસેથી પરિયોજના પાછી લઈ જવાની મંજૂરી આપી છે અને પરિયોજના પૂર્ણ કરવા બાબત આપવામાં આવેલ પોતાના બાંહેધરીના ભંગ બદલ કંપની પર ભારે દંડ પણ ફટકાર્યો છે, તેથી અપીલકર્તાએ પરિયોજનાની કથિત ધીમી ગતિ માટેના કારણો વિગતવાર સમજાવવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે. જણાવવામાં આવ્યું છે કે અપીલકર્તાને જે મુખ્ય અડચણોનો સામનો કરવો પડ્યો અને જેનાથી સંબંધિત પરિયોજનાના કામકાજના સામાન્ય પ્રવાહ પર ગંભીર અસર પડી હતી અને પડી રહી છે, તેમાંની એક અતિ આવશ્યક કાચા માલ, એટલે કે પથ્થરના એગ્રીગેટની પંજાબ અને હરિયાણા રાજ્યોમાં અપ્રાપ્યતા હતી અને છે, કારણ કે હરિયાણામાં ઉક્ત સામગ્રીના ખનન અંગે કડક શરતો ૧.૩.૨૦૧૦થી અમલમાં

આવી હતી અને પંજાબમાં જાન્યુઆરી ૨૦૧૧થી અમલમાં આવી હતી. તેમ છતાં, દલીલો દરમિયાન કાચા માલ, એટલે કે પથ્થરના એગ્રીગેટના પુરવઠાની અપ્રાપ્યતા બાબતની દલીલ ગંભીરતાપૂર્વક દબાવી રાખવામાં આવી નહોતી, કારણ કે એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે અપીલકર્તા આ બાબતનો ઉકેલ લાવવાનો પ્રયત્ન કરશે અને પડોશી રાજ્યોમાંથી સામગ્રી ઉપલબ્ધ કરી લેશે.

૨૨. જે બાબતનો ગંભીરતાપૂર્વક વિવાદ કરવામાં આવ્યો છે અને જે અપીલકર્તા તથા પ્રતિવાદી-એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેનો મુખ્ય વિવાદાસ્પદ મુદ્દો છે, અને જેના કારણે પ્રોજેક્ટ હાઈવેનું કામ પૂર્ણ થવામાં અડચણ ઊભી થઈ રહી છે, તે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા કર્નાલ ખાતે કિ.મી. ૧૧૦ અને અંબાલા ખાતે કિ.મી. ૨૧૧ એમ બે સ્થળોએ ટોલ પ્લાઝાનો પુનઃસ્થાપન ન કરવું છે, જેના માટે અપીલકર્તા-કન્સેશનરએ માર્ચ ૨૦૧૦થી જ યોગ્ય સત્તાધિકારીનો સંપર્ક કર્યો હતો, અને જેના કારણે અપીલકર્તા-કન્સેશનર કંપનીના આવકના એકમાત્ર સ્ત્રોતમાં અવરોધ ઊભો થઈ રહ્યો છે. એ સમજાવવામાં આવ્યું છે કે એન.એચ.એ.આઈ.ની નીતિ મુજબ (જેનો ઉપરોક્ત ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો છે), જેને આયોજન આયોગે મંજૂરી આપી હતી, તથા પક્ષકારો વચ્ચે થયેલા કન્સેશન કરાર અનુસાર, પ્રોજેક્ટના ચાર લેનમાંથી છ લેનમાં નિર્માણકાર્ય દરમિયાન ટોલ વસૂલવાની મંજૂરી છે. કન્સેશન કરારનો અનુચ્છેદ ૩, જે અનુચ્છેદ ૩.૧.૨. (ડી) ના આધારે કન્સેશનરને પ્રદાન કરે છે, તે મુજબ કન્સેશનરને પ્રોજેક્ટ હાઈવે અથવા તેના કોઈપણ ભાગનો ઉપયોગ કરવા બદલ ફી ચૂકવવા પાત્ર વાહનો અને

વ્યક્તિઓ પાસેથી યોગ્ય ફી માંગવાનો અને વસૂલવાનો, અથવા જો બાકી ફી/ટોલ ફી ચૂકવવામાં આવી ન હોય તો કોઈપણ વાહનને પ્રવેશ ન આપવાનો હક પ્રાપ્ત છે. નિર્માણ દરમિયાન ટોલમાંથી થતા આંતરિક ઉપાર્જનો ધિરાણદાતાઓ સાથે સંમત થયેલા નાણાકીય પેકેજનો ભાગ છે અને, જેમ કે ઉપર પહેલાથી નોંધવામાં આવ્યું છે, પ્રોજેક્ટ માટે નાણાકીય વ્યવસ્થા સુલભ થાય તે માટે નિર્ણાયક મહત્વ ધરાવે છે.

૨૩. ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરના પ્રશ્ન અંગે રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે કન્સેશન કરાર અપીલકર્તા કંપનીને સ્વતંત્ર ઈજનેર અને સત્તાધિકારી સાથે પરામર્શ કરીને ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનની પસંદગી કરવાની મંજૂરી આપે છે, જે બાબતે કન્સેશન કરારમાં પક્ષકારો વચ્ચે સંમત થયેલ સ્પષ્ટ જોગવાઈઓ અનુસાર. આ સંદર્ભમાં, આ અદાલતનું ધ્યાન કન્સેશન કરારની અનુસૂચિ 'સી' ની કલમ ૨.૧ અને અનુચ્છેદ ૪૮ તરફ દોરવામાં આવ્યું છે, જે નીચે મુજબ છે:-

પરિશિષ્ટ 'સી' ની કલમ ૨.૧

ટોલ પ્લાઝા" નો અર્થ એવો થાય છે કે આ કરારની જોગવાઈઓ મુજબ વાહનોના પ્રવેશ અને નિષ્ક્રમણને નિયમિત કરવા માટે પ્રોજેક્ટ હાઇવે પર ઉભી કરાયેલ રચના અને અવરોધો, અને તેમાં આ કરારની જોગવાઈઓ અનુસાર આવશ્યક અથવા તેના અનુસંગિક તમામ જમીન, ઇમારતો, ઉપકરણો અને અન્ય સુવિધાઓનો સમાવેશ થશે; જે સ્થળોએ અનુસૂચિ ડી મુજબ એન.એચ.એ.આઈ. અને આઈ.ઈ. સાથે પરામર્શ કરીને કન્સેશનાયર દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે ત્યાં

સ્થિત હશે". ટોલ પ્લાઝાઓના પ્રાથમિક સ્થળો પરિશિષ્ટ-૧ માં દર્શાવવામાં આવ્યા છે.

અનુચ્છેદ ૪૮ ટોલ પ્લાઝાની વ્યાખ્યા આ મુજબ કરે છે

આ કરારની જોગવાઈઓ અનુસાર વાહનોના પ્રવેશ અને નિષ્ક્રમણનું નિયમન કરવા હેતુસર પ્રોજેક્ટ હાઈવે પર ઉભું કરાયેલ માળખું અને અવરોધો, અને તેમાં આ કરારની જોગવાઈઓ અનુસાર અથવા તેને અનુસંગિક રીતે આવશ્યક તમામ જમીન, ઇમારતો, ઉપકરણો તથા અન્ય સુવિધાઓનો સમાવેશ થશે; પરંતુ શરતે કે આવા ટોલ પ્લાઝા આ કરારની તારીખે જાહેર કરાયેલ કર્નાલ, અંબાલા, લુધિયાણા, જાલંધર શહેરોની અને ઘરૌંડા, નિલોખેરી, કુરુક્ષેત્ર, શાહબાદ, રાજપુરા, સિરહિંદ, માંડી ગોવિંદગઢ, ખત્રા, દોરાહા, સાહનીવાલ, પિલ્લોરે, ગોરાયા, ફગવાડા નગરોની જાહેરિત શહેરી સીમાથી અનુક્રમે ૨૦ કિ.મી. અને ૧૦ કિ.મી.ના અંતરની અંદર ઉભા કરવામાં આવશે નહીં અને તેમની સ્થાપના કન્સેશનાયર દ્વારા સ્વતંત્ર ઇજનેર સાથે પરામર્શ કરીને નક્કી કરાયેલ સ્થળોએ કરવામાં આવશે.

૨૪. ઉપરોક્ત કન્સેશન કરારની જોગવાઈ પર ભારે નિર્ભરતા મૂકી, વિદ્વાન પરિષ્ક વકીલ ડૉ. અભિષેક એમ. સિંઘવીએ અપીલકર્તા-કન્સેશનાયર તરફથી રજૂ કર્યું છે કે કન્સેશન કરારની જોગવાઈઓ અનુસાર સ્વતંત્ર ઇજનેર અને એન.એચ.એ.આઈ. સાથે પરામર્શ કરીને ટોલ પ્લાઝાની જગ્યા પસંદ કરવાનો વિશિષ્ટ અધિકાર તેને છે. તેથી, એવું રજૂ કરવામાં આવ્યું હતું કે કિ.મી. ૧૪૬ અને

કિ.મી. ૨૧૨ પર આવેલી વર્તમાન ટોલ પ્લાઝાઓને કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૮૨ પર ખસેડવાનો પ્રસ્તાવ કરવામાં આવ્યો હતો અને કિ.મી. ૩૨૮ પરનો ૩જો ટોલ પ્લાઝો હાલની જ જગ્યાએ જાળવવાનો હતો, કારણ કે ટોલ પ્લાઝાની જગ્યા નક્કી કરવાનો અપીલકર્તાનો કરારજન્ય અધિકાર હતો અને કિ.મી. ૧૪૬ તથા કિ.મી. ૨૧૨ પરની વર્તમાન ટોલ પ્લાઝાઓને અનુક્રમે કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૨૧૧ પર સ્થળાંતર કરવા અંગે સ્વતંત્ર ઇજનેરની ભલામણો હતી. ભારતના રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પ્રાધિકરણના પ્રાદેશિક અધિકારી (પંજાબ અને હરિયાણા) ને માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલય દ્વારા તા. ૯.૧૧.૨૦૧૦ના પત્ર દ્વારા આ જાણ કરવામાં આવ્યા પછી, અપીલકર્તાએ ટોલ પ્લાઝાઓનું બાંધકામ શરૂ કર્યું અને ત્યારબાદ હરિયાણા સરકારે તા. ૪.૭.૨૦૧૧ના રોજ પ્રતિવાદી સાથે પરામર્શ કરીને કિ.મી. ૧૮૨ની મંજૂર જગ્યાથી ટોલ પ્લાઝાને કિ.મી. ૨૧૧ પર ખસેડવાની આવશ્યકતા રજૂ કરી. વધુમાં એવું પણ જણાવાયું છે કે આ મુદ્દે હરિયાણા સરકાર અને પ્રતિવાદી વચ્ચે થયેલી ચર્ચાના આધારે, કિ.મી. ૧૮૨ પરના ટોલ પ્લાઝાના સ્થાને કિ.મી. ૨૧૧ પર ટોલ પ્લાઝો ખસેડવા બાબતે હરિયાણા સરકારના પ્રસ્તાવ અંગે, જેના માટે અગાઉ સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, પ્રતિવાદીએ અપીલકર્તાની સંમતિ માગી હતી.

૨૫. હરિયાણા સરકારના પ્રસ્તાવને માન આપવા માટે અને યોજનાના રાષ્ટ્રીય હિત તથા જાહેર ઉપયોગિતાને ધ્યાનમાં રાખીને, અપીલકર્તાએ કે.એમ. ૧૮૨ના સ્થાને કે.એમ. ૨૧૧ પર ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતરિત કરવા બાબતે

હરિયાણા સરકારના પ્રસ્તાવનું અનુસરણ કરવા સંમતિ આપી. પ્રતિવાદી દ્વારા સૂચવ્યા મુજબ હરિયાણા સરકારના પ્રસ્તાવનું અનુસરણ કરવાની પોતાની તૈયારી જણાવતી વખતે, અપીલકર્તાએ કન્સેશન કરારની જોગવાઈઓ મુજબ ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર અંગેના પોતાના હકો અનામત રાખ્યા હતા. ત્યારબાદ, સ્વતંત્ર ઈજનેરની ભલામણ, અપીલકર્તાની સંમતિ અને હરિયાણા સરકારના આધારે, પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.એ તેના તા. ૧૧.૧૦.૨૦૧૧ના પત્ર દ્વારા ટોલને કે.એમ. ૨૧૩ પરથી કે.એમ. ૨૧૧.૫૫૦ થી ૨૧૨.૨૫૦ વચ્ચે સ્થળાંતરિત કરવા મંજૂરી આપી.

૨૬. ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાનાંતર કરવાનો ઉપરોક્ત આદેશ વધુ વાદવિવાદનું કારણ બન્યો, કારણ કે નવેમ્બર ૨૦૧૧માં પંજાબ અને હરિયાણાની વડી અદાલતમાં ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થાનાંતર સામે જાહેર હિતની અરજીઓની નવી શ્રેણી દાખલ કરવામાં આવી હતી, કેમ કે ટોલ પ્લાઝા કિ.મી. ૧૧૦ના સ્થાનાંતર વિરુદ્ધ સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ (ગ્રામ પંચાયત દાંગદેહરી અને અન્ય વિ. ભારત સંઘ અને અન્ય) તરીકેની રિટ અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી, પરંતુ તે જ પંજાબ અને હરિયાણાની વડી અદાલતે તા. ૨૫.૧.૨૦૧૨ના આદેશથી ફગાવી દીધી હતી, જેમાં નીચે મુજબ ઠરાવવામાં આવ્યું હતું:

વધુમાં, કરાર મુજબ નિર્ધારિત સમયમર્યાદામાં વાહનવ્યવહારના પ્રવાહને સુગમ બનાવવા માટે હાલના સ્થળે ફ્લાયઓવરનું નિર્માણ કરવાનું હોવાથી, ટોલ પ્લાઝાને વર્તમાન સ્થળ પરથી પ્રસ્તાવિત સ્થળે ખસેડવાનું પ્રથમદ્રષ્ટ્યે

સદ્દભાવપૂર્વકનું જણાય છે. માત્ર એ સરળ કારણસર કે કેટલાક રહેવાસીઓને અસુવિધાનો સામનો કરવો પડશે અથવા તેઓ પર ટોલ ફીનો ભાર આવશે, રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગના વિકાસ અને નિર્માણને અટકાવવું જોઈએ નહીં.

વડી અદાલતે વધુમાં ઠરાવ્યું:

એન.એચ.એ.આઈ. અને કન્સેશનેર દ્વારા ટોલ કરની વસૂલી માટે ટોલ પ્લાઝાની સ્થાપના માટે સ્થળ પસંદ કરતી વખતે વ્યવહાર્યતા, જગ્યા/સ્થાનની ઉપલબ્ધતા સહિત નાણાકીય પાસાને ધ્યાનમાં લેવાનો હોય છે તેથી, અંબાલા મ્યુનિસિપલ મર્યાદાથી ૧.૫ કિ.મી.ની અંદર ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાનો નટપટિ / નિર્ણય અન્યાયસંગત, મનસ્વી અથવા ૨૦૦૮ના નિયમોના ઉલ્લંઘનમાં હોવાનું જણાતું નથી હાલના સ્થળે ફ્લાયઓવરનું નિર્માણ સુલભ બને તે માટે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતર આવશ્યક બન્યું છે.

૨૭. ટોલ પ્લાઝાને ૨૧૧ કિ.મી. – ૨૧૨ કિ.મી. પર સ્થાનાંતરિત કરવા સામે સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૩૯૭૧/૨૦૧૧ (વિશાલ નાગરાથ અને અન્ય વિ./સ. ભારત સંઘ અને અન્ય) તરીકે બીજી એક રિટ અરજી પણ દાખલ કરવામાં આવી હતી, પરંતુ તે પંજાબ અને હરિયાણાની વડી અદાલતે તા. ૧.૫.૨૦૧૨ના આદેશ દ્વારા નામંજૂર કરી હતી, જેમાં વડી અદાલતની બીજી એક ખંડપીઠે પણ ટોલ પ્લાઝાને સ્થાનાંતરિત કરવા અંગે પ્રતિવાદીઓના (અહીંના અપીલકર્તા અને એન.એચ.એ.આઈ.) નિર્ણયમાં કોઈ ખામી શોધી નહોતી અને એમ માનવામાં આવ્યું હતું કે તેઓ સમગ્ર ૨૯૧ કિ.મી.ના પ્રોજેક્ટના સંદર્ભમાં ટોલ પ્લાઝાના

સ્થાનનું મૂલવણ કરવા પોતાના અધિકારક્ષેત્રમાં સંપૂર્ણપણે અધિકૃત હતા, કારણ કે આવશ્યકતા માત્ર ત્રણ ટોલ પ્લાઝા રાખવાની હતી અને તેવા રીતે સ્થિત કરવાના હતા કે જેથી વાહનવ્યવહારની પેરિસ્ટાલ્ટિક ગતિ જેવી સ્થિતિ ઊભી ન થાય અથવા અવરોધબિંદુઓ પણ સર્જાય નહીં. અદાલતે આગળ એવું પણ ઠરાવ્યું કે આવા નિર્ણયો પ્રોજેક્ટના અમલીકરણમાં સંકળાયેલી એજન્સીઓની વિવેકબુદ્ધિ પર છોડી દેવાના હોય છે અને માત્ર એટલા માટે કે કોઈ બીજું સ્થાન વધુ યોગ્ય હોવાનું માનવામાં આવે, તે ન્યાયિક હસ્તક્ષેપને વાજબી ઠેરવવા માટે આધાર બની શકતું નથી.

૨૮. પી.આઈ.એલ. અરજદારોએ એલ.પી.એ. ક્રમાંક ૧૭૦/૨૦૧૨ ધરાવતી લેટર્સ પેટન્ટ અપીલ દાખલ કરીને એકલ ન્યાયાધીશના આ આદેશને પડકાર્યો હતો, પરંતુ પંજાબ અને હરિયાણાની વડી અદાલતે તા. ૬.૧૨.૨૦૧૨ના આદેશ દ્વારા તે પણ નામંજૂર કરી હતી. અપીલ નામંજૂર કરતાં વિભાગીય ખંડપીઠના માનનીય ન્યાયાધીશોએ સ્પષ્ટ રીતે એવું ઠરાવ્યું હતું, જે નીચે ઉતારવામાં આવે છે:

ટોલ પ્લાઝાને સ્થળાંતરિત કરવાની કાર્યવાહી મનમાની અથવા દુર્ભાવનાપૂર્ણ છે એવો દલીલ પણ નકારી કાઢવાની છે. માનનીય એકલ ન્યાયાધીશે આ બાબતે નોંધ્યું છે, અને યોગ્ય રીતે નોંધ્યું છે, કે વર્તમાન સ્થળે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતર સદભાવપૂર્વક કરાયેલું જણાય છે, કારણ કે કરાર મુજબ નિર્ધારિત સમયમર્યાદામાં વાહનવ્યવહારના પ્રવાહને સુગમ બનાવવા માટે

વર્તમાન સ્થળે ફ્લાય ઓવરનું નિર્માણ કરવાનું છે અને માત્ર આ સરળ કારણસર કે કેટલાક રહેવાસીઓને અસુવિધા થશે અથવા તેઓ પર ટોલ ફીની આર્થિક બાધા આવશે, રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગના વિકાસ અને બાંધકામને બંધ રાખવું જોઈએ નહીં.

અમે સમાપ્ત કરીએ તે પહેલાં, અમે ભારતના નેશનલ હાઇવે ઓથોરિટી તેમજ કન્સેશનર તરફથી ઉપસ્થિત વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલની આ રજૂઆત પણ નોંધવા ઇચ્છીએ છીએ કે જ્યાં સુધી સ્થાનિક રહેવાસીઓનો પ્રશ્ન છે, ત્યાં સુધી તેમને ઘણો ઓછો ટોલ દર ચૂકવવો પડશે, જે પ્રતિ વાહન પ્રતિ મહિનો રૂપિયા ૧૫૦/- તરીકે દર્શાવવામાં આવ્યો છે.

સામાન્ય રીતે, ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાન પસંદ કરવાનો પ્રશ્ન સંબંધિત પક્ષકારો પર જ છોડવાનો હોય છે. વર્તમાન કેસમાં, જ્યારે બે રાજ્યો તેમજ નેશનલ હાઇવે ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા જેવી સરકારી સંસ્થા નિર્ણય પ્રક્રિયામાં સંકળાયેલી છે અને તેમણે આર્થિક પાસાઓ પર વિચાર કર્યો છે, ત્યારે આવા નિર્ણયો પાછળના તર્કમાં પ્રવેશ કરવા માટે અદાલતો પૂરતી સજ્જ નથી. એકવાર એવું જણાઈ આવે કે નિર્ણય સદ્ભાવપૂર્વક લેવાયો છે; તે કોઈ વાંકાચૂકા હેતુથી દૂષિત નથી; અને તે કોઈ કાયદેસરની જોગવાઈના ભંગરૂપ નથી, ત્યારે આવા નિર્ણયના ગુણદોષ અંગે વધુ ન્યાયિક પરીક્ષણ કાયદામાં સ્વીકાર્ય નથી.

આથી, અમને આ અપીલમાં કોઈ ચુકિત જણાતી નથી અને તેથી તે ફગાવી દેવામાં આવે છે.

ત્યારબાદ એલ.પી.એ.માં અપાયેલો ચુકાદો અને આદેશને ન તો પી.આઈ.એલ.ના અરજદાર દ્વારા, ન તો પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા કે પ્રતિવાદી- હરીશ કુમાર પુરી દ્વારા ક્યારેય પડકારવામાં આવ્યો હતો અને તેથી એલ.પી.એ.માં અપાયેલો આ ચુકાદો અને આદેશ અંતિમતા પામ્યો હતો.

૨૯. તેમ છતાં, પંજાબ અને હરિયાણાની વડી અદાલત દ્વારા કરાયેલા આદેશો અને પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરી હોવા છતાં, અપીલકર્તાને ૨૧૧ કિમી અને ૧૧૦ કિમી પર આવેલ ટોલ પ્લાઝા ખાતે ટોલ વસૂલાત શરૂ કરવાથી અટકાવવામાં આવ્યો છે, જેના કારણે એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે અપીલકર્તા ગંભીર રીતે પ્રભાવિત થયો છે અને તે એવા સ્થિતિ ટોલ પ્લાઝાઓ પર ટોલ વસૂલાત શરૂ ન થવાને કારણે નોંધપાત્ર નાણાં ગુમાવી રહ્યો છે, જેનો ઉપયોગ યોજનાના નિર્માણ માટે થઈ શક્યો હોત. એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે એન.એચ.એ.આઈ. સતત એક્સરખું જણાવતી આવી છે કે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતર કન્સેશન કરાર અનુસાર છે. આ ખાતરીના આધારે, ઋણદાતાઓએ યોજનામાં નાણાંની ચૂકવણી ચાલુ રાખી છે. તેથી, પ્રતિવાદીએ મંજૂરી આપી અને પ્લાઝાઓનું સ્થળાંતર કરવાની અપીલકર્તા કન્સેશનર તરીકેની હકદારીનું પુનઃપુષ્ટિકરણ કરીને, અપીલકર્તા અને ઋણદાતાઓને યોજનાના નિર્માણમાં મૂડીરોકાણ કરવા પ્રેરિત કર્યા હતા, પરંતુ એન.એચ.એ.આઈ.એ હવે સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી આપ્યા છતાં ૨ ૧/૨ વર્ષ પછી પોતાનો નિર્ણય પલટાવ્યો છે.

૩૦. ડૉ. સિંઘવીએ રજૂ કર્યું છે કે ટોલ પ્લાઝાની પુનઃસ્થાપના અંગે પ્રતિવાદીએ પોતાનો ઉપરોક્ત વલણ બદલ્યો છે અને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ હેઠળ અપીલકર્તા-કન્સેશનેરના હકોને અસ્વીકાર કર્યા છે, જેનાથી કન્સેશન પર મહત્વપૂર્ણ પ્રતિકૂળ અસર થાય છે, કારણ કે પ્રોજેક્ટમાં થયેલ સમગ્ર મૂડીરોકાણ ટોલ પ્લાઝાઓને ખસેડવાની જોગવાઈ અમલમાં મૂકવાના તેના હક પર આધારિત હતું, એટલે કે તેની નાણાકીય રૂપરેખામાં કલ્પાયેલ મુજબ ટોલની શ્રેષ્ઠ વસૂલાત થાય તે માટે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાન નિશ્ચિત કરવું. પરિણામે, ધિરાણદાતાઓએ જણાવ્યું છે કે અપીલકર્તાને નવી જગ્યાઓ પરથી ટોલ વસૂલ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવ્યા વિના તેઓ પ્રોજેક્ટને વધુ ધિરાણ વિતરણ ચાલુ રાખી શકતા નથી.

૩૧. એવું જણાય છે કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર સંબંધિત વિવાદમાં અપીલકર્તા પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતમાં સફળ થયો હોવા છતાં, અપીલકર્તાએ કન્સેશન કરારની કલમ ૪૭.૧ના અનુસંધાને અને પંચાયત તથા સમાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૬ની કલમ ૯ હેઠળ ઓ.એમ.પી. નં. ૩૨૧/૨૦૧૩ દાખલ કરીને દિલ્લી વડી અદાલતનો આશરો લીધો, જે દિલ્લી વડી અદાલત સમક્ષ હજી નિરાકરણ માટે લંબિત છે, જેમાં અપીલકર્તાએ અન્ય બાબતો ઉપરાંત ખનનના પ્રશ્નો તેમજ ટોલ પ્લાઝાના પુનઃસ્થાપનના પ્રશ્નો સહિત અનેક મુદ્દાઓ દિલ્લી વડી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવ્યા છે. એવી જાણ કરવામાં આવી હતી કે ઓ.એમ.પી. નં. ૩૨૧/૨૦૧૩ હજી પણ દિલ્લી વડી અદાલત સમક્ષ

વિચારાધીન છે, પરંતુ હકીકત એ છે કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર સંબંધિત મુદ્દો/વિવાદ પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલત દ્વારા, જેમ અહીં ઉપર અગાઉથી વર્ણવવામાં આવ્યું છે તેમ, પહેલેથી જ અંતિમ રીતે નિશ્ચિત કરી દેવામાં આવ્યો હતો.

૩૨. જોકે, વડી અદાલતે તેના આક્ષેપિત આદેશમાં સ્પષ્ટપણે તે આદેશોને અવગણ્યા હોય અથવા તેમની નોંધ લેવામાં નિષ્ફળ ગઈ હોય એવું જણાય છે, જેના દ્વારા વડી અદાલતે સી.ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ અને સી.ડબલ્યુ. નં. ૨૩૯૭૧/૨૦૧૧ તથા એલ.પી.એ. નં. ૧૭૦/૨૦૧૨ માં તા. ૬.૧૨.૨૦૧૨ના આદેશ દ્વારા ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની અને અપીલકર્તાને કન્સેશનર કરાર દ્વારા સોંપાયેલા હાઈવે પ્રોજેક્ટને પૂર્ણ કરવાની મંજૂરી આપી હતી, જે કરારને એન.એચ.એ.આઈ.એ પોતે જ તા. ૩૦.૬.૨૦૧૦ના પત્ર દ્વારા મંજૂર કર્યો હતો.

૩૩. જોકે, એન.એચ.એ.આઈ., જેણે ટોલ પ્લાઝાઓને સ્થળાંતર કરવાની બાબતને સમગ્ર સમયગાળા દરમિયાન મંજૂરી આપી હતી, તેણે અચાનક ૨૧/૨ વર્ષ પછી યુ-ટર્ન લીધો, જ્યારે એન.એચ.એ.આઈ.ના નવા ચેરમેનએ ૧૮.૩.૨૦૧૩ના રોજ પદભાર સંભાળ્યો અને પ્રથમ વખત એન.એચ.એ.આઈ.ના તે નિર્ણય પર પ્રશ્નો ઉઠાવવાનું શરૂ કર્યું, જેને સ્વતંત્ર ઈજનેર લુઈસ બર્ગરે અગાઉ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થળાંતરને અનુમતિ આપતા મંજૂર કર્યો હતો; અને એવું જણાવ્યું કે તે ભૂલભર્યો તથા એન.એચ.એ.આઈ.ના કેટલાક

અધિકારીઓનો દુર્ભાવનાપૂર્ણ નિર્ણય હતો, જ્યારે આ હકીકતથી અજાણ રહ્યા કે સ્થળાંતરિત ટોલ પ્લાઝા સામે દાખલ થયેલ જનહિત અરજી વડી અદાલતે, વિભાગીય પીઠ સુધી, નામંજૂર કરી હતી અને હરીફાઈ બાદ તે જ બાબતને વડી અદાલતે યથાવત્ રાખી હતી, તથા તેના વિરુદ્ધ એન.એચ.એ.આઈ. અથવા અન્ય કોઈ પક્ષકાર દ્વારા કોઈ અપીલ કરવામાં આવી નહોતી. હકીકતમાં, પ્રારંભિક તબક્કે, એન.એચ.એ.આઈ. તરફથી હાજર રહેલા વકીલે રજૂ કર્યું હતું કે ટોલ પ્લાઝાઓનું સ્થળાંતર કન્સેશન કરારના વિરોધમાં છે, પરંતુ તે દલીલ કન્સેશન કરારમાં રહેલી સ્પષ્ટ જોગવાઈ સામે ટકી શકી નહોતી, કારણ કે તે જોગવાઈ એન.એચ.એ.આઈ. અને સ્વતંત્ર ઇજનેરની મંજૂરીથી આવા સ્થળાંતરને અનુમતિ આપતી હતી, અને કરાર મુજબ સ્થળાંતરને મંજૂર કે નામંજૂર કરવાનો અધિકાર તેમને હતો. આ સ્પષ્ટ વિરોધાભાસ સામે મુકાયા પછી, ત્યારે એન.એચ.એ.આઈ.નું પ્રતિનિધિત્વ કરતા વકીલે અન્ય દલીલો આગળ ધપાવી, જે અગાઉ કોઈપણ સમયે વડી અદાલત સમક્ષ ક્યારેય ઉઠાવવામાં આવી નહોતી.

૩૪. અપીલકર્તાની દલીલનો વિરોધ કરતાં અને વડી અદાલતે તેના આક્ષેપિત આદેશમાં આપેલા નિર્દેશોને સમર્થન આપતાં, પ્રતિવાદી એન.એચ.આઈ. માટે હાજર રહેલાં વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ સુશ્રી ઇન્દુ મલ્હોત્રાએ ઘણાં પાછળના તબક્કે રજૂ કર્યું કે કન્સેશન કરાર મુજબ અપીલકર્તાએ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ ક્રમાંક ૧ ને છ-લેન બનાવવા અંગેનો પ્રકલ્પ નવેમ્બર ૨૦૧૧ સુધી પૂર્ણ કરવાનો હતો. પરંતુ કન્સેશન કરારમાં નિર્ધારિત અવધિ પૂર્ણ થયા પછી પહેલેથી

જ બે વર્ષ વીતી ગયા હોવા છતાં, જાન્યુઆરી ૨૦૧૨થી રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પ્રકલ્પની પ્રગતિ નગણ્ય રહી છે. એવો આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો છે કે અપીલકર્તા હકીકતમાં નવેમ્બર ૨૦૧૨થી કોઈપણ પ્રકારનું કામ કરતો જ નથી. રજૂ કરવામાં આવ્યું કે અપીલકર્તાને નિર્ધારિત અવધિમાં પ્રકલ્પ પૂર્ણ કરવા માટે અનેક તક આપવામાં આવી હતી અને ૩૧.૩.૨૦૧૩ સુધી અનેક મુદતવધારા પણ આપવામાં આવ્યા હતા. તેમ છતાં, અપીલકર્તા પ્રકલ્પ પૂર્ણ કરવામાં નિષ્ફળ ગયો છે. વધુમાં સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું કે નવેમ્બર ૨૦૧૨થી અપીલકર્તાએ રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ ઉપરનું કામ વ્યવહારિક રીતે સ્થગિત કરી દીધું છે, જ્યારે ૧૧.૫.૨૦૦૮, જે નિયુક્ત તારીખ છે, ત્યારથી પ્રવાસી જનતાથી ટોલ વસૂલવામાં આવી રહ્યો છે. એન.એચ.આઈ.એ પોતાની સદ્ભાવના દર્શાવતા દલીલ કરી છે કે તે મુખ્યત્વે વ્યાપક જનહિતમાં સુરક્ષા અને સલામતીના હિતાર્થે રાજમાર્ગ પ્રકલ્પ પૂર્ણ થવા અંગે ચિંતિત છે, પરંતુ અપીલકર્તાએ રાજમાર્ગના નિર્માણની પૂર્ણાવધિમાં કોઈ પ્રગતિ ન કરીને પ્રકલ્પ અટકાવી રાખ્યો હોવાથી, કન્સેશન કરારની જોગવાઈઓ મુજબ પ્રતિવાદી- એન.એચ.આઈ.ને કન્સેશનધારકને બદલી મૂકવાની પરવાનગી અપાવવી જોઈએ. વધુમાં એવી પણ દલીલ કરવામાં આવી છે કે અપીલકર્તાએ પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતને આપેલા બાંહેધરીનો ભંગ કર્યો છે અને તેથી વડી અદાલતે આપેલો આક્ષેપિત આદેશમાં હસ્તક્ષેપ કરવો જોઈએ નહીં.

૩૫. સ્થળાંતર, સ્થાનબદલી અંગેના સૌથી વિવાદાસ્પદ પ્રશ્ન સંબંધે રજૂ કરવામાં આવ્યું છે કે બોલી દસ્તાવેજોમાં નિર્ધારિત પૂર્વનક્કી કરાયેલા સ્થળોથી

ટોલ પ્લાઝાઓને ખસેડવા/સ્થાનબદલી કરવા માટે કન્સેશન કરારમાં કોઈ જોગવાઈ નથી. આ જ રીતે, અપીલકર્તાએ કન્સેશન કરારની કલમ ૪૮.૧ ના આધારે એવો દાવો કર્યો છે કે રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ ક્રમાંક ૧ ના ૨૯૧ કિ.મી.ના વિસ્તૃત પટ્ટામાં કોઈપણ ત્રણ સ્થળોએ ટોલ પ્લાઝાના સ્થળો નક્કી કરવાનો તેને અનિયંત્રિત હક છે, અને તે કન્સેશન કરારની અનુસૂચિ ‘સી’ ના પરિશિષ્ટ ૧ માં ઉલ્લેખિત સ્થળોની પૂર્ણ અવગણના કરી શકે છે; એવો દાવો સંપૂર્ણપણે અસ્થિર, ભ્રાંતિપૂર્ણ અને કન્સેશન કરારની જોગવાઈઓ તથા તેની સમગ્ર યોજનાના વિરુદ્ધ હોવાનું પણ રજૂ કરવામાં આવ્યું છે. આવી વ્યાખ્યા સ્વીકારવામાં આવે તો તે માત્ર કન્સેશન કરારની મૂળભૂત રચનામાં ફેરફાર લાવશે એટલું જ નહીં, પરંતુ બોલી પ્રક્રિયાને પણ પાચમૂળથી ખંડિત કરશે. વધુમાં ઉમેરવામાં આવ્યું કે પ્રોજેક્ટના એવોર્ડ પછી બોલીના પરિમાણોમાં ફેરફાર કરવો માત્ર જાહેર નીતિના વિરુદ્ધ જ નથી, પરંતુ અન્ય અસફળ બોલીદારો પ્રત્યે પણ અન્યાયકારક છે અને તે સ્થાનિક જનતાના ખર્ચે કન્સેશનધારકને અયોગ્ય સમૃદ્ધિ પ્રાપ્ત કરાવવાનું પરિણામ આપશે, જ્યારે કન્સેશન કરારની મૂળ યોજના મુજબ આવી વપરાશ ફી ચૂકવવાની સ્થાનિક જનતા પર કોઈ જવાબદારી નથી.

૩૬. પ્રતિવાદી-એન.એચ.એ.આઈ. તરફથી વધુમાં આ દલીલ કરવામાં આવી હતી કે અપીલકર્તાએ પણ રિયાયત કરારની કલમ ૪૮.૧ ને તેના અનુસૂચિઓ અને પરિશિષ્ટોને સંપૂર્ણ અવગણીને એકાંગી રીતે વાંચવાનો પ્રયાસ કર્યો, પરંતુ કરારની જોગવાઈઓને એકંદરે વાંચવાની હોય છે, એકાંગી રીતે નહીં.

તેથી, જો રિયાયત કરારની કલમ ૪૮.૧ અને અનુસૂચિ 'સી' ની કલમ ૨.૧ માં આપેલ ટોલ પ્લાઝાની વ્યાખ્યાઓને સાથે વાંચવામાં આવે, તો તે વ્યાપક રીતે ત્રણ પાસાઓ આવરી લે છે. પ્રથમ, તેમાં જણાવ્યા મુજબ સંબંધિત નગરોની જાહેર કરાયેલ શહેરી સીમાઓથી ૨૦ કિ.મી. અને ૧૦ કિ.મી. ના અંતરે ટોલ પ્લાઝા સ્થાપિત કરવામાં આવશે નહીં. બીજું, ટોલ પ્લાઝા એવા સ્થળોએ આવેલ હોવા જોઈએ જે રિયાયતધારક દ્વારા એન.એચ.એ.આઈ. અને સ્વતંત્ર ઈજનેર સાથે પરામર્શ કરીને નક્કી કરવામાં આવે અને ત્રીજું, ટોલ પ્લાઝાના પ્રાથમિક સ્થળો પરિશિષ્ટ ૧ માં આપવામાં આવ્યા છે. આ પાસા પર વધુ વિસ્તૃત કરતાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળો બોલીદારોને સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યા હતા અને અનુસૂચિ 'સી' ના પરિશિષ્ટ ૧ માં ઉલ્લેખિત "પ્રાથમિક" શબ્દ મુજબ ટોલ પ્લાઝાના સ્થળો વિશે જો કોઈ અસ્પષ્ટતા હતી, તો પૂર્વ-બોલી પૂછપરછના જવાબને ધ્યાનમાં લેતા તે તમામ શંકાથી પર સ્થાયી રીતે નિશ્ચિત થઈ ગઈ હતી. આ સ્વીકારેલી સ્થિતિ છે કે રિયાયત કરારની અનુસૂચિઓ અને પરિશિષ્ટો રિયાયત કરારનો અભિન્ન ભાગ બને છે અને રિયાયત કરારના મુખ્ય લખાણમાં સ્પષ્ટ રીતે નિર્ધારિત મુજબ તેઓ સંપૂર્ણ બળ અને અસર ધરાવશે. આ જોગવાઈ પર આધાર રાખીને એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે કલમ ૪૮.૧, અનુસૂચિ 'સી' ની કલમ ૨.૧ માં રહેલા "રિયાયતધારક દ્વારા નક્કી કરવાના સ્થળો" શબ્દો તથા અનુસૂચિ 'સી' ના પરિશિષ્ટ ૧ માં "પ્રાથમિક" શબ્દના ઉલ્લેખને ધ્યાનમાં લેતા, સ્થળ નક્કી કરવાની અપીલકર્તાની મર્યાદિત વિવેકસત્તા

માત્ર ટોલ પ્લાઝાના વાસ્તવિક બાંધકામના સમયે ઊભી થનારી કોઈ અનપેક્ષિત સ્થળસંબંધિત અડચણોને દૂર કરવા માટે હતી. ઉપલબ્ધ વિવેકસત્તા માત્ર સ્વતંત્ર ઈજનેર અને એન.એચ.એ.આઇ. ની મંજૂરીથી ટોલ પ્લાઝાના સ્થળમાં અલ્પ પ્રમાણમાં ફેરફાર કરવાની હતી. આ વિવેકસત્તાનો એવો વિસ્તાર કરી શકાય નહીં કે જેના આધારે અપીલકર્તાને રિયાયત કરારની અનુસૂચિ 'સી' ના પરિશિષ્ટ ૧ મુજબ પૂર્વનિર્ધારિત સ્થળોથી, અને જેનું વધુ સ્પષ્ટીકરણ પૂર્વ-બોલી બેઠકના જવાબમાં પણ કરવામાં આવ્યું હતું, ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળ ૩૬ કિ.મી. દૂરના બીજા બિંદુએ ખસેડવાની પરવાનગી આપવામાં આવે જેથી અપીલકર્તા વધારાની આવક એકત્ર કરી શકે. વધુમાં ઉમેરતાં, એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે રિયાયત કરારની કલમ ૪૮.૧ મુજબ તેમાં દર્શાવાયેલ સંબંધિત શહેરોની જાહેર કરાયેલ શહેરી સીમાઓથી ૨૦ કિ.મી. અને ૧૦ કિ.મી. ની અંદર ટોલ પ્લાઝાનું પુનઃસ્થાપન કરવું જોઈએ નહીં. નિર્વિવાદ રીતે, કિ.મી. ૧૧૦ પર ટોલ પ્લાઝાનું પ્રસ્તાવિત સ્થળ ઘરોંડાની નગરપાલિકા સીમાથી ૧૦ કિ.મી. ની અંદર આવે છે તેમજ કર્નાલ અને પાણીપતની નગરપાલિકા સીમાથી પણ ૨૦ કિ.મી. ની અંદર આવે છે. તેથી, અપીલકર્તા દ્વારા પ્રસ્તાવિત મુજબ કિ.મી. ૧૧૦ પર ટોલ પ્લાઝાનું પુનઃસ્થાપન, જો મંજૂર કરવામાં આવે, તો તે કલમ ૪૮.૧ માં આપેલ 'ટોલ પ્લાઝા' ની વ્યાખ્યાનો સંપૂર્ણ ભંગ ગણાશે અને તેને મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં, કારણ કે તે પક્ષકારો વચ્ચે સંમત થયેલ શરતોમાં ફેરફાર કરવા સમાન થશે.

૩૭. ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનમાં ફેરફાર કરવાની બાબતે વધુ વિસ્તૃત દલીલો પણ રજૂ કરવામાં આવી હતી અને એવો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો કે ટેન્ડર આમંત્રિત કરવામાં આવે તે પહેલાં જ ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનો નક્કી કરવામાં આવ્યા હતા અને આર્થિક બાબતો અંગેની મંત્રિમંડળ સમિતિ દ્વારા મંજૂર કરવામાં આવ્યા હતા. ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનોની ઓળખ પ્રોજેક્ટની વ્યવહાર્યતા અહેવાલની તૈયારીના તબક્કે જ કરવામાં આવી હતી અને વ્યવહાર્યતા અહેવાલ માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલયને સોંપવામાં આવ્યા બાદ, જાહેર-ખાનગી ભાગીદારી મૂલ્યાંકન સમિતિ પાસેથી પ્રોજેક્ટનું હસ્તાંતરણ લેવામાં આવ્યું હતું અને તે બાદ આર્થિક બાબતો અંગેની મંત્રિમંડળ સમિતિએ પ્રોજેક્ટને મંજૂરી આપી હતી. તે પછી જ પ્રોજેક્ટ માટેની બોલીઓ આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી અને તેમાં ટોલ પ્લાઝાના પૂર્વનિર્ધારિત સ્થાનોનો બોલી દસ્તાવેજોમાં સ્પષ્ટ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો. તેથી, ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનો ભારત સરકાર દ્વારા, પ્રોજેક્ટના કુલ ખર્ચ સહિત સંબંધિત વિવિધ પરિબલોને ધ્યાનમાં રાખીને મંજૂર કરવામાં આવ્યા હતા. ઉપરોક્તને ધ્યાનમાં લેતાં, ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનો શરૂઆતથી જ અંતિમ હતા અને કાનૂની મંજૂરીનો ભાગ હતા. આ પરિસ્થિતિમાં, એવો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો કે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાનાંતરણ કરવાથી બોલી માટેના માપદંડો અને પ્રોજેક્ટનો કુલ ખર્ચ સંપૂર્ણપણે બદલાઈ જશે, જેના આધારે વિવિધ બોલીદાતાઓ પાસેથી બોલીઓ આમંત્રિત કરવામાં આવી હતી. આના સમર્થનમાં, વકીલે આ અદાલતના મોનાર્ક ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર (પી) લિમિટેડ વિ. કમિશનર, ઉલ્હાસનગર

મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન, જે (૨૦૦૦) ૫ એસ.સી.સી. ૨૮૭ માં અહેવાલિત છે, તે નિર્ણય પર નિર્ભરતા દર્શાવી અને રજૂ કર્યું કે આ અદાલતે (સર્વોચ્ચ અદાલતે) આ દષ્ટિકોણને માન્યતા આપી હતી કે જો ટેન્ડરની કોઈ શરતમાં, ખેલાડીઓ મેદાનમાં પ્રવેશી ગયા પછી ફેરફાર કરવામાં આવે, તો તે રમત શરૂ થયા પછી તેના નિયમો બદલી નાખવા સમાન છે, જે ટેન્ડર પ્રક્રિયામાં ભાગ લેનારા અન્ય ઉમેદવારો પ્રત્યે સ્પષ્ટપણે અન્યાયકારક ગણાય.

૩૮. વિદ્વાન વકીલે વધુમાં રજૂ કર્યું કે ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થાનાંતરણ બાબતની દરખાસ્તને સ્વતંત્ર ઇજનેરે શરતી ભલામણ કરીને સિદ્ધાંતતઃ શરતી મંજૂરી આપવામાં આવે તે પહેલાં ત્રણ વખત નામંજૂર કરી હતી. આ સંદર્ભમાં વિગતો આપતાં દર્શાવવામાં આવ્યું કે હાલનાં ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થાનાંતરણ માટેની એક દરખાસ્ત અપીલકર્તા તરફથી તારીખ ૧૧.૩.૨૦૧૦ ના પત્ર દ્વારા સ્વતંત્ર ઇજનેરને પ્રાપ્ત થઈ હતી. અપીલકર્તાની આ દરખાસ્તને સ્વતંત્ર ઇજનેરે પોતાના તારીખ ૧૮.૩.૨૦૧૩, ૨.૪.૨૦૧૦ અને ૨૯.૫.૨૦૧૦ ના પત્રો દ્વારા નામંજૂર કરી હતી, કારણ કે સ્વતંત્ર ઇજનેરે ઉક્ત દરખાસ્તને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની જોગવાઈઓના વિરુદ્ધ હોવાનું માન્યું હતું. સ્વતંત્ર ઇજનેરનું વિચારી-વિમર્શી મંતવ્ય એવું હતું કે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાનાંતરણ કાર્યક્ષેત્રમાં ફેરફાર સમાન ગણાશે. સ્વતંત્ર ઇજનેરે કન્સેશનરની દરખાસ્ત એ આધારે નામંજૂર કરી હતી કે આ પ્રસ્તાવિત સ્થાનો ટોલ પ્લાઝાની વ્યાખ્યા અને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની

જોગવાઈઓ સાથે વિરોધાભાસ ધરાવે છે. તેથી, સ્વતંત્ર ઈજનેરે નિરીક્ષણ કર્યું કે તે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની જોગવાઈઓના વિરુદ્ધ નિર્ણય લઈ શકતા નથી.

૩૯. એન.એચ.એ.આઈ.નું પ્રતિનિધિત્વ કરતા વિદ્વાન વકીલે ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવાની પરવાનગી ન આપવાના સંબંધમાં ભૂતકાળનો ઇતિહાસ ખૂબ વિગતવાર રજૂ કર્યો હોવા છતાં, અંતે એ નોંધાયું કે સ્વતંત્ર ઈજનેરે તેના તા. ૩૦.૬.૨૦૧૦ના પત્ર દ્વારા એવું વ્યક્ત કર્યું હતું કે કર્નાલ ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવા બાબતે તેને અસહમતિ નથી, જોકે તેણે એ પણ નોંધ્યું હતું કે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં લેતાં તે કાર્યક્ષેત્રમાં ફેરફાર સમાન ગણાશે. પરંતુ ત્યારબાદ સ્વતંત્ર ઈજનેરે તેના તા. ૧૦.૦૭.૨૦૧૦ના પત્ર દ્વારા અંતિમ રીતે એવો “અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો કે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળ પરિવર્તન, સક્ષમ સત્તાધિકારીની મંજૂરીને આધીન રહી, કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની વિવિધ કલમો તથા ભારત સરકાર દ્વારા પ્રસિદ્ધ ગેઝેટ સૂચનાને ધ્યાનમાં રાખીને મંજૂર કરવામાં આવી શકે.” તેમ છતાં, એન.એચ.એ.આઈ.ના વકીલે હજુ પણ અગાઉની પૃષ્ઠભૂમિ પર જ ભાર મૂક્યો છે, જેમાં સ્વતંત્ર ઈજનેરે શરૂઆતમાં ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવા અંગે કેટલીક અનામતતાઓ વ્યક્ત કરી હતી, અને એ વાતની અવગણના કરી છે કે ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવાના પ્રશ્ન પર તમામ અભિપ્રાય અને પ્રત્યુત્તર અભિપ્રાય પછી, સ્વતંત્ર ઈજનેરે અંતે તા. ૩૦.૬.૨૦૧૦ના પત્ર દ્વારા ટોલ પ્લાઝાને ખસેડવા માટે મંજૂરી આપી હતી.

૪૦. જોકે, તે જ અમલમાં મૂકી શકાયું નહોતું, કારણ કે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા માટે સ્વતંત્ર ઇજનેરની મંજૂરી મળતાં, અહીં અગાઉ ઉલ્લેખિત ઓછામાં ઓછા બે જાહેર હિતની અરજીઓ ઊભી થઈ, જેમાં ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની કાર્યવાહી પડકારવામાં આવી હતી; અને તે પ્રસંગે વડી અદાલતે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની મંજૂરી આપતા એકલ ન્યાયાધીશના આદેશને મંજૂરી આપી હતી, કારણ કે વિભાગીય ખંડપીઠે, કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની કલમ તથા સ્વતંત્ર ઇજનેર અને એન.એચ.એ.આઈ.ના અભિપ્રાયને ધ્યાનમાં રાખીને, ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની મંજૂરી આપતા એકલ ન્યાયાધીશના આદેશને યથાવત્ રાખી એલ.પી.એ. નામંજૂર કરી હતી. એન.એચ.એ.આઈ.એ કે જાહેર હિતની અરજી કરનારોએ, ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની મંજૂરી આપતા વડી અદાલતના ચુકાદા અને આદેશને પડકાર્યો નહોતો. ન્યાયિક શિષ્ટાચારના પ્રશ્નરૂપે, રચનાત્મક પ્રતિનિર્ણિતાના સિદ્ધાંતમાં અંતર્નિહિત અને સર્વોપરી કાનૂનના શાસનને અનુરૂપ, પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા અંગેના વિવાદનો અંતિમ નિરાકરણ આપ્યું હોવાથી, તે વિવાદ અંતિમતા પામી ગયો હોવાનું અનુમાન થવું જોઈએ; પરંતુ રચનાત્મક પ્રતિનિર્ણિતાના સિદ્ધાંતના પ્રકાશમાં, ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા અંગેનો વિવાદ હજી પણ જીવંત રાખવામાં આવ્યો, તે અતિશય વિસ્મયજનક અને અસમજ્ય છે, કારણ કે અપીલકર્તાએ દિલ્લી વડી અદાલતમાં મંડેમસનો રિટ અથવા અન્ય યોગ્ય દિશાનિર્દેશ માગતી બીજી એક રિટ અરજી દાખલ કરી હતી, જેમાં તેને ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની મંજૂરી આપવામાં આવે એવી

માંગ કરવામાં આવી હતી; તે રિટ અરજી અંતે નામંજૂર કરવામાં આવી હતી અને યોગ્ય રીતે જ કરવામાં આવી હતી, કારણ કે કોઈપણ સ્થિતિમાં તે ગ્રાહ્ય ઠરી શકતી નહોતી. આ બાબત પણ એટલી જ નોંધપાત્ર છે કે, ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા સંબંધિત વિવાદ અંગે આ સમગ્ર કાર્યવાહી હાથ ધરવામાં આવી હોવા છતાં, પંચની નિમણૂક માટે આર્બિટ્રેશન એન્ડ કોન્સિલિએશન એક્ટ, ૧૯૯૬ ની કલમ ૯ હેઠળ અરજી દાખલ કરવામાં આવી હતી, જેથી ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની બાબત સહિતના અનેક વિવાદોનું નિરાકરણ થાય; પરંતુ એ બાબત અવગણવામાં આવી કે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા સંબંધિત વિવાદનો ન્યાયિક પક્ષે પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલત દ્વારા પહેલેથી જ વિચાર કરવામાં આવી ચૂક્યો હતો, જ્યારે ખસેડવાની કાર્યવાહી સામેની બે રિટ અરજીઓ અને એક એલ.પી.એ. વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠ દ્વારા નામંજૂર કરવામાં આવ્યા હતા; તેમ છતાં એન.એચ.એ.આઈ. અને અપીલકર્તા/કંપની ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા અંગેની દલીલ પર સતત વાદવિવાદ અને પ્રતિસ્પર્ધા કરતાં રહ્યા છે.

૪૧. હકીકતમાં, અમે નોંધ્યું છે કે માત્ર ઈ.સ. ૨૦૧૩માં, અર્થે ૧૮.૩.૨૦૧૩ના રોજ, જ્યારે એક નવા પદગ્રાહકે એન.એચ.એ.આઈ.ના અધ્યક્ષ તરીકે કાર્યભાર સંભાળ્યો, ત્યારે ૧૮.૩.૨૦૧૩ તારીખનું એક પત્ર જારી કરવામાં આવ્યું, જેમાં ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર અંગે અપીલકર્તાનો પ્રસ્તાવ અંતે નામંજૂર કરવામાં આવ્યો હતો અને તેમાં એવું જણાવાયું હતું કે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા ૯.૧૧.૨૦૧૦ના રોજ અપાયેલ સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરી માત્ર શરતી સ્વરૂપની હતી અને

વધુમાં વધુ તેની ૯.૧૧.૨૦૧૦ની ચિઝી દ્વારા તે માત્ર ભલામણાત્મક જ હતી, જ્યારે આ હકીકત અવગણવામાં આવી કે સ્વતંત્ર ઇજનેરે તે પહેલાં ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાના પ્રસ્તાવને મંજૂરી આપી હતી. આ બધાની છતાં, અરજી હજી પણ બાકી છે અને તેમાં આ આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા અંગેનો મુદ્દો લવાઈ કાર્યવાહી દરમિયાન નક્કી કરવામાં આવે અને એન.એચ.એ.આઈ.ને આઈ.ઈ.ના નિર્ણયમાં હસ્તક્ષેપ કરવાની પરવાનગી આપવામાં ન આવે, જે નિર્ણયને એન.એચ.એ.આઈ.એ મંજૂર કર્યો હતો અને જેણે અગાઉ આ સ્થળાંતરને સમર્થન આપ્યું હતું. હકીકતમાં, એન.એચ.એ.આઈ.એ આ હકીકત પ્રત્યે સંપૂર્ણ અજ્ઞાનતા દર્શાવી હોય એવું જણાય છે કે જ્યારે પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે સી.ડબ્લ્યુ.પી. નં. ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧, સી.ડબ્લ્યુ.પી. નં. ૨૩૯૭૧/૨૦૧૧ અને એલ.પી.એ. નં. ૧૭૦/૨૦૧૨માં કારણદર્શક ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા સ્થળાંતરની પરવાનગી આપી વિવાદનો પહેલેથી જ નિકાલ કરી દીધો હતો, ત્યારે એન.એચ.એ.આઈ.ના અધ્યક્ષ પાસે સ્થળાંતર પર સવાલ ઉઠાવતું પત્ર બહાર પાડવાની કઈ કાનૂની સત્તા બાકી રહી હતી. આ તો વધુ વિચિત્ર છે કે એક સત્તાધિકારીએ, વડી અદાલતના કારણદર્શક ચુકાદા અને આદેશ પ્રત્યે અવમાનનાજનક અવગણના દર્શાવી, ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરને મંજૂરી આપનાર આદેશનો અવગણનાપૂર્વક ભંગ કરવાનો દુસ્સાહસ કર્યો; અને એટલું જ વિચિત્ર એ પણ છે કે વડી અદાલતે પણ પ્રત્યક્ષપણે આક્ષેપિત આદેશ દ્વારા આ હકીકત અવગણેલી જણાય છે કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર અંગેનો

વિવાદ, ભલે વડી અદાલતના ન્યાયિક નિર્ધાર દ્વારા અંતિમરૂપે નિશ્ચિત થઈ ગયો હતો, છતાં એન.એચ.એ.આઈ.એ હઠપૂર્વક એ જ દલીલ ચાલુ રાખી કે તે સ્થળાંતરને મંજૂરી આપી શકતું નથી, જ્યારે તેના આઈ.ઈ. (સ્વતંત્ર ઇજનેર)એ અગાઉ તેની મંજૂરી આપી હતી અને તે અંગે કરારમાં રહેલી સ્પષ્ટ કલમને આધારે એન.એચ.એ.આઈ.એ પણ તેને સ્વીકાર્યું હતું.

૪૨. હકીકતમાં, મુખ્ય વિવાદ ચદ્દપિ કન્સેશન કરારના કરારકર્તા પક્ષકારો/હસ્તાક્ષરકારો વચ્ચે છે, જે એન.એચ.એ.આઈ. અને અપીલકર્તા કંપની છે, અને કરારમાં સમાયેલ શરતો તથા નિયમોને સમાવેશ કરીને જે કરાર પર આયોજન આયોગ અને આર્થિક બાબતોના મંત્રાલયની મંજૂરી સાથે હસ્તાક્ષર કરવામાં આવ્યા હતા અને તેનો અમલ કરવામાં આવ્યો હતો, ત્યારે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૫ ભારત સંઘ હાજર થયું, જેને આ અદાલતે માત્ર કરારકર્તા પક્ષકારો વચ્ચેનો વિવાદ સુગમ બનાવવા અને તેનો ઉકેલ લાવવા હેતુથી નોટિસ પાઠવી હતી, અને સ્વીકાર્ય રીતે તે પોતે કરારકર્તા પક્ષકાર નથી, કારણ કે તે કન્સેશન કરારનો હસ્તાક્ષરકાર નથી. તેમ છતાં, તે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ.ના સમર્થનમાં હાજર થયું છે, જેનું પ્રતિનિધિત્વ એડિશનલ સોલિસિટર જનરલ શ્રી પારસ કુહાડ દ્વારા કરવામાં આવે છે. જોકે, વિધાવાન એ.એસ.જી. શ્રી કુહાડે ભારત સંઘ તરફથી પોતાની દલીલો માત્ર લાગુ પડતી વૈધાનિક જોગવાઈઓની રચનામાં ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાન પરિવર્તન કરવાની અનુમત્યતા સંબંધિત મુદ્દા સુધી તેમજ રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગોના વિકાસ માટેના કરારના સંદર્ભમાં કેન્દ્ર સરકારની વૈધાનિક

સ્થિતિ શું છે તે પ્રશ્ન સુધી મર્યાદિત રાખી હતી. અન્ય બાબતો ઉપરાંત, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી કે રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ અધિનિયમ, ૧૯૫૬ ની કલમ ૪ ને કલમ ૮ એ(૧) સાથે વાંચતા સ્પષ્ટ થાય છે કે રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગો સંઘમાં નિહિત છે અને કલમ ૮ એ(૧) ના બળે વિકાસ માટે કરારમાં પ્રવેશવાની સત્તા પણ કેન્દ્ર સરકારમાં નિહિત છે. જોકે, આ સ્થિતિ અંગે કોઈ વિવાદ નથી અને તેથી આ મુદ્દામાં પ્રવેશ કરવાની અથવા તેનો વિસ્તૃત રીતે વિચાર કરવાની વાસ્તવમાં જરૂર નથી, કારણ કે આ સ્થિતિ કોઈપણ પક્ષકાર દ્વારા વિવાદિત કરવામાં આવી નથી, તેમજ અમને પણ કોઈ શંકા નથી કે રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ પ્રાધિકરણ રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ અધિનિયમ, ૧૯૫૬ હેઠળ સ્પષ્ટપણે એક પ્રાધિકરણ છે અને પોતાની સત્તા રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ પ્રાધિકરણમાં નિહિત કરવાની અથવા તેને સોંપવાની સત્તા કેન્દ્ર સરકારને છે. તેથી, વિધાવાન એ.એસ.જી. સાથે અમે આ હદ સુધી સંપૂર્ણ સહમત છીએ કે કેન્દ્ર સરકાર સત્તાવાર ગઝેટમાં પ્રસિદ્ધ થતી જાહેરનામા દ્વારા સમયાંતરે એવા જાહેરનામામાં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવેલ તેવા રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ અથવા તેના કોઈપણ ભાગખંડને પ્રાધિકરણમાં નિહિત કરી શકે છે અથવા તેને સોંપી શકે છે. આ જોગવાઈ રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ પ્રાધિકરણ અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૧ તથા કલમ ૧૫(૨) અને (૩) હેઠળ પણ સ્પષ્ટ રીતે છે, અને ઉક્ત અધિનિયમની કલમ ૧૫(૨) સ્પષ્ટપણે નિર્ધારિત કરે છે કે ઉપકલમ (૧) ની જોગવાઈઓને આધિન, “આ અધિનિયમ હેઠળ કોઈપણ કરાર જે સ્વરૂપે અને જે રીતથી કરવામાં આવશે તે નિયમનો દ્વારા જોગવાયેલ હોય તેવી રહેશે.” અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની

કલમ ૧૧ ની ઉપકલમ (૩) વધુમાં સ્પષ્ટપણે નિર્ધારિત કરે છે કે જે કોઈ કરાર આ અધિનિયમ અને નિયમનોની જોગવાઈઓ અનુસાર નથી તે પ્રાધિકરણ પર બંધનકારક રહેશે નહીં. ભારતના રાષ્ટ્રીય મહામાર્ગ પ્રાધિકરણ અધિનિયમ, ૧૯૮૮ હેઠળ ટોલ ફી વસૂલવા માટે બનાવવામાં આવેલા ૧૯૯૭ ના નિયમોની નિયમ ૩(૨) વધુમાં નિર્ધારિત કરે છે કે જે કોઈ કરાર આ અધિનિયમ અને નિયમનોની જોગવાઈઓ અનુસાર નથી તે પ્રાધિકરણ પર બંધનકારક રહેશે નહીં અને ફીની દરો તથા વસૂલાતનો સમયગાળો, આવા વિભાગના સમગ્ર ભાગ અથવા તેના કોઈ ભાગના નિર્માણ, જાળવણી, સંચાલન અને કામગીરીમાં થયેલા ખર્ચ, મૂડીનિવેશ પરનું વ્યાજ, વાજબી વળતર, વાહનવ્યવહારનું પ્રમાણ અને આવા કરારનો સમયગાળો ધ્યાનમાં રાખીને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા સત્તાવાર ગઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા નક્કી કરવામાં આવશે અને નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવશે.

૪૩. જોકે, વિદ્વાન એ.એસ.જી.એ નેશનલ હાઈવેઝ ઓથોરિટી અધિનિયમ હેઠળ સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓ સ્થાપિત કરવા માટે અનેક નઝીરોનો ઉલ્લેખ કર્યો છે, તેમ છતાં, આધાર લેવાયેલી નઝીરોના નિર્ણયસિદ્ધાંત વિના પણ અમે આ સ્થિતિ સ્વીકારવામાં કોઈ મુશ્કેલી અનુભવતા નથી કે કાયદાકીય કરારોના કેસમાં, કાયદાની શરતો કરારની શરતો કરતાં પ્રબળ રહે છે. તેથી, કરારની શરતો અને નિયમોનું નિર્ધારણ નિઃસંદેહ કરારનામું તૈયાર કરતી વખતે કેન્દ્રીય સરકાર દ્વારા વ્યક્ત કરાયેલ વિચારવિમર્શ, ચર્ચાઓ અને મતોને અનુસરી કરશે અને નેશનલ હાઈવેઝ ઓથોરિટી, જે અધિનિયમની ૪ શરતો મુજબ કેન્દ્રીય સરકારની એક

એજન્સી છે, તેને એન.એચ.એ.આઈ.ના મસૂદા કરારમાં અંતે સામેલ કરવામાં આવેલી શરતો અને નિયમોનો સમાવેશ કરવો પડે છે. પરંતુ, એકવાર કરારપક્ષકારો દ્વારા કરાર પર હસ્તાક્ષર થઈ જાય, ત્યારે સ્પષ્ટ છે કે પૂર્ણ થયેલા કરાર તરીકે કાનૂની સત્તા પ્રાપ્ત કરેલો તે કરાર, હસ્તાક્ષર કરનાર પક્ષકારો વચ્ચેના કરારની શરતો અને નિયમોને સંચાલિત કરશે અને ત્યારબાદ તે કરારપક્ષકારો માટે બંધનકારક બનશે. પરંતુ એ દલીલ કરવી કે, કરારપક્ષકારો દ્વારા હસ્તાક્ષર થયા પછી કરાર પૂર્ણ થઈ ગયો હોવા છતાં, કોઈ કાયદાકીય ઉદ્બંધનના અભાવમાં તેના વહીવટી પક્ષે કેન્દ્રીય સરકારનું મંતવ્ય કરારની શરતો અને નિયમો પર પ્રબળ રહેશે, તે સ્વીકારવું મુશ્કેલ છે; અને વર્તમાન બાબતમાં તો એવો દાવો પણ નથી કે કન્સેશનલ એગ્રીમેન્ટની શરતો અને નિયમો કોઈ કાયદા અથવા કોઈ કેન્દ્રીય વિધાનના વિરોધમાં છે જેથી કરારની જોગવાઈને રદ કરી શકાય.

જા. તેથી, અમારો એવો મત છે કે છૂટછાટ કરાર પર અપીલકર્તા – સંયુક્ત સાહસ કંપની અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ – એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા હસ્તાક્ષર થઈ ગયેલા હોવાથી, કોઈ વૈધાનિક ઉદ્બંધનના અભાવે કરારની શરતો અને નિયમો ઉપરાંત પોતાનો મત વ્યક્ત કરવાની ભારત સંઘની ભૂમિકા પ્રબળ થવા દેવામાં આવી શકે નહીં, કારણ કે કરારના અમલ પછી તે આ સંબંધમાં માત્ર અધિસૂચના જારી કરી શકે છે. તેથી, પ્રચલિત તથ્યો અને પરિસ્થિતિઓ હેઠળ તેની સ્થિતિ વધુમાં વધુ સુગમકર્તાની ગણાવી શકાય તેવી હોવાથી અને તેનાથી વધુ નહીં હોવાથી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ – ભારત સંઘ તરફથી રજૂ કરવામાં આવેલી દલીલોની

યોગ્યતા કે અન્યથા અંગે અમે વધુ આગળ જવું ઇચ્છતા નથી. નિશ્ચિતપણે, જો છૂટછાટ કરાર કોઈ વૈધાનિક ઉલ્લંઘનની ખામીથી પીડિત હોત, તો સ્થિતિ ભિન્ન હોત. કારણ કે છૂટછાટ કરાર માત્ર અપીલકર્તા – સંયુક્ત સાહસ કંપની અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ – એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે જ હસ્તાક્ષરિત થયો છે અને તે કરાર કોઈ કાયદા અથવા કેન્દ્રીય અધિનિયમના ઉલ્લંઘનમાં છે એવો દૂરથી પણ આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો નથી, તેથી પ્રચલિત તથ્યો અને પરિસ્થિતિઓમાં ભારત સંઘની હસ્તક્ષેપ કરવાની અથવા વિરોધ કરવાની ભૂમિકા કે સત્તા માન્ય રાખી શકાય નહીં, કારણ કે આ અપીલમાં ભારત સંઘ વધુમાં વધુ માત્ર ઔપચારિક પ્રતિવાદી છે.

જપ. તેમ છતાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ હરીશ કુમાર પુરી, જેમણે શરૂઆતમાં માત્ર રાષ્ટ્રીય રાજમાર્ગ પર મુસાફરોની સુરક્ષા અને સલામતી સુનિશ્ચિત કરવા માટે પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતમાં જાહેર હિતની અરજી દાખલ કરી હતી, તેઓ પણ આ મામલામાં હાજર થયા છે અને વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી પી.એસ. પટવાલિયા મારફતે દલીલો રજૂ કરી છે અને વાસ્તવમાં એન.એચ.એ.આઈ. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ના વલણને તેમજ વડી અદાલતે આપેલો વિવાદિત આદેશ, જે આ અપીલમાં પડકાર હેઠળ છે, તેનો સમર્થન કર્યો છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧- પી.આઈ.એલ. અરજદારનું પ્રતિનિધિત્વ કરતા વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી પટવાલિયાએ, અન્યો ઉપરાંત, એવી રજૂઆત કરી કે અપીલકર્તા/કંપની દ્વારા ટોલ પ્લાઝા સ્થાનાંતરિત ન કરવાની આપેલી દલીલ માત્ર યોજનાને ચાલુ રાખવામાં થયેલા વિલંબને

ન્યાયસંગત ઠેરવવા માટેનો એક બહાનો છે, કારણ કે તે વિલંબ માટે એક પછી એક કારણો આપતી આવી છે અને દર વખતેએક નવો નીરસ બહાનો રજૂ કરે છે. તેમની રજૂઆત મુજબ, અપીલકર્તાએ ટોલ પોઇન્ટ/ટોલ પ્લાઝા સ્થાનાંતરિત કરવા માટે લીકેજનો જે મુદ્દો ઉઠાવ્યો છે તે માત્ર યોજના પૂર્ણ ન કરવા માટેનો ઉપાય છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી કે રાજમાર્ગ સાથે જોડાતા કોઈ નવા પ્રવેશ માર્ગો/ક્રોસ રોડ બનાવવામાં આવ્યા નથી અને અપીલકર્તા દ્વારા આક્ષેપિત કહેવાતા લીકેજ/વળાંકમાર્ગો હકીકતમાં સીધા રાજમાર્ગો છે અને મુખ્ય માર્ગો ઘણા ઘણા વર્ષોથી અસ્તિત્વમાં છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧- શ્રી પુરીએ એવું પણ જણાવ્યું છે કે એસ્કો ખાતાઓમાંથી વિશાળ રકમો હસ્તાંતરિત કરવામાં આવી રહી છે, જે યોજનામાં ખર્ચાવા જોઈતી હતી. વધુમાં ઉમેરવામાં આવ્યું કે કન્સેશનરે નાણાકીય સંસ્થાને નાણાકીય માળખું રજૂ કરતી વખતે યોજનાનો ખર્ચ વાસ્તવિક રૂ. ૨૭૪૭ કરોડ સામે રૂ. ૪૫૧૭ કરોડ દર્શાવ્યો હતો, જે વધુ ઊંચું ઋણ મેળવવા માટે કરવામાં આવ્યું હતું, અને તેથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અપીલકર્તાની કાર્યવાહી જાહેર હિતમાં નથી. આ પણ દલીલ કરવામાં આવી કે ટોલ પ્લાઝા સ્થાનાંતરણ સંબંધિત વિવાદ વડી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવાયેલ મુદ્દો નહોતો. તેથી, અપીલકર્તાને આ અદાલત સમક્ષ આ પ્રશ્ન ઉઠાવવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં, કારણ કે સ્થાનાંતરણ સર્વથા જાહેર હિતમાં નથી, કારણ કે અપીલકર્તા આવું કરીને માત્ર સામાન્ય જનતાના ખર્ચે પોતાને સમૃદ્ધ બનાવા માંગે છે. વધુમાં દલીલ કરવામાં આવી કે સ્થાનાંતરણની પરિસ્થિતિમાં રસ્તાનો માત્ર ખૂબ જ નાનો ભાગ આવરી

લેવાશે, ત્યારબાદ મુસાફરોને ટોલ પ્લાઝા મારફતે પસાર થવું પડશે અને હરિયાણાના મુસાફરોને હરિયાણાના સમગ્ર ભાગ માટે વિશાળ ટોલ ચૂકવવો પડશે, જે હાલ કરનાલા ટોલ પ્લાઝા ખાતે પ્રતિ વાહન રૂ. ૧૦૦/- કરતાં વધુ છે. જો ટોલ પ્લાઝા પાનીપત વિસ્તારની નજીક સ્થાનાંતરિત કરવામાં આવે, તો અત્યંત ટૂંકા અંતર માટે મુસાફરી કરનાર અને ચમુના નગર મારફતે હિમાચલ પ્રદેશ, ઉત્તરાખંડ અને ઉત્તર પ્રદેશ જેવા અન્ય રાજ્યોમાં જવા માટે રાજમાર્ગ છોડનાર લોકોને હરિયાણાના સમગ્ર ભાગ માટે ટોલ ચૂકવવાનો વારો આવશે, જેનો તેઓ ઉપયોગ જ નહીં કરે. તેવી જ રીતે, જો શંભુ બેરિયર નીલોખેરી ખાતે પ્રસ્તાવિત સ્થળે સ્થાનાંતરિત કરવામાં આવે, તો પંજાબ રાજમાર્ગના અત્યંત નગણ્ય અંતર માટે મુસાફરી કરનાર અને બનૌર તેમજ આગળ હિમાચલ પ્રદેશ અને જમ્મુ અને કાશ્મીર જવા માટે રાજમાર્ગ છોડનાર લોકોને પંજાબના ભાગ માટે ટોલ ચૂકવવાનો વારો આવશે, જેનો તેઓ ક્યારેય ઉપયોગ નહીં કરે. તેથી, પ્લાઝાનું સ્થાનાંતરણ જાહેર હિતમાં નહીં હોય, કારણ કે ટોલ તો માત્ર ત્યારે જ વસૂલ કરી શકાય જ્યારે મુસાફરો રાજમાર્ગની સુવિધાઓનો ઉપયોગ કરતા હોય. તેને આવશ્યક વસૂલાત શુલ્ક તરીકે બનાવી શકાય નહીં જેથી રાજમાર્ગનો અત્યંત નાનો ભાગ વાપરનાર વ્યક્તિએ પણ સમગ્ર રાજમાર્ગ ભાગ માટે ચૂકવણી કરવી પડે. અંતે એવી રજૂઆત કરવામાં આવી કે અપીલકર્તા દ્વારા દાવો કરાયેલ રાજમાર્ગનું ૭૦ ટકા કાર્ય પૂર્ણ થયાનું કહેવું પણ તથ્યાત્મક રીતે ખોટું છે, કારણ કે છ-લેનિંગ માટે રાજમાર્ગમાં અનેક તબક્કાઓ છે અને અધૂરા પ્રોજેક્ટો, અડધા બનેલા ફ્લાયઓવર અને પ્રચુર પ્રમાણમાં સેવા

માર્ગોના અભાવથી તે ચિહ્નિત છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ મુજબ, ભારે ટ્રાફિક અને ખરાબ રીતે જાળવાયેલા સાંકડા વળાંકમાર્ગોને કારણે જનતા માટે રાજમાર્ગ પર મુસાફરી કરવી દુષ્પ્રાય બની ગઈ છે. તેથી, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧એ વડી અદાલતના વિવાદિત નિર્દેશોનું સમર્થન કર્યું છે, જેના દ્વારા એન.એચ.એ.આઈ.ને અપીલકર્તા પાસેથી યોજના પોતાના કબજામાં લઈ તેની દેખરેખ હેઠળ તેનું સમાપન સુનિશ્ચિત કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી છે. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧એ કુરુક્ષેત્ર જિલ્લામાં આવતાં એન.એચ. ક્રમાંક ૧ પર થયેલા પ્રાણઘાતક અકસ્માતો અને ઈજાઓના આંકડા પણ આપ્યા છે, જેના દ્વારા તે એ સ્થાપિત કરવા માંગે છે કે પાનીપતથી જલંધર સુધીના આ માર્ગ પર વિવિધ ટોલ બેરિયરો પર ભારે પરંતુ ગેરકાયદેસર ટોલ ચૂકવવા છતાં, અપીલકર્તા-કંપનીની બેદરકારી અને નિષ્ફળતાના કારણે મુસાફરો જાનહાનિ અને માલમત્તાની ભારે ક્ષતિ સહન કરી રહ્યા છે. આમ, સારરૂપે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧એ વડી અદાલતે આપેલા આદેશને ન્યાયસંગત ઠેરવવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે અને રજૂ કર્યું છે કે દંડાત્મક પરિણામોને અમલમાં આવવા દેવા જોઈએ અને તેમાં હસ્તક્ષેપ કરવો જોઈએ નહીં, કારણ કે અહીંના કન્સેશનર/અપીલકર્તાની બેદરકારી અને ઉદાસીનતા તેના માટે જવાબદાર છે.

૪૬. ઉપરોક્ત સિવાય, ચંદર પ્રકાશ કથુરિયા નામના એક વ્યક્તિ દ્વારા હસ્તક્ષેપ માટેની અરજી પણ દાખલ કરવામાં આવી હતી, જેમણે પણ એન.એચ.એ.આઈ.ના સમર્થનમાં હાજરી આપી છે અને વડી અદાલતના તે નિર્દેશને સમર્થન આપ્યું છે, જેના દ્વારા વડી અદાલતે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬

એન.એચ.એ.આઈ.ને આ બાબતમાં તાત્કાલિક આગળ વધવા, રાજમાર્ગનો કબજો લેવા અને રાજમાર્ગના સમારકામનું કામ એક અઠવાડિયામાં શરૂ થાય તથા તે કામની પૂર્ણાવૃત્તિ માટેનું કાર્ય તેના પછી એક મહિનામાં શરૂ થાય તેની ખાતરી કરવા નિર્દેશ કર્યો હતો. પરંતુ, તેમની હસ્તક્ષેપ અરજી મંજૂર કરવામાં આવી ન હોવાથી, દલીલો રજૂ કરી શકાઈ નહોતી. કોઈ પણ દૃષ્ટિએ, તેમણે પણ માત્ર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ અને અન્ય વિવાદ કરનાર પ્રતિવાદીઓ એન.એચ.એ.આઈ.ના વલણને જ સમર્થન આપ્યું છે.

૪૭. કોઈપણ સ્થિતિમાં, વડી અદાલતે તેના આક્ષેપિત ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા અપીલકર્તાને યોજનાને ચાલુ રાખવાની તેની કરારજન્ય સત્તાથી વંચિત કર્યો છે, કારણ કે એન.એચ.એ.આઈ.ને અપીલકર્તા પાસેથી યોજના કબજે લેવા અને યોજના પૂર્ણ થાય તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે સ્પષ્ટપણે નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હોવાથી કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ વ્યવહારમાં રદબાતલ અને રદ કરવામાં આવેલું ગણાય છે; અને તેનાથી સ્પષ્ટ અર્થ થાય છે કે યોજનાના માત્ર ૨૯% જેટલા બાકીના વિસ્તાર માટે હાઈવેનું બાંધકામ બીજી કોઈ બાંધકામ કંપનીના હિતમાં અન્ય કરાર અમલમાં મૂકી કરીને જ કરાવવું પડશે, કારણ કે અમને એવું જણાવવામાં આવ્યું હતું કે એન.એચ.એ.આઈ. પોતે બાંધકામ કાર્ય કરતી નથી અને તે જ કાર્ય કોઈ નવા પક્ષકાર/ઠેકેદારને સોંપવું પડશે. હકીકતમાં, પૂર્વવર્તી વકીલ શ્રી સેઠી, જેઓ અગાઉ એન.એચ.એ.આઈ.નું પ્રતિનિધિત્વ કરતા હતા અને ત્યારબાદ સુશ્રી મલ્હોત્રાએ તેમની જગ્યા લીધી હતી, તેમણે આ અદાલત સમક્ષ

રજૂ કર્યું હતું કે નવો ઠેકેદાર પહેલેથી જ નિયુક્ત કરવામાં આવ્યો છે, જે ૨૯% બાકી વિસ્તાર, જ્યાં બાંધકામ થવાનું છે, ત્યાં હાઈવે યોજનાનો કબજો લઈ બાંધકામ કરવા માટે તૈયાર છે. તેથી, કરાર વડી અદાલત દ્વારા નિષ્ફળ બનાવવામાં આવ્યો છે, છતાં વડી અદાલતે પોતે જ એવું અવલોકન કર્યું હતું કે તે કરારની શરતો અને નિયમોમાં પ્રવેશતી નથી કે તેને સ્પર્શતી નથી. વડી અદાલતે વધુમાં અપીલકર્તા-કંપની અને તેના નિયામક પર અનુક્રમે રૂપિયા ૬૦ કરોડ અને રૂપિયા ૭ કરોડનો ભારે દંડ/જરિમાનો લાદ્યો છે અને પાનીપત અને જુહુપુર વચ્ચેના હાઈવેના બાંધકામમાં વિલંબ અને અધૂરાપણું માટે તેમને સંપૂર્ણપણે જવાબદાર ઠેરવ્યા છે, જોકે તેણે યોજનામાં થયેલા વિલંબના કારણોમાં પ્રવેશ કર્યો નથી, તેમજ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાની પરવાનગી ન આપવી એ કરારની શરતોનો ભંગ હતો કે નહીં અને શું તે જ બાબત અગાઉ ઉલ્લેખિત વડી અદાલતની સહસમક્ષ પીઠ દ્વારા આપવામાં આવેલા આદેશની અવમાનનાપૂર્ણ અવગણના સમાન નથી, તે બાબતનો પણ વિચાર કર્યો નથી.

૪૮. તેથી, પરિષ્ઠ વકીલ ડૉ. અભિષેક મનુ સિંઘવીએ મુખ્ય પ્રતિવાદી એવા વિવાદકર્તા પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા રજૂ કરાયેલ દલીલોને પ્રતિઉત્તરરૂપે વિસ્તૃત રજૂઆતો કરી છે. ડૉ. સિંઘવીએ એન.એચ.એ.આઈ. અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ શ્રી હરીશ કુમાર પુરી દ્વારા રજૂ કરાયેલ દલીલોનો પ્રતિવાદ કરતાં આ રજૂઆત પર ભાર મૂક્યો છે કે વડી અદાલતે આક્ષેપિત આદેશ પસાર કરતી વખતે તા. ૯.૫.૨૦૦૮ના કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં

સમાવિષ્ટ કરારાત્મક હકો અને બાધ્યતાઓને સ્પષ્ટપણે અવગણ્યા છે, પરંતુ પક્ષકારોના કરારાત્મક હકોને ધ્યાનમાં લીધા વિના તે ક્ષેત્રમાં પ્રવેશ કર્યો છે અને પરિણામે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની શરતોને રદબાતલ કરી દીધી છે. વિદ્વાન વકીલે વધુમાં વિગતે રજૂ કર્યું કે વડી અદાલતે આક્ષેપિત આદેશ દ્વારા જે વિવાદનું નિરાકરણ કર્યું તે સન ૧૯૯૮માં દાખલ થયેલી જનહિત અરજીમાંથી ઊભો થયો હતો અને તા. ૯.૫.૨૦૦૮નું કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ ઘણાં પછીના તબક્કે, એટલે કે ૨૦૦૮માં, અપીલકર્તા કંપની અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે કરવામાં આવ્યું હતું, જેના દ્વારા અપીલકર્તાને બિલ્ડ, ઓપરેટ એન્ડ ટ્રાન્સફર ધોરણે (સંક્ષેપમાં બી.ઓ.ટી.) ૧૫ વર્ષના ગાળાને માટે હાઇવેનું નિર્માણ, સંચાલન અને જાળવણી કરવા માટેનો એકમાત્ર હક, પરવાનો અને સત્તા આપવામાં આવી હતી. પક્ષકારો વચ્ચેના હકો અને બાધ્યતાઓ અપીલકર્તા અને એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે કરવામાં આવેલ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં સમાવિષ્ટ શરતો અને નિયમોને સમાવેશ કરીને નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યા હતા, છતાં વડી અદાલતે કરારની જોગવાઈઓને સંપૂર્ણપણે અવગણીને એવા નિર્દેશો આપ્યા છે, જેણે વ્યવહારિક રીતે કરારની શરતોને રદબાતલ કરી દીધી છે.

૪૯. રિયાયત કરારના નિયમો અને શરતો તેમજ પડકારાયેલ વડી અદાલતના ચુકાદા અને આદેશની સામગ્રીના પ્રકાશમાં હરીફ પક્ષોના વકીલોએ રજૂ કરેલી દલીલોનું વિશ્લેષણ કર્યા પછી, એ અવગણવું મુશ્કેલ છે કે વડી અદાલતના માનનીય ન્યાયાધીશોએ, યદ્યપિ તેમણે નોંધ્યું હતું કે તેઓ પક્ષકારોની

કરારજન્ય ફરજો અને જવાબદારીઓમાં પ્રવેશ કરવાનો ઇરાદો ધરાવતા નથી અને જ્યાં સુધી વડી અદાલતે પારિત કરેલા આદેશોનો પ્રશ્ન છે ત્યાં સુધી જ પોતાની વિચારણા મર્યાદિત રાખશે, જેથી એ જોવામાં આવે કે જાહેર હિત એ માંગે છે કે ઉક્ત આદેશને વધુ સમય માટે ચાલુ રાખવો કે રદ કરવો, છતાં તેમણે વાસ્તવમાં એ જ કર્યું, જ્યારે તેમણે એન.એચ.એ.આઈ. ને તાત્કાલિક હાઈવે પ્રોજેક્ટનો કબજો લેવા દિશાનિર્દેશ કર્યો, જેના પરિણામે કરાર હકીકતમાં રદબાતલ થઈ ગયો, અને તેમણે આથી પણ આગળ જઈ એન.એચ.એ.આઈ. ને પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ થાય તેની ખાતરી કરવા દિશાનિર્દેશ કર્યો, જેના અસરરૂપે એન.એચ.એ.આઈ. એ હાઈવે પ્રોજેક્ટના બાકી રહેલા ૨૯% વિસ્તારના બાંધકામ માટે નવી ટેન્ડર પ્રક્રિયા આમંત્રિત કરવી પડે, કારણ કે સ્વીકાર્ય રીતે એન.એચ.એ.આઈ. પોતે બાંધકામ હાથ ધરી શકતું નથી. આ સ્પષ્ટપણે રિયાયત કરારના રદકરણથી કંઈ ઓછું નથી, અને જ્યારે વડી અદાલતે એવું અવલોકન કર્યું કે તે કરારજન્ય ફરજોમાં પ્રવેશ કરતી નથી, ત્યારે તે ખોટી નામાવલી સમાન છે, કારણ કે તેણે કરારકર્તા પક્ષ પર પડતી તેની વિનાશક અસર અવગણી, જેણે પ્રોજેક્ટનું ૭૧% કામ પૂર્ણ કર્યું હતું અને જેને ઓછામાં ઓછો એટલો અધિકાર તો હતો જ કે તે સમજૂતી આપી શકે કે પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવામાં થયેલો વિલંબ સંપૂર્ણપણે અપીલકર્તાને જ આક્ષેપિત કરી શકાય તેમ હતો કે નહીં, અથવા તેનો ઓછામાં ઓછો કોઈ ભાગ એન.એચ.એ.આઈ. પર મૂકી શકાય તેમ હતો, જેણે પોતાની અગાઉની અભિપ્રાયમાંથી પાછળ હટવાની હદ સુધી જ નહીં પરંતુ અનુકૂળ રીતે આ હકીકત પ્રત્યે પણ આંખ મીંચી લીધી હતી કે

તે વડી અદાલતના તે અગાઉના આદેશનું ઉદ્ધન કરી રહી હતી, જેમાં અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝા ખસેડવાનો અધિકાર સમર્થિત કરવામાં આવ્યો હતો.

૫૦. તેથી, વડી અદાલતે એવો નોંધ કરવામાં ન્યાયસંગતતા દાખવી નહોતી કે વિલંબ માત્ર અપીલકર્તાના ઉદાહરણથી થયો છે, જેથી કરારના વિરુદ્ધ જઈને પ્રોજેક્ટના અમલીકરણનું હસ્તાંતરણ એન.એચ.એ.આઈ.ને સોંપવાનો સર્વવ્યાપક આદેશ કરવામાં આવે; જ્યારે કરાર મુજબ અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝાઓ ખસેડવાની મંજૂરી હતી અને ઉપરોક્ત રીતે વારંવાર ઉલ્લેખિત મુજબ તે બાબતને વડી અદાલત દ્વારા પણ મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. વધુમાં, એવું પણ પ્રતીત થાય છે કે વડી અદાલત, કદાચ પોતાના ઉત્સાહમાં, મુદ્દાની સીમા પરથી વિમુખ થઈ ગઈ, કારણ કે તેની સમક્ષ રહેલો વિષય માત્ર એટલો મર્યાદિત હતો કે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તા કન્સેશનર-કંપનીને અપાયેલી કારણ દર્શાવો નોટિસને સ્થગિત રાખવાનો જે આદેશ કરવામાં આવ્યો હતો, તેને રદ કરવો યોગ્ય હતો કે નહીં; કારણ કે વડી અદાલત મૂળભૂત રીતે આ પ્રશ્નનો નિર્ણય કરી રહી હતી કે એન.એચ.એ.આઈ.ને કરાર સમાપ્ત કરવા અપીલકર્તા-કંપનીને કારણ દર્શાવો નોટિસ જારી કરવાનો અધિકાર હતો કે નહીં; અને જ્યારે વડી અદાલતે એ પ્રશ્નમાં પ્રવેશ કર્યો નહોતો કે ઉક્ત આદેશ ચાલુ રાખવો યોગ્ય હતો કે તેને રદ કરવો યોગ્ય હતો, ત્યારે તેણે એ પ્રશ્નમાં પ્રવેશ કર્યો કે અપીલકર્તા-કંપની પ્રોજેક્ટ આગળ ચાલુ રાખવા યોગ્ય હતી કે નહીં, જે પ્રોજેક્ટ પક્ષકારો વચ્ચે યથાવત રીતે થયેલા માન્ય કરારના બળ પર એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તાને સોંપવામાં

આવ્યો હતો; અને તે પણ મુખ્યત્વે વિલંબના આધાર પર, વિલંબનું કારણ ખરેખર શું હતું તેમાં પ્રવેશ કર્યા વગર તથા કરારગત બાધ્યતાઓ કોના ઉદાહરણથી ભંગ થઈ હતી તે બાબતે ઉઠાવવામાં આવેલી દલીલનું વિચારણ કર્યા વગર.

૫૧. હકીકતમાં, આ તબક્કે પણ આ અદાલત સમક્ષ, પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.એ માત્ર એટલું જ દલીલ કર્યું છે કે ટોલ પોઈન્ટ/ટોલ પ્લાઝાને અગાઉ નિર્ધારિત કરાયેલા સ્થળ પરથી ખસેડવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં અને તે આ બાબત પર આગ્રહ રાખી રહ્યું છે કે ટોલ પ્લાઝાને ૧૪૬ કિ.મી. પરથી ૧૧૦ કિ.મી. પર ખસેડવું જોઈએ નહીં. હકીકતમાં, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ.એ ન તો વડી અદાલત સમક્ષ અને ન તો આ અદાલત સમક્ષ, દૂરથી પણ એવી દલીલ કરી હતી કે કરારને રદબાતલ કરવો જોઈએ, જોકે તેણે એવી દલીલ કરી છે કે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થાનાંતરણ કરવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં, કારણ કે તેમના કથન મુજબ તે કરારની શરતો અને નિયમોને વિરુદ્ધ છે.

૫૨. હજુ એક બીજી વિશેષતા એવી છે કે જે ધ્યાન આકર્ષે છે, પરંતુ વડી અદાલતે તેને અવગણી દીધી છે; તે એવી કે જ્યારે વડી અદાલતે પોતે જ અપીલકર્તા-કન્સેશનર કંપનીને આપવામાં આવેલી કારણદર્શક નોટિસ અંગે કાર્યવાહી કરવામાં એન.એચ.એ.આઈ.ને રોકી હતી અને કારણદર્શક નોટિસને સ્થગિત રાખવાનો આદેશ આપવા સુધી ગઈ હતી, અને એન.એચ.એ.આઈ.એ પોતે પણ ન તો વડી અદાલત સમક્ષ અને ન તો આ અદાલત સમક્ષ કરાર સમાપ્ત કરવાની દલીલ કરી હતી, સિવાય કે તે ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતર કરવા અંગે વિરોધ

કરી રહી હતી, તો શું વડી અદાલત કરારજન્ય બાધ્યતાઓની તપાસ કર્યા વિના પોતાનાં સ્તરે આવું કરી શકતી હતી? સૌથી પ્રતિકૂળ પરિસ્થિતિ માન્ય રાખીને અને એવો અનુમાન પણ કરીને કે પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.નો અભિગમ સ્વીકારવાનો થાય, તો અપીલકર્તાને વધુમાં વધુ એટલું જ રોકી શકાય કે તે ટોલ પ્લાઝાને પૂર્વનિર્ધારિત સ્થળેથી અન્ય સ્થળે સ્થળાંતર ન કરે; એવી સ્થિતિમાં અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનમાં ફેરફાર કરવાની મંજૂરી આપ્યા વિના પ્રકલ્પ ચાલુ રાખવો પડે, પરંતુ તેમાંથી, ઓછામાં ઓછું મધ્યસ્થ દ્વારા નિર્ધારણ થયા વિના, અંતિમ સમાપ્તિનો પરિણામ નીકળી શકે નહીં, જેના માટે કરારમાં જ સ્પષ્ટ જોગવાઈ ઉપલબ્ધ છે. કોઈ પણ સ્થિતિમાં, એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા જારી કરાયેલ કારણદર્શક નોટિસ સંબંધિત સ્થિતિ આદેશ ઉઠાવી લેવા માંગતી અરજી પર વડી અદાલત માત્ર વિચારણા કરી રહી હતી ત્યારે, નિર્ધારણ વિના કન્સેશન કરારના સમાપ્તિનો પ્રશ્ન જ ઉભો થઈ શકતો નહોતો. જો તેણે અરજી નામંજૂર કરી હોત, તો એન.એચ.એ.આઈ.એ અપીલકર્તાને આપેલી કારણદર્શક નોટિસ મુજબ કાર્યવાહી આગળ વધી શકતી હતી. પરંતુ વડી અદાલતે એવું જણાય છે કે "સમાપ્તિ" શબ્દપ્રયોગ સ્પષ્ટ રીતે કર્યા વિના જ, એન.એચ.એ.આઈ.ને અપીલકર્તા-કંપની પાસેથી પ્રકલ્પનો કબજો લેવા અને પ્રકલ્પ ચાલુ રાખી તેને પૂર્ણ કરવા દિશાનિર્દેશ આપીને, અને આ રીતે સમગ્ર કરારને સંપૂર્ણપણે રદબાતલ કરીને, વ્યવહારિક હેતુઓ માટે કરારનો અંત લાવવાનો બહુ મોટો આગળનો પગલું ભરી લીધો હતો.

૫૩. વડી અદાલતને જાણે આ હકીકતનો સંપૂર્ણ ભાન જ નહોતો કે તે માત્ર આ મર્યાદિત પ્રશ્ન પર વિચારણા કરી રહી હતી કે અપીલકર્તાને એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા કારણ દર્શાવો નોટિસ જારી કરવી યોગ્ય હતી કે નહીં, અને તે નોટિસને વડી અદાલતે પોતાના જ આદેશથી સ્થગિત રાખવાની મંજૂરી આપી હતી, જેના સંદર્ભમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ.એ આ આદેશ રદ કરાવવા માટે અરજી દાખલ કરી હતી. તેથી, એક તરફ તેણે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલી કારણ દર્શાવો નોટિસના અમલને સ્થગિત રાખ્યો, પરંતુ જ્યારે એન.એચ.એ.આઈ. ઉપરોક્ત આદેશ રદ કરાવવા માટે અદાલત સમક્ષ આવ્યું, ત્યારે વડી અદાલતે તેની અસર કરાર પર શું પડશે તેની કાળજી લીધા વિના સીધો એન.એચ.એ.આઈ.ને અપીલકર્તા-કંપની પાસેથી પ્રોજેક્ટ પોતે જ હસ્તગત કરવાની દિશા આપી, જેના સ્પષ્ટ પરિણામે કરાર રદ થયો. વડી અદાલતે સમજવું જોઈએ હતું કે જો તે કરારની શરતોની મર્યાદા ઓળંગી શકતી ન હતી, જેમ કે વડી અદાલતે પોતે જ નોંધ્યું છે, તો તે નિશ્ચિતપણે એવો આદેશ આપી શકતી નહોતી જેનો નિર્વિવાદ અસરરૂપ પરિણામ કરાર રદ થવામાં આવે, અને તે પણ કોઈ નિર્ણય વિના.

૫૪. આ તબક્કે, એ બાબત અવગણવી મુશ્કેલ છે કે અપીલકર્તાએ સ્વીકાર્ય રીતે ૨૯૧ કિ.મી.ના માર્ગખંડમાંથી ૭૧ ટકા કામ પૂર્ણ કર્યું છે અને હવે માત્ર ૨૯ ટકા ભાગનું નિર્માણ બાકી છે, જે આ પ્રશ્નને લગતા વિવાદને કારણે વાદવિવાદમાં સપડાયેલું છે કે ટોલ પ્લાઝાને સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપવી

જોઈએ કે નહીં. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ દ્વારા જેમ દલીલ કરવામાં આવી હતી તેમ, આ મુદ્દો વડી અદાલતે વિચારાધીન લીધો નહોતો, અને સ્પષ્ટપણે આ બાબત ચૂકી ગઈ હતી કે આ પ્રશ્ન વડી અદાલત સમક્ષ જાહેર હિત અરજીમાં ઉઠાવવામાં આવ્યો હતો, જેમાં એન.એચ.એ.આઈ. તથા અન્ય પક્ષકાર હતા અને જેમાં અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી. પુનરાવર્તન થવાનું જોખમ હોવા છતાં પણ, આ વાત વિશેષ રૂપે ઉલ્લેખનીય છે કે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરને લગતો વિવાદ અગાઉ વડી અદાલત સમક્ષ બે જુદી જુદી રિટ અરજીઓ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવ્યો હતો, જેના સંદર્ભો ઉપરોક્ત રીતે સી.ડબ્લ્યુ.પી. ક્રમાંક ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ અને સી.ડબ્લ્યુ.પી. ક્રમાંક ૨૩૯૭૧/૨૦૧૧ રૂપે આપવામાં આવ્યા છે, જે બે જાહેર હિત અરજીકારો દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી, પરંતુ તે અરજીઓ નામંજૂર કરવામાં આવી હતી. અગાઉ નોંધ્યા મુજબ, એમાંની એક રિટ અરજીમાં એલ.પી.એ. પણ વડી અદાલતમાં દાખલ કરવામાં આવી હતી, પરંતુ તે પણ ફગાવી દેવામાં આવી હતી અને પરિણામે સ્થળાંતરને લગતો વિવાદ સ્પષ્ટપણે અંતિમતા પામી ગયો હતો અને તેને ફરી એકવાર વડી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવી શકાય તેમ નહોતો. તેમ છતાં, એ સમજવું મુશ્કેલ છે કે પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતે ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર અંગેનો વિવાદ નિશ્ચિત કરી દીધો હતો અને તે સ્પષ્ટપણે અંતિમતા પામી ગયો હતો, છતાં પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.એ અપીલકર્તા-કંપનીને ટોલ પ્લાઝાઓ સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપી નહોતી, જ્યારે તેણે આવી મંજૂરીને પડકારતા સી.ડબ્લ્યુ.પી. ક્રમાંક

૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ અને એલ.પી.એ. ક્રમાંક ૧૭૦/૨૦૧૨ માં વડી અદાલતે આપેલા ચુકાદા અને આદેશ સામે કોઈ અપીલ કરવાનું પસંદ પણ કર્યું નહોતું.

૫૫. આ બાબતમાં નિઃસંદેહ સાચું છે કે પ્રતિવાદી-ભારત સંઘે પ્રતિવાદી-એન.એચ.એ.આઈ.ના બચાવ માટે આગળ આવીને એવો દાવો કર્યો છે કે જો કરારાત્મક કરારમાં રહેલી શરતો અને નિયમો કોઈ કાયદા વિરુદ્ધ હોય, તો ભારત સંઘને કરારાત્મક કરારની શરતો અને નિયમોને અતિક્રમિત કરવાની કાનૂની સત્તા રહેશે. પરંતુ, જેમ અહીં અગાઉથી નોંધવામાં આવ્યું છે, હાલની બાબતના તથ્યો સ્પષ્ટપણે સ્થાપિત કરે છે કે પ્રતિવાદીનો એવો કેસ પણ નથી કે કન્સેશન કરારમાં સમાવવામાં આવેલી શરતો અને નિયમો કોઈ કાયદા અથવા કેન્દ્રીય વિધાન વિરુદ્ધ હતા, જેથી વિરોધ કરતા પ્રતિવાદીને, વિશેષ કરીને એન.એચ.એ.આઈ.ને, એવો આગ્રહ કરવા માટે કોઈ આધાર મળી શકે કે કન્સેશન કરાર હેઠળની જોગવાઈએ કોઈ કેન્દ્રીય વિધાનની કાનૂની જોગવાઈને અતિક્રમિત કરી હતી, જ્યારે એવો કોઈ તથ્ય અથવા પરિસ્થિતિ અસ્તિત્વમાં નથી જે દૂરથી પણ સ્થાપિત કરે કે કરાર કોઈ કેન્દ્રીય કાયદા/વિધાનનું ઉલ્લંઘન કરવાના દોષથી પીડિત હતો.

૫૬. આ રીતે, ટોલ પ્લાઝાનું સ્થળાંતર કરવાની બાબતેનો વિવાદ અગાઉ બે પ્રસંગોએ વડી અદાલત દ્વારા પહેલેથી જ નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યો હતો, જેની વિગતો ઉપરોક્ત રીતે અહીં અગાઉ આપવામાં આવી છે, અને કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ કેન્દ્રના કોઈપણ કાયદાકીય પ્રાવધાનનું ઉલ્લંઘન કરતું ન હોવા ઉપરાંત, ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર સંબંધિત વિવાદની જનહિત અરજીમાં વડી અદાલત દ્વારા

પુનઃ સર્વથા તપાસ કરવામાં આવી શકતી નહોતી. પરંતુ વિલંબના આધારે કરારને રદબાતલ ઠરાવતા સમયે, પ્રકલ્પ પૂર્ણ ન થવાનું સ્પષ્ટપણે એકમાત્ર વિવાદાસ્પદ કારણ રહેલો ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર સંબંધિત વિવાદ, અપીલકર્તા પાસેથી બાંહેધરી લીધા બાદ અને ત્યારબાદ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટને જ રદ કરતાં સમયે, જ્યારે સ્વીકાર્ય રીતે તે કરારની શરતો તથા નિબંધોનો ભંગ કરતું નહોતું, ત્યારે વડી અદાલત દ્વારા કોઈપણ રીતે બાજુએ મુકાઈ શકતો નહોતો અથવા અવગણવામાં આવી શકતો નહોતો.

૫૭. ઉપરોક્ત ઉપરાંત, આ બાબત પણ અત્યંત સુસ્થાપિત છે કે જે પ્રશ્ન અથવા મુદ્દો અગાઉ વડી અદાલત સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવ્યો હોય અને જેના પર નિર્ણય કરીને અંતિમ ચુકાદો/આદેશ આપવામાં આવ્યો હોય, તે મુદ્દો બીજી વખત ઉઠાવવાની પરવાનગી આપી શકાતી નથી, કારણ કે તે સ્પષ્ટ રીતે રચનાત્મક પૂર્વનિર્ણિત વિષયક નિષેધના સિદ્ધાંતથી પ્રતિબંધિત થાય છે; એવો સિદ્ધાંત એટલો સુપ્રસિદ્ધ છે કે તેની અહીં વિસ્તૃત ચર્ચા કરવાની જરૂર નથી. એટલું કહેવું પૂરતું છે કે આ સુપ્રસિદ્ધ સિદ્ધાંત અને તેટલી જ સુસ્થાપિત કાનૂની સ્થિતિનો અવગણો થયો હોય અને તે નજરચૂકી ગઈ હોય એવું માત્ર પ્રતિવાદીઓ દ્વારા જ નહીં, પરંતુ અપીલકર્તા કંપની દ્વારા પણ જણાય છે; તેણે દિલ્લી વડી અદાલતમાં રિટ અરજી દાખલ કરીને ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતરનો મુદ્દો ઉઠાવ્યો હતો, જે અંતે આ કારણસર નામંજૂર કરવામાં આવી હતી કે પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલત આ મુદ્દા પર અગાઉથી નિર્ણય કરી ચૂકી હતી; તેમજ આર્બિટ્રેશન અને કન્સિલિએશન

અધિનિયમ, ૧૯૯૬ હેઠળ વિવાદને મધ્યસ્થકર્તા સમક્ષ સંદર્ભિત કરવા અરજી પણ કરી હતી, અને એ બાબતને સંપૂર્ણપણે અવગણી હતી કે ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતર માટે ન્યાયિક પક્ષે પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતે સીડબ્લ્યુપી નં. ૨૧૩૩૨/૨૦૧૧ અને એલપીએ નં. ૧૭૦/૨૦૧૨ માં આપેલા પોતાના ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા પરવાનગી આપી દીધી હોવાથી, ઓછામાં ઓછો આ ભાગ તો મધ્યસ્થતા માટે સંદર્ભિત કરવો અનુમત્ય નહોતો, કારણ કે તે ચુકાદાઓ દ્વારા ટોલ પ્લાઝા સ્થળાંતર સંબંધિત મુદ્દો અંતિમરૂપે નિર્ધારિત થઈ ગયો હતો।

૫૮. ઉપરોક્ત કાનૂની રક્ષણ ઉપરાંત, જેનો અપીલકર્તાએ પોતાની તરફેણમાં વડી અદાલતે આપેલા ચુકાદા અને આદેશના આધારે લાભ લીધો હતો, કન્સેશન એગ્રીમેન્ટમાં જ ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા બાબતના નિયમો અને શરતોને પણ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા મંજૂરી આપવામાં આવી હતી, જેમાં એવી પરવાનગી આપવામાં આવી હતી કે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા નિયુક્ત સ્વતંત્ર ઈજનેર તેની મંજૂરી આપે તો ટોલ પ્લાઝા ખસેડી શકાય. નિઃસંદેહ, શરૂઆતમાં સ્વતંત્ર ઈજનેરે (સંક્ષેપમાં આઈ.ઈ.) તા. ૧૮.૩.૨૦૧૦, ૨.૪.૨૦૧૦ અને ૨૯.૫.૨૦૧૦ના પત્રો દ્વારા ટોલ પ્લાઝાઓના પુનઃસ્થાપન બાબતે કેટલીક પ્રાથમિક અનામતતાઓ વ્યક્ત કરી હતી, પરંતુ અનુસરે સ્વતંત્ર ઈજનેર, પ્રોજેક્ટ ડિરેક્ટર અને સી.જી.એમ. એન.એચ.એ.આઈ.એ તેમની ભલામણોમાં એવો અભિપ્રાય નોંધ્યો હતો કે બે ટોલ પ્લાઝાઓનું સ્થાન જનતાને પૂરી પાડવામાં આવતી જુદી જુદી સુવિધાઓ માટે છે અને તેથી કિ.મી. ૧૧૦ પર ટોલ પ્લાઝા

સ્થિત કરવા બાબતે કોઈ અનામતતા નથી. હકીકતમાં, આ બાબત વિશેષ રૂપે ઉદ્દેખનીય છે કે કન્સેશન એગ્રીમેન્ટના અનુચ્છેદ ૪૮.૧ મુજબ, અપીલકર્તાને આઈ.ઈ. સાથે પરામર્શ કરીને ટોલ પ્લાઝાના સ્થાનો નક્કી કરવાની છૂટ આપવામાં આવી હતી અને તે જ બાબતને અંતે આઈ.ઈ. એમ/એસ. લુઈસ બર્જે મંજૂરી આપી હતી, જેમણે અપીલકર્તા દ્વારા પ્રસ્તાવિત સ્થાન પરિવર્તનને પોતાની મંજૂરી સંપ્રેષિત કરી હતી; તેથી, વડી અદાલતે રિટ અરજીઓ તથા એલ.પી.એ.માં પસાર કરેલા પોતાના ચુકાદા અને આદેશ દ્વારા તેની પુષ્ટિ કર્યા પછી, અને જેના વિરુદ્ધ એન.એચ.એ.આઈ. અથવા જનહિત અરજીના અરજદાર અથવા અન્ય કોઈ સંબંધિત પ્રતિવાદીઓ દ્વારા કોઈ અપીલ કરવામાં આવી ન હતી, આ મુદ્દાને ફરીથી ઉશ્કેરવા દેવામાં આવી શકશે નહીં.

૫૯. આ રીતે, એન.એચ.એ.આઈ.નો અભિગમ સ્પષ્ટપણે ગેરકાયદેસર અને મનસ્વી જણાય છે અને આ અદાલત સમક્ષ વર્તમાન કાર્યવાહી દરમિયાન લેવામાં આવેલ અનુવર્તી વિચારનો સ્પષ્ટ કેસ છે, કારણ કે ટોલ પ્લાઝાઓના પુનઃસ્થાપનના પોતાના હક અંગે એન.એચ.એ.આઈ. અદાલતે અપીલકર્તા સાથે સંપૂર્ણ સહમત હતી. આ બાબત એન.એચ.એ.આઈ.ના વિવિધ અધિકારીઓના પત્રવ્યવહારમાં, બેઠકની કાર્યવાહી નોંધોમાં, સ્વતંત્ર ઇજનેરના અભિગમમાં, જેમાં પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલત સમક્ષ લેવામાં આવેલ તેનો અભિગમ પણ સમાવેશ થાય છે, નોંધાયેલ છે અને સ્પષ્ટ રીતે પ્રતિબિંબિત થાય છે, અને તેથી એન.એચ.એ.આઈ.ને આટલા વિલંબિત તબક્કે પોતાના અભિગમથી ફરી

વળવાની પરવાનગી આપી શકાય નહીં, કારણ કે સોગંદનામાંઓ ૨૦૧૧ જેટલા વહેલા દાખલ કરવામાં આવ્યા હતા, જેઓએ અંતિમ રીતે ટોલ પ્લાઝાઓના સ્થાનને માન્ય ઠેરવ્યું હતું. અભિલેખ પરનો પત્રવ્યવહાર વધુમાં હવે એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા લેવામાં આવેલ અભિગમને ખોટો પાડે છે, કારણ કે એન.એચ.એ.આઈ.ના વિવિધ અધિકારીઓનો પણ એવો જ અભિગમ હતો કે કરાર હેઠળ ટોલ પ્લાઝાઓનું પુનઃસ્થાપન અનુમત્ય છે, અને અભિગમમાં ફેરફાર પ્રથમ વખત ૨૧.૩.૨૦૧૩ના રોજ યોજાયેલી બેઠકમાં થયો, જ્યારે વર્તમાન અધ્યક્ષે એવો અભિગમ લીધો કે પુનઃસ્થાપન અનુમત્ય નથી, અને ટોલ પ્લાઝાઓના પુનઃસ્થાપનની પરવાનગી ન આપવાનો નિર્ણય ૩.૫.૨૦૧૩ના રોજ જેટલો મોડો લેવામાં આવ્યો, જે માત્ર દાદાગીરીપૂર્ણ અને ગેરકાયદેસર જ નથી, પરંતુ પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલતના કારણસભર ચુકાદા અને આદેશોના પણ વિરુદ્ધ છે, જેઓએ, અગાઉ અહીં ઉલ્લેખ કર્યાપ્રમાણે, પુનઃસ્થાપનની પરવાનગી આપી હતી, જેઓને ક્યારેય પડકારવામાં આવ્યા નહોતા અને તેથી તેઓ અંતિમતા પામી ગયા હતા. વધુમાં, એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલી સિદ્ધાંતતઃ મંજૂરીઓ અને એન.એચ.એ.આઈ.ના અભિગમના આધારે, ઋણદાતાઓએ નાણાંનું વિતરણ ચાલુ રાખ્યું અને અપીલકર્તાએ પણ આ આધાર પર પ્રોજેક્ટમાં રોકાણ કરવાનું ચાલુ રાખ્યું કે ટોલ પ્લાઝાઓના પુનઃસ્થાપનના નિર્ણયના અમલીકરણનું કાર્ય પંજાબ અને હરિયાણા વડી અદાલત દ્વારા ટોલ પ્લાઝાઓના પુનઃસ્થાપનને માન્ય ઠેરવતા નિર્ણય પછી

કરવામાં આવશે. તેથી, એન.એચ.એ.આઈ. માટે પોતાની ફરજમાંથી બચી નીકળવાના હેતુથી આવો આભાસી અને અસ્થિર આધાર લેવાનો સમય ઘણો વીતી ગયો છે, અને આ અદાલત દ્વારા તે મંજૂર કરી શકાય તેમ નથી.

૬૦. હકીકતમાં, આ અદાલતને એવી જાણ કરવામાં આવી હતી કે એન.એચ.એ.આઈ.ના તે અધિકારીઓ, જેઓએ ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતરને મંજૂરી આપી હતી, તેમના વિરુદ્ધ વિભાગીય કાર્યવાહીનો સામનો કરી રહ્યા છે અને આવી કાર્યવાહી રાજીવ કુમાર કોંડલ, એસ.એસ. ગેહરવાર અને એસ.આઈ. પટેલ વિરુદ્ધ શરૂ કરવામાં આવી છે. પરંતુ એન.એચ.એ.આઈ.નો અભિગમ સ્પષ્ટપણે પછીથી રચાયેલો જણાય છે અને કન્સેશન કરાર હેઠળ ટોલ પ્લાઝાના સ્થાન નક્કી કરવા બાબતે અપીલકર્તાઓના અધિકારો તેમજ ઉક્ત કરાર હેઠળ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલી મંજૂરીઓ અંગે પોતાના અતાર્કિક/મનસ્વી/પરસ્પરવિરોધી અભિગમને યોગ્ય ઠેરવવાનો એક પ્રયત્ન જણાય છે. તેથી, એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા શરૂ કરવામાં આવી હોવાનો આક્ષેપિત પગલું આ અદાલત સમક્ષ પ્રથમવાર લેવાયેલા તેના અભિગમને યોગ્ય ઠેરવી શકતું નથી, તેમજ ટોલ પ્લાઝાના પુનઃસ્થાપનના આદેશને પડકારતી અને દાખલ કરવામાં આવેલી બે જનહિત અરજીઓમાં ન્યાયિક પક્ષે વડી અદાલતે પસાર કરેલા આદેશોને અવગણીને કન્સેશન કરારની શરતોના વિરુદ્ધ રીતે વર્તવાની તેને મંજૂરી આપી શકે તેમ નથી.

૬૧. ન્યાયિક પક્ષે વડી અદાલતની ત્રણ અલગ-અલગ સમકક્ષ ખંડપીઠોએ ટોલ પ્લાઝાઓને સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપતા અનેક આદેશો પારિત કર્યા હોવા છતાં પણ વિવાદ શમ્યો નહીં, અને વડી અદાલતે લોકહિત અરજીએ કાર્યવાહી કરતાં એ હકીકતનો નોંધ પણ લીધી નથી કે જો તે યોજનામાં વિલંબના આધારે, કન્સેશન એગ્રીમેન્ટને રદબાતલ ઠરાવી રહી હતી, તો કન્સેશનાયર-અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ.ના હકો અને ફરજોનું પરીક્ષણ કર્યા વિના એવું કરવું, તેમજ એન.એચ.એ.આઈ.એ પોતાની કરારગત ફરજનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ જઈને યોજનામાં વિલંબ થવાનો ભાર ટાળી ન શકત, તે હકીકતને અવગણવી, ક્ષેત્રાધિકાર સંબંધિત ભૂલ પણ છે અને પરિસ્થિતિને વધુ ગૂંચવણભરી બનાવે છે.

૬૨. પીઆઈએલમાં સીમિત પ્રશ્ન તરીકે એનએચએઆઈ દ્વારા જારી કરાયેલ કારણ દર્શાવો નોટિસ ન્યાયસંગત હતી કે નહોતી, તે અંગે વિચારણા કરતી વખતે વડી અદાલતે પસાર કરેલા આદેશો તેમજ કન્સેશન કરાર હેઠળના હકો અને ફરજોનું અવગણન કરીને અતિઉત્સાહી સૂચનાઓ આપતી વખતે વડી અદાલતે કરેલો સમગ્ર પ્રયત્ન એવો હોઈ શકતો નથી કે કરારની શરતો અને નિબંધોમાં પ્રવેશ કરતી નથી એવા આધારે વિલંબના કારણોની તપાસ કરવાનું ઇનકાર કરે, અને છતાં પરિણામોની પરવા કર્યા વિના કરારને રદબાતલ કરવાની હદ સુધી પહોંચી જાય; કારણ કે વડી અદાલતનો આક્ષેપિત નિર્દેશ સ્પષ્ટપણે કરાર પોતે જ રદ થવામાં પરિણમ્યો હતો.

૬૩. વધુમાં, આ બાબત અવગણવી મુશ્કેલ છે કે અપીલકર્તા-કન્સેશનાયર દ્વારા હાઇવે પ્રોજેક્ટનું ૭૧ ટકા કરતાં વધુ કામ સ્વીકાર્ય રીતે પૂર્ણ કરવામાં આવ્યું છે; તેથી, તે કોઈ કારણ વિના પ્રોજેક્ટમાં વિલંબ કરશે અને તેને પૂર્ણ કરવા માટેનો તેનો પ્રયાસ નિષ્ઠાપૂર્વકનો નથી, એવું માનવું યોગ્ય નથી, કારણ કે પ્રોજેક્ટમાં વિલંબ થવાથી અપીલકર્તા-કન્સેશનાયરને કોઈ રીતે લાભ થવો સંભવ નથી, કારણ કે ટોલ પ્લાઝાનું નિર્માણ થયા પછી જ અપીલકર્તાને આવક ઉત્પન્ન થશે અને હાલમાં ટોલમાંથી મળતી આવક એસ્કો ખાતામાં જમા કરવામાં આવી રહી છે. વધુમાં, આ બાબત પણ અવગણવી શકાય તેમ નથી કે એન.એચ.એ.આઈ. કોઈ પણ રીતે પ્રોજેક્ટને નાણાંકીય સહાય આપી રહી નથી, કારણ કે કરાર બી.ઓ.ટી. પદ્ધતિનો છે, એટલે કે બિલ્ડ, ઓપરેટ એન્ડ ટ્રેડ (સંક્ષેપમાં ‘બી.ઓ.ટી.’), અને અપીલકર્તા આગળનું બાંધકામ હાથ ધર્યા વિના નફો ઉપજાવી શકતો નથી. તેથી, આ હકીકતનો નોંધપાત્ર રીતે ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી છે કે પ્રોજેક્ટ બી.ઓ.ટી. પદ્ધતિમાં હોવાથી, પ્રોજેક્ટમાં કરાતું તમામ રોકાણ અપીલકર્તાએ જ કરવાનું હોય છે અને એન.એચ.એ.આઈ. પાસેથી કોઈ રકમ મળતી નથી. વધુમાં, નોંધવું યોગ્ય છે કે અપીલકર્તા અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૬ એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેનો કરાર ધિરાણદાતા સંસ્થાઓની, મુખ્યત્વે રાષ્ટ્રીયકૃત બેંકોની, પ્રોજેક્ટના અમલીકરણમાં મુખ્ય અને મહત્વપૂર્ણ હિસ્સેદાર તરીકેની ભૂમિકા સ્વીકારે છે અને તેની પુષ્ટિ કરે છે. વહીવટ સંબંધિત તમામ નાણાંકીય કરારો ધિરાણદાતા સંસ્થાઓ અને અરજદાર વચ્ચે થયેલા છે, તેમજ પ્રોજેક્ટ શરૂ

થતાં પહેલાં તેમની આવક સંબંધિત માળખાકીય યોજના અને મંજૂરી રજૂ કરવામાં આવી હતી. તેથી, અપીલકર્તા-કન્સેશનાયર એવું દર્શાવે છે કે તે પ્રોજેક્ટ પૂર્ણ કરવા માટે પ્રતિબદ્ધ છે અને એવો દાવો કરે છે કે તેનું પ્રયત્ન છ-લેનિંગનું કામ શક્ય તેટલું પહેલામાં પહેલું પૂર્ણ કરવાનો છે, કારણ કે પ્રોજેક્ટ સ્થગિત હાલતમાં રહે તો તેને કોઈ રીતે લાભ થતો નથી, અને અપીલકર્તાને લાભ પણ ત્યારે જ મળશે જ્યારે પ્રોજેક્ટ શરૂ થશે.

૬૪. ઉપરોક્ત રીતે પ્રકરણની પૃષ્ઠભૂમિ તથા એક જનહિત અરજીમાંથી ઊભી થયેલી ઘટનાઓની શ્રેણીની કરાયેલ મૂલવણીના અનુસંધાને, જેના પરિણામે અપીલકર્તા કન્સેશનર-કંપની અને પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૫ એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે કરારાત્મક સંબંધ સ્થાપિત કરતો કન્સેશન કરાર અમલમાં આવ્યો હતો, તે સ્પષ્ટ થાય છે કે વડી અદાલતે અતિઉત્સાહી દિશાનિર્દેશો આપ્યા, જેના પરિણામે કન્સેશન કરારનો જ અંત આવી ગયો, જ્યારે તેણે પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૫ એન.એચ.એ.આઈ.ને અપીલકર્તા પાસેથી પ્રોજેક્ટ કબજામાં લેવા અને હાઈવે પ્રોજેક્ટનું બાકીનું બાંધકામ પોતે જ સુનિશ્ચિત કરવા આદેશ આપ્યો. જો કે, વડી અદાલતે એવું અવલોકન કર્યું હતું કે તે કરારના નિયમો અને શરતોના ક્ષેત્રમાં પ્રવેશતી નથી, તેમ છતાં તેણે અપીલકર્તા-કંપનીની સદભાવનાને અવગણીને, જે કુલ ૨૯૧ કે.એમ. વિસ્તારમાંથી ૭૧ ટકા જેટલું મુખ્ય બાંધકામ પહેલેથી પૂર્ણ કરી ચૂકી હતી અને માત્ર ૨૯ ટકા બાંધકામ બાકી હતું, અપીલકર્તા-કંપની પાસેથી પ્રોજેક્ટ કબજામાં લેવા માટે

એન.એચ.એ.આઈ.ને દિશાનિર્દેશ આપીને સ્પષ્ટપણે કરારને જ રદબાતલ કરીને સમાપ્ત કરી દીધો; અને આ બધું ત્યારે બન્યું જ્યારે અપીલકર્તા-કંપની અને પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચે ટોલ પ્લાઝાને કે.એમ. ૧૪૬ પરથી કે.એમ. ૧૧૦ પર અને કે.એમ. ૨૧૨ પરથી કે.એમ. ૨૧૧ પર ખસેડવા બાબતે વિવાદ ઊભો થયો હતો તથા એન.એચ.એ.આઈ.એ પ્રથમ વખત વર્ષ ૨૦૧૩માં કરારની શરતોના વિરુદ્ધ જઈ આ ખસેડણીની પરવાનગી આપવા બાબતે પોતાની સંમતિથી પીછેહઠ કરી હતી. તેમ છતાં, આ અદાલત સમક્ષ મૌખિક દલીલો દરમિયાન, પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ. માની ગઈ હતી અને કે.એમ. ૨૧૨ પરથી કે.એમ. ૨૧૧ પરની ખસેડણી બાબતે ગંભીર વિવાદ ઉપસ્થિત કર્યો નહોતો, અને યોગ્ય રીતે જ, કારણ કે શંભુ ટોલ પ્લાઝા ખાતે કે.એમ. ૨૧૨ પરથી કે.એમ. ૨૧૧ પરનું આ ખસેડાણ માત્ર ૧ કે.એમ.ના અંતરે હતું, જે નગણ્ય છે, અને જેમ ઉપર ચર્ચા થઈ ચૂકી છે તેમ આ ખસેડણી પહેલેથી થઈ પણ ગઈ છે. પરંતુ, પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૫ એન.એચ.એ.આઈ.એ કે.એમ. ૧૪૬ પરથી કે.એમ. ૧૧૦ પર ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા બાબતે ગંભીર વાંધાઓ ઉઠાવ્યા, જે પ્રથમ વખત વર્ષ ૨૦૧૩માં ત્યારે કરવામાં આવ્યા હોવાનું જણાય છે જ્યારે નવા પદગ્રાહકે એન.એચ.એ.આઈ.ના ચેરમેન તરીકે કાર્યભાર સંભાળ્યો, અને આ હકીકતને અવગણવામાં આવી કે કરારની શરતો મુજબ સ્વતંત્ર ઈજનેરે તે માટે ઘણાં પહેલાં ૩૦.૬.૨૦૧૦ના રોજ મંજૂરી આપી દીધી હતી. વધુમાં, ટોલ પ્લાઝા ખસેડવા અંગેનો વિવાદ વડી અદાલતે પહેલેથી જ નિરાકર્યો હતો, જ્યારે તેણે અપીલકર્તાને

ટોલ પ્લાઝા કે.એમ. ૧૧૦ પર ખસેડવાની પરવાનગી આપી હતી, જેના વિરુદ્ધ વડી અદાલતના આદેશને પડકારતી કોઈ અપીલ એન.એચ.એ.આઈ.એ દાખલ કરી નહોતી. તેથી, ટોલ પ્લાઝાની ખસેડણી અંગેનો વિવાદ ન્યાયિક ચુકાદાઓની શ્રેણીથી અંતિમતા પામી ગયો હોવા છતાં, નવા નિયુક્ત ચેરમેન, એન.એચ.એ.આઈ.એ પ્રથમ વખત વર્ષ ૨૦૧૩માં અપીલકર્તા-કંપનીને ટોલ પ્લાઝા કે.એમ. ૧૧૦ પર ખસેડતાં રોકી, અને તેના કારણે સ્પષ્ટપણે સમગ્ર પ્રોજેક્ટ સ્થગિત થઈ ગયો, કારણ કે પ્રોજેક્ટનું નાણાંકીય સંચાલન બિલ્ડ, ઓપરેટ, ટ્રેડ પદ્ધતિથી (બી.ઓ.ટી. પદ્ધતિથી) થવાનું હતું, અને તેથી પ્રોજેક્ટના નાણાંકીય સંચાલન પર અસર પડી અને ઉપરોક્ત રીતે સંબંધિત વિવાદો અનેક વાદવિવાદોની શ્રેણીમાં જકડાઈ ગયા. પરંતુ, વડી અદાલતે આ કહીને કે તે કરારના નિયમો અને શરતોમાં જવું માંગતી નથી, આ વિવાદની તપાસ કરવાનું નામંજૂર કર્યું, અને અપીલકર્તા પાસેથી બાંહેધરી માગી, સમગ્ર વિલંબનો દોષ અપીલકર્તા-કંપનીના અનુપાલન ન કરવા પર મૂક્યો, અને અંતે પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.એ અપીલકર્તા પાસેથી પ્રોજેક્ટ પાછો લઈ લેવા દિશાનિર્દેશ આપીને કરાર સમાપ્ત કરી દીધો. ધાર્યું કે વડી અદાલતે હાઈવેનું બાંધકામ ઝડપી બને તેવા જનહિતમાં આવું કર્યું હોય, તો પણ એ ખૂબ જ સ્પષ્ટ છે કે વડી અદાલતનો આ દિશાનિર્દેશ સંભવતઃ અને વ્યવહારિક રીતે બાંધકામને ગતિ આપી શકે તેમ નથી, કારણ કે સ્વીકાર્ય રીતે એન.એચ.એ.આઈ. પોતે હાઈવેનું કોઈ બાંધકામ કાર્ય કરતી નથી, જેના સ્પષ્ટ અર્થ એ થાય છે કે તેને પ્રોજેક્ટના બાકી

વિસ્તારના બાંધકામ માટે નવી ટેન્ડર પ્રક્રિયા જાહેર કરવી પડશે, અને તેથી પ્રોજેક્ટમાં વધુ વિલંબ અનિવાર્ય બનશે; તેમજ આ હકીકતથી અલગ કે અપીલકર્તા-કંપની અને એન.એચ.એ.આઈ. વચ્ચેનો વિવાદ યથાવત્ રહેશે અને અંતે ત્રીજો પક્ષ, એટલે કે નવો પ્રવેશક, આમાં ગૂંચવાઈ જશે, જેથી સમગ્ર પ્રક્રિયામાં વધુ કાનૂની જટિલતાઓ ઊભી થવી અનિવાર્ય છે.

કપ. આ ઉપરાંત, એ બાબત અવગણવી મુશ્કેલ છે કે વડી અદાલત સમક્ષ પ્રલંબિત જાહેર હિત અરજીમાં માત્ર આ મર્યાદિત મુદ્દો જ વિચારાધીન હતો કે અપીલકર્તા-કંપનીને એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલ કારણ દર્શાવો નોટિસ, જેને વડી અદાલતના પોતાના આદેશથી સ્થગિત રાખવામાં આવી હતી, તેને પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા કરવામાં આવેલી અરજીના આધારે સ્થગિતાવસ્થામાંથી મુક્ત કરવી યોગ્ય હતી કે નહીં; પરંતુ એવું કરતાં વડી અદાલતે ઘણું આગળ વધીને, એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા આપવામાં આવેલી કારણ દર્શાવો નોટિસ યથાવત્ રાખવા યોગ્ય હતી કે સ્થગિત રાખવાનો આદેશ રદ કરવો યોગ્ય હતો કે નહીં, એવા મુખ્ય મુદ્દાને અવગણીને, બિનકાર્યસાધનના આધારે કરારને જ રદ કરી નાખ્યો અને સીધો એવો નિષ્કર્ષ કાઢ્યો કે અપીલકર્તા-કંપનીએ પ્રકલ્પમાં વિલંબ કર્યો હતો; જ્યારે આ હકીકત સંપૂર્ણપણે અવગણવામાં આવી કે કરારનો ભંગ તો એન.એચ.એ.આઈ.એ કર્યો હતો, કારણ કે તેણે વડી અદાલતના તે અંગેના કારણસભર આદેશો હોવા છતાં ટોલ પ્લાઝાને કે.એમ. ૧૪૬ પરથી કે.એમ. ૧૧૦ પર ખસેડવાની મંજૂરી આપવાનો ઈનકાર કર્યો હતો, અને તે આદેશો

સામે એન.એચ.એ.આઈ., અથવા જાહેર હિત અરજીકર્તા, અથવા અન્ય કોઈ સંબંધિત પક્ષ દ્વારા કોઈ અપીલ કરવામાં આવી નહોતી. નિઃસંદેહ, જાહેર હિત અરજીમાં અદાલત, જાહેર હિત સાથે વિરુદ્ધ જતી અથવા તેને જોખમમાં મૂકતી કોઈ દિશા-નિર્દેશની જારીગીરીમાં અવરોધરૂપ થતી તકનીકી બાબતોને ક્યારેક બાજુએ મૂકી શકે અથવા અવગણી શકે છે. પરંતુ, તેને એટલી હદ સુધી જવા અથવા કરારને જ અસર કરવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં કે જેના પરિણામે માન્ય અને કાયદેસર દસ્તાવેજ નિર્મૂલ્ય કાગળનો ટુકડો અથવા કચરા કાગળ સમાન બની જાય; જેનો સ્પષ્ટ અર્થ એવો થાય કે, પક્ષકારો વચ્ચેનો સંબંધ ભલે માન્ય કાનૂની દસ્તાવેજથી નિયંત્રિત અને સમર્થિત થવાનો હતો, તેમ છતાં, કાયદાની દૃષ્ટિએ તેની માન્યતા હોવા છતાં, અંતે તે કોઈ કાનૂની મહત્ત્વ ન ધરાવતા દસ્તાવેજમાં પરિણમશે. જો આવી પરવાનગી આપવામાં આવે, તો તે અનિવાર્ય રીતે એવી અવ્યવસ્થિત પરિસ્થિતિ સર્જશે કે જે કાયદાના શાસનની મૂળ રચનાને જ અસર કરશે; અને તેને એવા માન્ય તથા કાયદેસર રીતે સમર્થિત દસ્તાવેજ પર પ્રભુત્વ જમાવવા દેવામાં આવી શકશે નહીં, જે તેના ધારક વ્યક્તિ અથવા સંસ્થાને નિશ્ચિત અધિકારો પ્રદાન કરે છે.

૬૬. ઉપરોક્ત સ્થિતિના પરિણામે અને અનુસંધાનમાં, અમને એવું ન્યાયસંગત અને યોગ્ય લાગે છે કે વડી અદાલતના વિવાદિત નિર્દેશોને રદ કરવામાં આવે અને અપીલકર્તાને રાજમાર્ગ પ્રકલ્પના બાકી રહેલા ભાગ/વિસ્તારમાં થયેલ બાંધકામને પુનઃસ્થાપિત કરવાની પરવાનગી આપવામાં આવે, તેમજ વધુમાં

એન.એચ.એ.આઈ.ને આદેશ આપવામાં આવે કે તે અપીલકર્તાને કિ.મી. ૧૪૬ પરથી ટોલ પ્લાઝાને કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચેના કોઈપણ બિંદુએ, એન.એચ.એ.આઈ.ની સંમતિ સાથે, સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપે. આ પ્રમાણે કિ.મી. ૧૧૦ થી કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચે ટોલ પ્લાઝાના બાંધકામ માટેનું ચોક્કસ બિંદુ, કરારની શરતો અનુસાર સ્વતંત્ર ઇજનેરે અગાઉથી આપેલ મંજૂરીને ધ્યાનમાં રાખીને, જે મંજૂરીને વડી અદાલતે પણ અગાઉ મંજૂર કરી હતી, એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા અપીલકર્તા/કન્સેશનાયર સાથે પરસ્પર વિચારવિમર્શ કરીને નક્કી કરવામાં આવશે. જોકે, અમે આ હકીકત નોંધીએ છીએ કે વડી અદાલતે, યદ્યપિ, ઉપરોક્ત ઉદ્દેશિત તેના આદેશ દ્વારા વિવાદિત ટોલ પ્લાઝાને કિ.મી. ૧૧૦ બિંદુએ સ્થળાંતર કરવાની પરવાનગી આપી હતી, છતાં અમે નોંધ્યું છે કે કિ.મી. ૮૬ ખાતે, જ્યાં એલ એન્ડ ટીનું ટોલ પ્લાઝા અસ્તિત્વમાં છે, અને કિ.મી. ૧૧૦ ખાતે પ્રસ્તાવિત ટોલ પ્લાઝા વચ્ચેનું અંતર માત્ર ૧૪ કિ.મી. રહેશે, જે મુસાફરી કરતી જનતા હિતમાં ન હોઈ શકે; અને તેથી, અમે નિર્દેશ આપીએ છીએ કે સ્થળાંતરને કિ.મી. ૧૧૦ પર મંજૂરી ન અપાય, પરંતુ એન.એચ.એ.આઈ. સાથે વિચારવિમર્શ કરીને અને તેની સંમતિથી, કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચેના કોઈપણ બિંદુએ સ્થળાંતર કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવે. હકીકતમાં, અમે અપીલકર્તાને ટોલ પ્લાઝાને કિ.મી. ૧૧૭થી પણ આગળ સ્થળાંતર કરવાનો નિર્દેશ આપી શકતા, પરંતુ અમને જાણ કરવામાં આવી છે કે કિ.મી. ૧૧૭ પછીનો

વિસ્તાર ઘન વસ્તીવાળો છે અને કિ.મી. ૧૧૭થી આગળ ટોલ પ્લાઝાની સ્થાપના કરવી વ્યવહારિક રીતે શક્ય નહીં બને.

૬૭. તેથી, અને હાઇવે પ્રોજેક્ટનું કાર્ય પૂર્ણ થવું સુગમ અને ઝડપી બને તે હેતુથી, અમે પ્રતિવાદી એન.એચ.એ.આઈ.ને આદેશ આપીએ છીએ કે તે ટોલ પ્લાઝાને ૧૪૬ થી ખસેડીને કિ.મી. ૧૧૦ અને કિ.મી. ૧૧૭ વચ્ચે ક્યાંય પણ તાત્કાલિક, પરંતુ આ આદેશની તારીખથી બે મહિનાની અંદર, મંજૂરી આપે; અને આ સમયગાળા દરમિયાન ટોલ પ્લાઝાના નિર્માણ માટેના વિસ્તારમાં સૂચના પ્રકાશિત કરવાની આવશ્યક કાનૂની ઔપચારિકતા પણ એન.એચ.એ.આઈ. દ્વારા સક્ષમ સત્તાધિકારી મારફતે તેની સૂચના પ્રસિદ્ધ કરાવી અને જમીનને તમામ બોજા અને અવરોધોથી મુક્ત સ્થિતિમાં ઉપલબ્ધ કરાવી પૂર્ણ કરવામાં આવશે. ત્યારબાદ અપીલકર્તા તાત્કાલિક સંમત સ્થળે ટોલ પ્લાઝાની સ્થાપના સહિતનું બાંધકામ ફરી શરૂ કરશે અને હાઇવે પ્રોજેક્ટના બાકી રહેલા વિસ્તારનું બાંધકામ ચાલુ રાખશે અને હાઇવેનું સમગ્ર બાંધકામ ૩૧ માર્ચ ૨૦૧૫ના રોજ અથવા તે પહેલાં પૂર્ણ કરશે; અન્યથા, અપીલકર્તા/કન્સેશનાયર કંપની કન્સેશન એગ્રીમેન્ટની શરતો અનુસાર એન.એચ.એ.આઈ. નક્કી કરે તેવા દંડાત્મક પરિણામો માટે જવાબદાર બનશે.

૬૮. અપીલકર્તા/રિયાયતગ્રાહી કંપનીને વધુમાં આદેશ કરવામાં આવે છે કે એન.એચ.એ.આઈ. તથા માર્ગ પરિવહન અને રાજમાર્ગ મંત્રાલય/અન્ય કોઈ સક્ષમ સત્તાધિકારીના પ્રયત્ને ટોલ પ્લાઝાના સ્થળાંતર માટે આવશ્યક વૈધાનિક

અધિસૂચનાનું પાલન થયાની તારીખથી દર ત્રણ મહિના પછી, રિયાયત કરારમાં ઉદ્દેખિત એન.એચ.એ.આઈ. સમક્ષ બાંધકામની પ્રગતિ/વિકાસ અંગે અહેવાલ આપે/અપડેટ કરે. જોકે, અમે સ્પષ્ટપણે જાહેર કરીએ છીએ કે કોઈપણ પક્ષકારને કોઈપણ અદાલત સમક્ષ આગળ કોઈ વિવાદ ઉઠાવવા મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં, જે હાઈવે પ્રોજેક્ટની પૂર્ણતાની પ્રગતિમાં અવરોધ ઊભો કરે અથવા તેને ધીમી પાડે, કારણ કે આપું પગલું નિશ્ચિતપણે હાઈવે પ્રોજેક્ટના હિતમાં નહીં હોય અને પરિણામે કોઈ પણ રીતે જાહેર હિતમાં પણ નહીં હોય. જોકે, મુખ્ય વિવાદી પક્ષકારો, અર્થાત અપીલકર્તા-રિયાયતગ્રાહી કંપની અને એન.એચ.એ.આઈ., કરારમાં ઉદ્દેખિત હાઈવે પ્રોજેક્ટ બાબતે આવી પરિસ્થિતિનો સહારો લેવાની સદ્ભાવનાપૂર્વક જરૂરિયાત ઊભી થાય તો આ અદાલત પાસેથી તેવી અન્ય અથવા વધુ દિશા-નિર્દેશ મેળવવા માટે સ્વતંત્ર રહેશે. તદનુસાર અપીલ મંજૂર કરવામાં આવે છે, પરંતુ પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લઈને પક્ષકારોને પોતપોતાનો ખર્ચ પોતે વહન કરવા મુકવામાં આવે છે.

*The translation of this judgment has been provided by M/s.
Hyperlink E –Solution Private Limited.*

=====

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.