[2023] 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ

ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਬੈਸਟ) ਅਤੇ ਹੋਰ

(2023 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 3897)

19,ਮਈ 2023

[ਡਾ. ਧਨੰਜੈ ਵਾਈ ਚੰਦਰਚੂੜ, ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ,

ਪਮਿਡੀਗੰਤਮ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰਸਿਮਹਾ ਅਤੇ ਜੇ ਬੀ ਪਾਰਦੀਵਾਲਾ, ਜੇ ਜੇ]

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ-ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ-ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ/ਵਪਾਰਕ ਮਾਮਲੇ-ਆਯੋਜਿਤਃ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਬਹੁਤ ਸੰਜਮ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ-ਤਕਨੀਕੀ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਠੇਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਝਿਜਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ-ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਵੇਗਾ। - ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਭਟਕ ਗਈ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਗ਼ੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਈ. ਵੀ. ਈ. ਵਾਈ. ਨੂੰ ਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਬੈਸਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਮੈਦਾਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ-ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ-ਇਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀ ਇੱਕ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ-ਇੱਕ ਧਿਰ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਨਿਆਂਇਕ ਰਾਹਤ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਗਲਤ ਹੈ-ਬੈਸਟ ਨੇ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪੱਖਪਾਤ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਆਦਿ। ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਕਲਰਕ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗਲਤ ਸੀ-ਇਹ ਅਭਿਆਸ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੁੱਚੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ-ਰਿੱਟ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਆਪਣਾ ਫੈਸਲਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਦੱਸੀ ਜਾਂਦੀ - ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਈ. ਵੀ. ਈ. ਵਾਈ. ਦੇ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਬੈਸਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬੈਸਟ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੇ,

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ-ਟੈਂਡਰਾਂ ਜਾਂ ਠੇਕੇ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ-ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ-ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸਿਲਪੀ ਨਿਰਮਾਣ ਠੇਕੇਦਾਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ (2020) 16 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 489: [2019] 10 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 932; ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਲੇਟਸ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ (2005) 1 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 679: [2004] 6 ਵਾਧੂ. ਐੱਸਸੀਆਰ 496; ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਚੀਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਲਿਮਟਿਡ। (2000) 2 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 617: [2000] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 505; ਜਗਦੀਸ਼ ਮੰਡਲ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (2007) 14 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 517-'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਡਬਲਯੂ ਬੀ ਸਟੇਟ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਸਿਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਪਟੇਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (2001) 2 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 451: [2001] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 352; ਕਨ੍ਹਈਆ ਲਾਲ ਅਗਰਵਾਲ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (2002) 6 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 315: [2002] 1 ਪੂਰਕ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 284; ਐੱਨ. ਜੀ. ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਜੈਨ ਅਤੇ ਹੋਰ (2022) 6 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 127; ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਆਈ. ਵੀ. ਆਰ. ਕੰਸਟਰੱਕਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (1999) 1 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 492: [1998] 3 ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਐੱਸਸੀਆਰ 421; ਐੱਸ ਐੱਸ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਓਰੀਸਾ ਮਾਈਨਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ (2008) 5 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 772: [2008] 5 ਐੱਸਸੀਆਰ 598; ਪੋਦ੍ਦਾਰ ਸਟੀਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਗਣੇਸ਼ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਰਕਸ ਅਤੇ ਹੋਰ (1991) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 273: [1991] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 696; ਮੋਨਾਰਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਉਲਹਾਸਨਗਰ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਅਤੇ ਹੋਰ (2000) 5 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 287: [2000] 3 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1159; ਮੇਰਠ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ ਬਨਾਮ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਸਟੱਡੀਜ਼ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2009) 6 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 171: [2009] 6 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 663; ਮਾਂ ਬਿੰਦਾ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਫਰੰਟੀਅਰ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹੋਰ (2014) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 760: [2013] 12 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 529; ਜਗਨਨਾਥ ਬੇਹਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜਾ ਹਰਿਹਰ ਸਿੰਘ ਮਰਦਰਾਜ ਭਰਮਰਬਰਾ ਰਾਏ (1958) ਐਸਸੀਆਰ 1067; ਕਰਨਪੁਰਾ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜਾ ਕਾਮਕਸ਼ਿਆ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਆਦਿ। [1956] ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 325; ਵਸੰਤ ਕੁਮਾਰ ਰਾਧਾਕਿਸ਼ਨ ਵੋਰਾ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ (1991) 1 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 761: [1990] 3 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 825; ਸਟੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗੁਪਤਾ ਬ੍ਰਦਰ ਸਟੀਲ ਟਿਊਬਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (2009) 10 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 63: [2009] 14 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 253-ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਬੈਸਟ)

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2001] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 352 ਪੈਰਾ 28 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2002] 1 ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਐਸਸੀਆਰ 284 ਪੈਰਾ 29 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1998] 3 ਸਪਲਿ. ਪੈਰਾ 32 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 421

[2008] 5 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 598 ਪੈਰਾ 32 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1991] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 696 ਪੈਰਾ 34 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2000] 3 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1159 ਪੈਰਾ 35 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2009] 6 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 663 ਪੈਰਾ 35 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2013] 12 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 529 ਪੈਰਾ 35 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1958] ਐਸਸੀਆਰ 1067 ਪੈਰਾ 37 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1956] ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 325 ਪੈਰਾ 37 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1990] 3 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 825 ਪੈਰਾ 37 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2009] 14 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 253 ਪੈਰਾ 37 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2019] 10 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ 932 ਪੈਰਾ 48 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

[2004] 6 ਪੂਰਕ ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 496 ਪੈਰਾ 52 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

[2000] 1 ਐਸਸੀਆਰ 505 ਪੈਰਾ 53 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾ: 2023 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 3897.

2022 ਦੇ ਡਬਲਯੂਪੀਐਲ ਨੰ. 15548 ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਦੇ ਮਿਤੀ 05.07.2022 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ.

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 3899 ਅਤੇ 2023 ਦੇ 3898 ਦੇ ਨਾਲ.

ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਐੱਸ. ਜੀ., ਮੁਕੁਲ ਰੋਹਤਗੀ, ਸ਼ਿਆਮ ਦੀਵਾਨ, ਅਜੀਤ ਐੱਸ. ਭਾਸਮੇ, ਡਾ. ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਮਨੂ ਸਿੰਘਵੀ, ਕੇ. ਵੀ. ਵਿਸ਼ਵਨਾਥਨ, ਗੋਪਾਲ ਜੈਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਡਾ. ਵਕੀਲ, ਅਭਿਨਵ ਮੁਖਰਜੀ, ਅਕਸ਼ੈ ਸ਼੍ਰੀਵਾਸਤਵ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਬਿਹੂ ਸ਼ਰਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਾ ਵਿਜ, ਅੰਜੰਦਾਸ ਗੁਪਤਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰਿਮਾਲੀ ਬੱਤਰਾ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਲਾਲਵਾਨੀ, ਵੀ. ਕੇ. ਪਾਟਿਲ, ਮੈਸਰਜ਼। ਡੀ.ਐਸ.ਕੇ.ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨੰਦਿਨੀ ਗੋਰੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਦਿਤੀ ਭੱਟ, ਸਾਰਥਕ ਗੌਰ, ਯਸ਼ ਦੂਬੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮਾਨਵੀ ਰਸਤੋਗੀ, ਅਮਿਤ ਭੰਡਾਰੀ, ਮੈਸਰਜ਼। ਕਰੰਜਾਵਾਲਾ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਐਡ. ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ

ਜੇ. ਬੀ. ਪਾਰਦੀਵਾਲਾ, ਜੇ.

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਮੁੱਦੇ ਆਮ ਹਨ ਅਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਬੰਬਈ ਵਿਖੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 05.07.2022 ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਐੱਲ) ਨੰ. 2022 ਦਾ 15548, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਆਮ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

3. ਐੱਸਐੱਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰ. 2022 ਦਾ 15708 ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼") (ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੂਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ) ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਹੈ।

4. ਐੱਸਐੱਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰ. 2022 ਦਾ 11871 ਈਵੀਈਵਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਈਵੀਈਵਾਈ") (ਅਸਲ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 2 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ)

5. ਐੱਸਐੱਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰ. 2022 ਦਾ 11933 ਬ੍ਰਿਹਨ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਬੈਸਟ") (ਅਸਲ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 1 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ) ਮੁੰਬਈ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1888 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਨਿਗਮ।

ਵਾਸਤਵਿਕ ਮੈਟਰਿਕਸ

6. ਬੈਸਟ ਨੇ ਇੱਕ ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਦਾ ਨੰ. ਡੀਐਮਐਮ (ਟੀ-II)/08/ਟੀਸੀਯੂ/73169/2021-2022/ਐਡ. ਮੁੰਬਈ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ 1400 (+ 50% ਪਰਿਵਰਤਨ) ਸਿੰਗਲ ਡੈਕਰ ਏਸੀ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਮਿਤੀ 26.02.2022 ਨੂੰ 12 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬੈਸਟ ਡਿਪੂਆਂ 'ਤੇ ਹੋਰ ਸਿਵਲ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਾਲ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ' ਟੈਂਡਰ 'ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)

7. ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਨੁਸੂਚੀ IX ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ 3.5 (ਈ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿੰਗਲ ਡੈਕਰ ਬੱਸਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਦੇ ਨਾਲ 80% ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੈਟਰੀ ਦੀ ਖਪਤ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ (ਜੀਵੀਡਬਲਯੂ) ਲਈ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਚੱਲ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਧਾਰਾ 3.5 (ਈ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 12 ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਇੱਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈਃ

"ਅਨੁਸੂਚੀ IX

ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ

ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਬੈਸਟ) [ਜੇ. ਬੀ. ਪਾਰਦੀਵਾਲਾ, ਜੇ.]

.....

ਸੈਕਸ਼ਨ 2: ਵੈਂਟ ਲੀਜ਼ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਐੱਸਡੀ ਏਸੀ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਬੱਸਾਂ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ

.....

ਸੀਰੀਅਲ ਨੰ.	ਵਰਣਨ	ਨਿਰਧਾਰਨ
3.5	ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ	ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਮੋਟਰ ਰੇਟਿੰਗ/ਪਾਵਰ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੋ:
(ਈ)	ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ ਪ੍ਰਤੀ ਬੱਸ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ	ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਕਿਲੋਮੀਟਰ (80% ਇਸ ਲਈ ਸੀ) ਨਾਲ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਐੱਸ ਡੀ ਬੱਸਾਂ ਲਈ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਚੱਲਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ।
XXX XXXX XXX		
12	ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਸੀਮਾ	ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਬੈਸਟ ਬੱਸਾਂ ਔਸਤਨ ਲਗਭਗ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਚੱਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ (ਜਿਆਦਾਤਰ ਨਿਰਵਿਘਨ) ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਈਵੀ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ ਜੋ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਚੱਲ ਸਕਣ। ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜੀਵੀਡਬਲਯੂ ਲਈ ਅਸਲ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਐੱਸਡੀ ਏਸੀ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ। ਸੰਚਾਲਨ ਕਾਰਜਕ੍ਰਮ ਬੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵਾਧੂ ਬੱਸਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕਾਰਜਕ੍ਰਮ ਦੇ ਨਿਰਵਿਘਨ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇ ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਚਾਰਜਿੰਗ ਦੀ ਘਾਟ ਲਈ ਕਾਰਜਕ੍ਰਮ ਦੇ ਨਿਰਵਿਘਨ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੈਸਟ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਉਸ ਪੂਰੇ ਦਿਨ ਲਈ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਿਲੋਮੀਟਰਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਕੇ ਵਾਧੂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾ ਕੇ ਢੁਕਵੀਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਜੇ ਇਹ ਘਟਨਾ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦੁਹਰਾਉਂਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਬੈਸਟ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਵੀ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।

8. ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ, ਈਵੀਈਵਾਈ ਅਤੇ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਸਮੇਤ ਅੱਠ ਮਾਰਕੀਟ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੇ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਲਿਆ। 11.03.2022 ਨੂੰ ਹੋਈ ਬੋਲੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ, ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਆਪਣੇ ਬੋਲੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਅੰਕ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੁਆਇੰਟ 1 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਉਸਨੇ ਬੈਸਟ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਏਆਈਐੱਸ 040/ਫੇਮ II ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੇਂਜ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ 75 ਮਿੰਟ ਦੇ ਅਵਸਰ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲਈ ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇ।

9. 15.03.2022 ਨੂੰ, ਬੈਸਟ ਨੇ ਪ੍ਰੀ-ਬੋਲੀ ਮੀਟਿੰਗ ਦੇ ਮਿੰਟ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ। ਬੈਸਟ ਨੇ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੋਧਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੈਸਟ ਨੇ "ਅਸਲ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ" ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਦਰਭ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ "ਏਆਈਐਸ 040" ਜਾਂ "ਸਟੈਂਡਰਡ ਸ਼ਰਤਾਂ" ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਦਰਭ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਏਆਈਐੱਸ 040 ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਣ ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟਿੰਗ ਹਾਲਤਾਂ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਨਾ ਕਿ ਅਸਲ ਸੜ੍ਹਕ ਹਾਲਤਾਂ' ਤੇ, ਜੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਭਾਰ, ਤਾਪਮਾਨ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਆਦਿ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

10. 27.04.2022 ਨੂੰ, ਬੈਸਟ ਨੇ ਸੋਧ ਨੰ. 8 ਟੈਂਡਰ ਲਈ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅੰਤ 02.05.2022 ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੀ ਮਿਤੀ 04.05.2022 ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ।

11. ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ 25.04.2022 ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੇ 80% ਸਟੇਟ ਆਫ ਚਾਰਜ, "SoC" ਦੇ ਨਾਲ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ। ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਚੱਲਣ 'ਤੇ 20% ਰਿਜ਼ਰਵ ਬਚਿਆ ਹੈ) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ "ਏਆਈਐੱਸ 040 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ" ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਭਟਕਣਾ ਸੀ।

12. ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ 02.05.2022 ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਸਮੇਤ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਭਟਕਣ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਇਕਲੌਤੀ ਬੋਲੀਦਾਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ "ਅਸਲ ਸੜਕ ਸਥਿਤੀਆਂ" ਦੀ ਬਜਾਏ "ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟ ਸਥਿਤੀਆਂ" ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਦੀ ਟੈਂਡਰ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ।

13. ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ II (ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼) ਦੀ ਧਾਰਾ 5.1.1 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੋਲੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਢੰਗ ਅਤੇ ਢੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਬੋਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਅਨੁਲਗ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸੰਚਾਲਨ ਰੇਂਜ ਲਈ ਸੰਚਾਲਨ ਉਪਕਰਣ ਨਿਰਮਾਤਾ (ਓ. ਈ. ਐੱਮ.) ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਅਨੈਕਸਚਰ ਵਾਈ, ਬੋਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਲਕਿ ਸਿਰਫ ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ। ਅਨੁਸੂਚੀ IX ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ 3.5 (ਈ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 12 (ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ) ਅਤੇ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਦਮਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਹੈ।

14. ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ ਮਿਤੀ 02.05.2022 ਦੇ ਨਾਲ ਅਨੈਕਸਚਰ ਵਾਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਓਈਐੱਮ ਨੇ ਅਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਲਈ ਇੱਕ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦਿੱਤੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟੇਬਲ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਡੈਕਰ ਬੱਸ ਲਈ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਦੇ ਅਵਸਰ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਟੈਂਡਰ ਮਿਤੀ 20.08.2021 ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 60 ਮਿੰਟ ਦਾ ਮੌਕਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

15. ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਮਿਤੀ 06.05.2022 ਨੂੰ ਈਮੇਲ ਰਾਹੀਂ, ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ "ਕਲਰਕ ਗਲਤੀ" ਮੰਨਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦਿੱਤਾ।

16. ਟੈਂਡਰ ਬੋਲੀਆਂ 04.05.2022 ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਮੁਲਾਂਕਣ 06.05.2022 ਨੂੰ ਐਲਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੈਸਟ ਨੇ ਮਿਤੀ 06.05.2022 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਤਕਨੀਕੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਚਾਰ ਹੋਰ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ। ਟਾਟਾ ਮੋਟਰ ਦੀ ਬੋਲੀ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਇਸ ਦੇ ਅਨੈਕਸਚਰ ਐੱਫ ਅਤੇ ਅਨੈਕਸਚਰ ਵਾਈ ਵਿੱਚ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਵਹਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਕਤ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੋਲੀ ਨੂੰ "ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ" ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

17. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 06.05.2022 ਨੂੰ ਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁੱਲ ਬੋਲੀਆਂ ਖੋਲ੍ਹੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਐਲ 1 ਬੋਲੀਕਾਰ ਐਲਾਨਿਆ ਗਿਆ। ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੀ ਕੀਮਤ ਬੋਲੀ ਕ੍ਰਮ ਨੰਬਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਖੋਲ੍ਹੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਨੁਸੂਚੀ । (ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਸੱਦਾ) ਦਾ 7 ਅਤੇ ਕ੍ਰਮ ਨੰ. ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ II (ਟੈਂਡਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼) ਦੇ 15. ਸਰ ਨੰ. ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦਾ 7 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

"7. ਬੋਲੀਕਾਰ/ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਜੋ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ III ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤਕਨੀਕੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਕੀਮਤ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੇ ਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

18. ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ II (ਟੈਂਡਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼) ਦੀ ਲੜੀ ਨੰਬਰ 15 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

"15. ਬੋਲੀਕਾਰ ਟੀਓਟੀਓ ਵਿੱਚ ਬੈਸਟ ਦੀਆਂ 'ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ' ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ਰਤ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਗੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿੱਤੀ ਬੋਲੀਆਂ ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵੇਖਣ।

19. ਬੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਤਕਨੀਕੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਜਿਸ ਨੇ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਡਬਲਿਊ. ਪੀ. (ਐੱਲ) ਨੰਬਰ 1 ਵਾਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਬੰਬਈ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜੁਡੀਕੇਚਰ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ। 2022 ਦਾ 15548 ਮਿਤੀ 10.05.2022. ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਰਾਹਤ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀਃ

"18. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਮਾਨਯੋਗ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸੰਨਤਾ ਹੋਵੇਃ

(ਏ) ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਮੰਗਣ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ 06.05.2022 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਰੀ ਦੀ ਰਿੱਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਿੱਟ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰੋ। 1 ਬੋਲੀ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰਨਾ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ)

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰ. 1 ਨੂੰ "ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ" ਵਜੋਂ;

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰ. 1 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ "ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ ਤੇ ਗੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ";

(ਬੀ) ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੈਂਡਮਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੈਂਡਮਸ ਜਾਂ ਰਿੱਟ ਦੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰੋ। 1 ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰ. ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਬੋਲੀ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ। 1. ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ;

(ਸੀ) ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਦੇ ਬਦਲ ਵਿੱਚ (ਬੀ) ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੈਂਡਮਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੈਂਡਮਸ ਜਾਂ ਰਿੱਟ ਦੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ। 1 ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ;

(ਡੀ) ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 1. ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਵੱਲ ਕੋਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਤੋਂ;

(ਈ) ਉਪਰੋਕਤ ਖੰਡ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰਿਮ ਰਾਹਤ;

(ਐੱਫ)ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਲਾਗਤ; ਅਤੇ

(ਜੀ) ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਾਹਤ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

20. ਉਪਰੋਕਤ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਬੈਸਟ ਨੇ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 20.05.2022 ਦੇ ਸਵੀਕਾਰ ਪੱਤਰ ਨਾਲ ਸਨਮਾਨਿਤ ਕੀਤਾ। ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ 23.05.2022 ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪਰਫਾਰਮੈਂਸ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ। ਮੁੰਬਈ ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਉਪਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ 12 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਕੁੱਲ ਕੰਟਰੈਕਟ ਲਾਗਤ (ਜੀਸੀਸੀ) ਮਾਡਲ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਸਿੰਗਲ ਡੈਕਰ ਏਸੀ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਈਵੀਈਵਾਈ ਅਤੇ ਬੈਸਟ ਦਰਮਿਆਨ 26.05.2022 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

21. ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 02.06.2022 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਬਸਿਡੀ ਬੈਂਕ ਗਰੰਟੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਬੈਸਟ ਨੇ 10.06.2022 ਨੂੰ ਸਬਸਿਡੀ ਲਈ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਰਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ 04.07.2022 ਅਤੇ 05.07.2022 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੈਸਟ ਨੂੰ 8 ਬੱਸਾਂ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ।

22. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਮਿਤੀ 05.07.2022 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਰਾਹੀਂ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਿਆ ਕਿ "ਅਸਲ ਸਥਿਤੀਆਂ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖ

ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ

ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਬੈਸਟ) [ਜੇ. ਬੀ. ਪਾਰਦੀਵਾਲਾ, ਜੇ.]

ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰ ਮੰਨੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਪੈਰਾ 9 ਅਤੇ 13 ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀਃ

"9. ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਦਿਆਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਹ ਵਾਹਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ ਜੋ ਸੰਬੰਧਤ ਜੀਵੀਡਬਲਯੂ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਲਈ ਅਸਲ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਐਸਡੀ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਚੱਲ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿੰਗਲ ਡੈਕਰ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਬੱਸ ਲਈ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ 80% ਐਸ.ਓ.ਸੀ ਦੇ ਨਾਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ.

XXX XXX XXX

13. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ @80% ਐਸ.ਓ.ਸੀ ਲਈ ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ, ਬਲਕਿ ਏ.ਆਈ.ਐਸ 040 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟ ਸਥਿਤੀਆਂ' ਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ। ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 80% ਐਸ.ਓ.ਸੀ 'ਤੇ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਰੇਂਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸੀ ਕਿ ਏਆਈਐੱਸ 040 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਟੈਂਡਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਭਟਕ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਤੋਂ ਭਟਕਣ ਲਈ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਯੋਗ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ)

23. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਵੀ ਕਿਉਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਇੱਕ ਅਨੁਸੰਗਿਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਨੁਸੂਚੀ-1 ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮਿਤੀ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ/ਸੁਧਾਰ/ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਹੇਠਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ

"ਅਨੁਸੂਚੀ I

ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਸੱਦਾ

16.	ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਾ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ। ਇਸ ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ, ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸਮਝ ਦੇ ਨਾਲ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਅਧਿਐਨ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਜੋੜ/ਸੁਧਾਰ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

24. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਿਤੀ 06.05.2022 ਦੀ ਈਮੇਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਿਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਮੁਲਾਂਕਣ, ਬੈਸਟ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਪੈਰਾ 20-22 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ:

"20. ਇਹ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ 6 ਮਈ ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੱਤਰ ਨੇ 6 ਮਈ 2022 ਦੀ ਦੁਪਹਿਰ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਗੱਲ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਧਾਰਾ-16, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ੍ਹਨ/ਸੁਧਾਰਨ/ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀਆਂ 4 ਮਈ 2022 ਨੂੰ ਖੋਲ੍ਹੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਚਿੱਠੀ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਸਮੇਂ ਦੀ ਨੇੜ੍ਹਤਾ ਜੋ 6 ਮਈ ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 11.35 ਵਜੇ ਹੈ. ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪੱਤਰ 2 ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਅਨੁਲਗ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਦੋ ਘੰਟਿਆਂ ਬਾਅਦ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਬੋਲੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਮੰਨੀ ਗਈ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਕਿ ਉਕਤ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਅਨੁਲਗ-ਵਾਈ ਅਤੇ 6 ਮਈ ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਪੱਤਰ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, 6 ਮਈ ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਵੱਲੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਪੱਤਰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ। (ਧਾਰਾ 16). ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ 6 ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਅਨੁਲਗ-ਵਾਈ ਸੋ ਸੀ

ਮੋਟੂ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਉਦਾਹਰਣ 'ਤੇ ਨਹੀਂ, ਇੱਥੇ ਸੰਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ. ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀਆਂ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਦੇ ਦੋ ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਅਨੁਲਗ-ਵਾਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਤੱਥ ਹੈ ਕਿ 28 ਅਪ੍ਰੈਲ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਨੇ ਬੋਲੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ 2 ਮਈ ਨੂੰ ਇਸ ਨੇ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਬੋਲੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਸੇ ਅਨੁਲਗ-ਵਾਈ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਦੀ ਮੌਕਾ ਚਾਰਜਿੰਗ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏਗੀ। ਇਹ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

21. ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ; (i) ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਅਨੁਲਗ-ਵਾਈ ਵਿੱਚ ਵਿਵਹਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਓਈਐੱਮ ਦਾ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਘੰਟੇ ਦੇ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ; ਅਤੇ (ii) ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ 6 ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਅਨੁਲਗ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀਆਂ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਦੇ ਦੋ ਦਿਨ ਬਾਅਦ ਅਤੇ 6 ਮਈ ਦੀ ਸਵੇਰ ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਅਨੁਲਗ-ਵਾਈ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਉਸੇ ਦਿਨ ਦੁਪਹਿਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਸੀ।

22. ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤੱਥ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸ਼ੱਕ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਫੈਸਲਾ ਨਿਰਪੱਖ ਸੀ ਜਾਂ ਫੈਸਲਾ ਨਿਰਪੱਖ ਸੀ? ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ)

25. ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਵੀ ਇੱਕ ਅਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪੈਰਾ 23 ਅਤੇ 24 ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈਃ

"23. ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਰਾਬਰੀ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇੱਕ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਿਆਂਇਕ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਚੰਗਾ ਹੈ, ਜੇ ਫੈਸਲਾ ਸਹੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਵੀ ਜਾਣੂ ਹਾਂ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕੁਝ ਦੇਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਬਸਿਡੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾ ਮਿਲਣ ਕਾਰਨ, ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ. 2 ਦੀ ਬੋਲੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ, 90 ਦਿਨ '

ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸਮਾਂ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਮਹੀਨਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 2 ਦਾ ਟੈਂਡਰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਅਦਾਲਤਾਂ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀਆਂ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਪੱਖ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ ਦੀ ਘਾਟ ਸੀ ਅਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣਾ ਪਏਗਾ।

24. ਉਪਰੋਕਤ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ. ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1, ਜੇ ਉਹ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ)

26. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਤਿੰਨੇ ਧਿਰਾਂ ਆਪਣੀਆਂ-ਆਪਣੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨਾਲ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹਨ।

27. ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਸਬਸਿਡੀ ਗਰੰਟੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 04.07.2022 ਤੋਂ 05.07.2022 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੁੱਲ 8 ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਿਤੀ 14.07.2022 ਦੇ ਇੱਕ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਅੰਤਰਿਮ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਈਵੀਈਵਾਈ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਕੁਇਟੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ।

"ਹਰ ਚੀਜ਼" ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਉੱਤੇ ਸਬਮਿਸ਼ਨ

28. ਈਵੀਈਵਾਈ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਰੋਹਤਗੀ ਨੇ ਡਬਲਯੂ ਬੀ ਸਟੇਟ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਸਿਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਪਟੇਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਐਂਡ ਓਰਸ (2001) 2 ਐਸਸੀਸੀ 451 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਰਾਹਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਉਸ ਨੇ ਬੋਲੀ ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਦੀ ਭੌਤਿਕ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਗਲਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਣ' ਤੇ ਉਸ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਕਿਸੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੋਲੀ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ" ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਿਆ ਕਿ, 02.05.2022 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੂਲ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਉਸ ਦੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਨੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ, "ਇਹ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਚੱਲਣਗੀਆਂ।

29. ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਅਨੁਲਗ ਐੱਫ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਜੇ ਇੱਥੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪਰਿਵਰਤਨ, ਬੈਸਟ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ/ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਬੋਲੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ

ਜਵਾਬਦੇਹ "ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨੁਲਗ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਬੋਲੀ ਨੂੰ" ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਗੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ "ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਨੁਲਗ ਐੱਫ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਨ੍ਹਈਆ ਲਾਲ ਅਗਰਵਾਲ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ (2002) 6 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 315 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਭਰੋਸਾ ਜਤਾਇਆ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਸ਼ਰਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਟੈਂਡਰ ਦਾ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਿੱਸਾ ਹੋਵੇਗਾ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਮਾਂਦਰੂ ਮਿਆਦ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜੇ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਖਤਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਨੂੰ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਜ਼ਾਮਨੀ ਮਿਆਦ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ II (ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼) ਦੀ ਧਾਰਾ 5.1.1 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਨੂੰ ਬੋਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਰ ਇਹ "ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ" ਦੁਆਰਾ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ।

30. ਉਸਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਐਨ.ਜੀ.ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵਿਨੋਦ ਕੁਮਾਰ ਜੈਨ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2022) 6 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 127 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਰਿੱਟ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਆਪਣਾ ਫੈਸਲਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਹਲਕੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਹੁਕਮ ਜਾਂ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਰਾਜ ਉੱਤੇ ਵਾਧੂ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਹੈ।

31. ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਤੱਥ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਿਆਂ ਪੱਖਪਾਤ ਦੇ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਈਵੀਈਵਾਈ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦੋ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਸਨ ਜੋ ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗ ਸਨ ਅਤੇ ਐਲ 2 ਅਤੇ ਐਲ 3 ਸਨ, ਕ੍ਰਮਵਾਰ, ਸਵਿੱਚ ਮੋਬਿਲਿਟੀ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਪੀਐਮਆਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰੋ ਮੋਬਿਲਿਟੀ ਸਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਐਲ 1 ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ' ਤੇ ਕੀਮਤ ਦੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਟੈਂਡਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ।

32. ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਆਈ.ਵੀ.ਆਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਨਾ। ਕੰਸਟਰੱਕਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੇ (1999) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 492 ਅਤੇ ਐੱਸ. ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਓਰੀਸਾ ਮਾਈਨਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ (2008) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 772 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ, ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਅਨੁਕੂਲ ਪਾਇਆ, ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਸਫਲ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ' ਤੇ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਤਕਨੀਕੀ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਹਾਨ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਮੁਲਾਂਕਣ, ਜਦੋਂ ਕਿ, ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੁਣ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਵੇਗਾ।

33. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹੁਣ ਤੱਕ ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ 20 ਤਿਆਰ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਸਿਵਲ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਵੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

"ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼" ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਉੱਤੇ ਮਤੇ

34. ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਡਾ. ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਮਨੂੰ ਸਿੰਘਵੀ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੈਸਟ ਵੱਲੋਂ ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਠੇਕਾ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ । (ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਸੱਦਾ) ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਜੋੜ੍ਹਨ, ਸੁਧਾਰਨ ਜਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਗਲਤੀਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਨਾਲ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਅਸਮਾਨ ਵਿਵਹਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। (1991) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 273 (ਪੈਰਾ 6) ਡਬਲਿਊ. ਬੀ. ਸਟੇਟ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਸਿਟੀ ਬੋਰਡ (ਉਪਰੋਕਤ) (ਪੈਰਾ 27 ਅਤੇ 28) ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੋਦ੍ਦਾਰ ਸਟੀਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਗਣੇਸ਼ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਰਕਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਉੱਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

35. ਉਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੈਸਟ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਮਨਮਰਜ਼ੀ, ਪੱਖਪਾਤੀ, ਅਣਉਚਿਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਨਫ਼ਰਤ ਨਾਲ ਦਾਗੀ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਸਿਆਣੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੋਨਾਰਕ ਇਨਫਰਾਸਟਰੱਕਚਰ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਉਲਹਾਸਨਗਰ ਮਿਉਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ (2000) 5 ਐਸਸੀਸੀ 287 (ਪੈਰਾ 10 ਅਤੇ 14) ਮੇਰਠ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਅਥਾਰਟੀ ਬਨਾਮ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਸਟੱਡੀਜ਼ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, (2009) 6 ਐਸਸੀਸੀ 171 (ਪੈਰਾ 27,28,45 ਅਤੇ 76) ਮਾਂ ਬਿੰਦਾ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ-ਪੂਰਬੀ ਫਰੰਟੀਅਰ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2014) 3 ਐਸਸੀਸੀ 760 (ਪੈਰਾ 8,9 ਅਤੇ 12) ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

36. ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵਿਵਾਦਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 19 ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਬੈਟਰੀ ਰੇਂਜ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਸਿਰਫ ਓ. ਈ. ਐੱਮ. ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬੋਲੀਕਾਰ ਬੈਟਰੀ ਖਰੀਦ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਤਫਾਕਨ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।ਇਸ ਨੂੰ ਬੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

37. ਉਨ੍ਹਾਂ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਬੋਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮਿਤੀ 02.05.2022 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਐਨਕਸ਼ਰ ਵਾਈ ਵਿਕਲਪਿਕ ਸੀ ਅਤੇ ਬੋਲੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇੱਕ ਬਾਅਦ ਦੀ ਸੋਚ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੋਣ ਜਾਂ ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਮਿਸ਼ਰਤ ਸਵਾਲ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਗਨਾਥ ਬੇਹਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜਾ ਹਰਿਹਰ ਸਿੰਘ ਮਰਦਰਾਜ ਭਰਮਰਬਰਾ ਰਾਏ, 1958 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਐਸਸੀਆਰ 1067 (ਪਾਰਸ 17 ਅਤੇ 19) ਕਰਨਪੁਰਾ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜਾ ਕਾਮਕਸ਼ਿਆ ਨਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਆਦਿ, 1956 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਐਸਸੀਆਰ 325 (ਪੈਰਾ 24) ਵਸੰਤ ਕੁਮਾਰ ਰਾਧਾਕਿਸ਼ਨ ਵੋਰਾ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ, (1991) 1 ਐਸਸੀਸੀ 761 (ਪੈਰਾ 24) ਸਟੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਗੁਪਤਾ ਬ੍ਰਦਰ ਸਟੀਲ ਟਿਊਬਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ, (2009) 10 ਐਸਸੀਸੀ 63 (ਪਾਰਸ 32 ਅਤੇ 34) ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

38. ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਟੈਂਡਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਅਨੁਸਾਰ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਟੈਂਡਰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੁਆਰਾ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਤੱਕ 1,030 ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਆਈ ਹੈ। ਬੈਸਟ ਦੇਰੀ ਲਈ ਈਵੀਈਵਾਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜ਼ਰੂਰੀ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਕੰਟਰੈਕਟਿੰਗ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਤਾਜ਼ਾ ਟੈਂਡਰ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਮੁੱਲ ਦੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਮਾਪਤੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਬੈਸਟ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਵਿੱਤੀ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਂਡਰ ਵਿੱਚ ਅਰਨੈਸਟ ਮਨੀ ਡਿਪਾਜ਼ਿਟ (ਈਐੱਮਡੀ) ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਗਰੰਟੀ ਨੂੰ ਨਗਦੀਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ।

39. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਇਕੋ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਨੇ' ਏਆਈਐਸ 040 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟ ਹਾਲਤਾਂ 'ਵਿੱਚ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੁਝ ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਸੀ।

"ਸਰਬੋਤਮ" ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਉੱਤੇ ਮਤੇ

40. ਬੈਸਟ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਾਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ ਸ੍ਰੀ ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਇੱਕ ਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰ ਵਜੋਂ ਐਲਾਨੇ ਜਾਣ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਕਤ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਉਪ-ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ।

- ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਧਾਰਾ 5.1.1 ਦੀ ਧਾਰਾ (iv) ਅਤੇ (v) ਕ੍ਰਮਵਾਰ.

41. ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਨੁਲਗ ਐੱਫ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ 5.1.1 (ਵੀ) ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸ਼ਰਤ ਸੀ। ਲਾਜ਼ਮੀ ਲੋੜ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

“5.1.1	ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈਃ ਬੋਲੀ 1: ਤਕਨੀਕੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀਆਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇਃ i) ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਨੁਲਗ-ਏ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮੈਟ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਗਾਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਤਕਨੀਕੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ (ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਮੈਂਬਰ ਦੇ ਸੰਘ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) ii) ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ (ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਦੇ ਸੰਘ ਦੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਲਗ ਸੀ ਵਿੱਚ ਹੈ, iii) ਚਾਰਟਰਡ ਅਕਾਊਂਟੈਂਟ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਔਸਤ ਸਲਾਨਾ ਟਰਨਓਵਰ ("ਏਮਏਏਟੀ") ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਣ ਲਈ ਪ੍ਰੋਫਾਰਮ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਲਗ ਡੀ ਵਿੱਚ ਹੈ (ਲੀਡ ਮੈਂਬਰ ਲਈ ਸੰਘ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਐਗਰੀਗੇਟਰ, ਨੈੱਟਵਰਥ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਨਿਵੇਸ਼ਯੋਗ ਫੰਡ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) iv) ਐਗਰੀਗੇਟਰ ਨੂੰ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਮੁਕੰਮਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਓਈਐੱਮ ਨਾਲ ਇੱਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਐਗਰੀਗੇਟਰ ਨੂੰ ਓਈਐੱਮ ਤੋਂ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਿੰਗ ਆਥੋਰਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ ਫਾਰਮ (ਜੇਕਰ ਐਗਰੀਗੇਟਰ ਇਕਲੌਤਾ ਬੋਲੀਕਾਰ ਹੈ ਜਾਂ ਲੀਡ ਬੋਲੀਕਾਰ ਹੈ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਬੋਲੀਕਾਰ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਿੰਗ ਆਥੋਰਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ ਫਾਰਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰੇਗਾ) ਵੀ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। v) ਤਕਨੀਕੀ ਨਿਰਧਾਰਨ ਤੋਂ ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿੱਚ ਅਨੁਬੰਧ ਐੱਫ, vi ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਨਿਰਧਾਰਨ ਤੋਂ ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ) ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਬੂਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਦੇ ਆਮ ਵੇਰਵੇ (ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਲੀਡ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੋਏਗੀ) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਲਗ ਜੀ ਐਂਡ ਐੱਚ, vii ਵਿੱਚ) ਬੋਲੀ ਸੁਰੱਖਿਆ/ਈ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਲਗ I, viii ਵਿੱਚ) ਅਨੁਲਗ-ਐੱਕਸਰ-ਐੱਲ. (ਬੋਲੀਕਾਰ ਦਾ ਉੱਦਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟ ਜਾਂ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ/ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਨਾਲ ਕਾਲੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ) ix) ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਨੁਲਗ ਐੱਨ, x ਵਿੱਚ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਪ੍ਰੋਫਾਰਮ) ਅਨੁਲਗ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਅਵਧੀ x) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਵਰ ਲੈਟਰ ਕਮ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ, ਅਟਾਰਨੀ ਦੇ ਦਸਤਖਤ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੰਸੋਰਟੀਅਮ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ

42. ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਉਕਤ ਅਨੁਲਗ ਐੱਫ ਦਾਖਲ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਤੋਂ ਭਟਕ ਗਿਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਨੁਲਗ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਇਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੈਸਟ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਪਰਿਵਰਤਨ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਗੈਰ-ਅਨੁਕੂਲ ਵਿਵਹਾਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀਃ "ਏਆਈਐੱਸ 040 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ 200 ਕੇਐੱਮਐੱਸ @80% ਐੱਸਓਸੀ ਦੀ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ।

43. ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਈਵੀਈਵਾਈ (ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ) ਸਮੇਤ ਕੋਈ ਵੀ ਬੋਲੀਕਾਰ ਇਸ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸ਼ਰਤ ਤੋਂ ਭਟਕਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਹੀ ਗੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ ਬੋਲੀਕਾਰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 06.05.2022 ਨੂੰ, ਬੈਸਟ ਨੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਕਿ ਸਾਰੇ ਬੋਲੀਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਯੋਗ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ, ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਠੇਕਾ ਇਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

44. ਸਿੱਖਿਅਤ ਐਸਜੀ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਭਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਨੈਕਸਚਰ ਵਾਈ ਨਾ ਤਾਂ ਇੱਕ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬੋਲੀਕਾਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਠੇਕਾ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸ਼ਰਤ ਸੀ।

45. ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਦਿਆਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਅਣਜਾਣੇ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ ਟੈਂਡਰ ਤੋਂ ਕੱਟ-ਐਂਡ-ਪੇਸਟ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੇ ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸੋਧਿਆ/ਤਾਜ਼ਾ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ।

46. ਐਸਜੀ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੈਸਟ ਨੂੰ ਨਵਾਂ ਟੈਂਡਰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿਣਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਵੇਗਾ। ਮਈ 2022 ਵਿੱਚ ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ, ਬੈਸਟ ਨੂੰ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਸੀ। 46.81/ ਕੇ.ਐਮ ਹਰੇਕ ਨੂੰ.

ਬੈਸਟ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਇੱਕ ਉੱਦਮ ਕਨਵਰਜੈਂਸੀ ਐਨਰਜੀ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (ਸੀਈਐੱਸਐੱਲ) ਦੁਆਰਾ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਟੈਂਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਐੱਲ. ਦੁਆਰਾ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਨੂੰ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਇਹ ਉਸ ਮੌਜੂਦਾ ਦਰ ਤੋਂ 1,200 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਵੱਧ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਤੇ "ਬੈਸਟ" ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਦੁਬਾਰਾ ਟੈਂਡਰਿੰਗ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨਾ ਵਪਾਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੂਰਖਤਾਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ।

ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ

47. ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਇਕੋ ਇਕ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈਃ ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਹਾਨ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ

ਟੈਂਡਰ ਤੋਂ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਦੀ ਕਵਾਇਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਈਵੀਈਵਾਈ ਵੀ ਅਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਬੈਸਟ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ?

48. ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਅਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਨਮਰਜ਼ੀ, ਤਰਕਹੀਣਤਾ, ਬਦਨੀਤੀ ਅਤੇ ਪੱਖਪਾਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਬਹੁਤ ਸੰਜਮ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਫ਼ਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਜਾਂ ਬਦਨੀਤੀ ਜਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਜਾਂ ਤਰਕਹੀਣਤਾ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੱਜ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਉੱਦਮ ਨਿਜੀ ਉਦਯੋਗ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਧਿਰਾਂ ਦਰਮਿਆਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਧੀਨ ਪੜ੍ਹਤਾਲ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਹ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਜੋ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਾਜ ਹਨ, ਨਿਰਪੱਖ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ ਪਰ ਇਸ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਹੁਤ ਸੰਜਮ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤਬਾਹੀ ਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਵਪਾਰਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਤਕਨੀਕੀ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਠੇਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਝਿਜਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਵਿੱਚੋਂ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਤਕਨੀਕੀ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮੁਹਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਟੈਂਡਰਾਂ ਨੂੰ ਸਕੈਨ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਮੈਗਨਿਫਾਇੰਗ ਗਲਾਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਅਤੇ ਹਰ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਗਲਤੀ ਵਾਂਗ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਠੇਕੇ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉੱਦਮਾਂ ਨੂੰ "ਨਿਰਪੱਖ ਖੇਡ" ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜਾ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਏਗੀ। (ਵੇਖੋ: ਸਿਲਪੀ ਨਿਰਮਾਣ ਠੇਕੇਦਾਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ, (2020) 16 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 489)

49. ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸਿੰਗਲ ਡੈਕਰ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਸੀ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ 80% ਐਸ ਓ ਸੀ ਦੇ ਨਾਲ "ਅਸਲ ਸਥਿਤੀਆਂ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਅਤੇ ਔਸਤਨ 200 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਚੱਲੇਗੀ। ਫਿਰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ ਤੋਂ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ ਆਪਣੀ ਬੋਲੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਜ਼ਰੂਰਤ ਤੋਂ ਭਟਕ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬੈਸਟ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ "ਸਟੈਂਡਰਡ ਟੈਸਟ ਹਾਲਤਾਂ" ਵਿੱਚ ਓਪਰੇਟਿੰਗ ਰੇਂਜ ਲੈ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਟਾਟਾ ਦੀ ਬੋਲੀ

ਮੋਟਰਾਂ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀਆਂ। ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਭਟਕ ਗਈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਹੀ ਹੈ ਜੋ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਭਟਕ ਗਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਨੂੰ "ਗੈਰ-ਜਵਾਬਦੇਹ" ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਈ. ਵੀ. ਈ. ਵਾਈ. ਨੂੰ ਯੋਗ ਬੋਲੀਕਾਰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਬੈਸਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਦੌੜ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਕਹਿ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀ ਇੱਕ ਧਿਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਧਿਰ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਨਿਆਂਇਕ ਰਾਹਤ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਗਲਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੌਨਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀਃ

"27. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਛੋਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਸੀ। ਬੋਰਡ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਨੂੰ ਜੋ ਢਿੱਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਉਹ ਟੈਂਡਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਮੁਹਾਰਤ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਤਜਰਬੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਜਾਇਜ਼ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ। ਵਧੇਰੇ ਸੰਬੰਧਤ ਕੀ ਹੈ, ਮੈਸਰਜ਼ ਆਈ.ਵੀ.ਆਰ.ਕੰਸਟਰੱਕਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਇਸ ਪੁਰਸਕਾਰ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਉਹ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਭਵ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਧਿਰ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿਆਂਇਕ ਰਾਹਤ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, ਗਲਤ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਆਈ ਵੀ ਆਰ ਕੰਸਟਰੱਕਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਦੋਵਾਂ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਢਿੱਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਘੱਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਰੌਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਟੈਂਡਰ ਦੇ ਪੁਰਸਕਾਰ' ਤੇ ਰੋਕ ਕਿਵੇਂ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਖੁਦ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਠੇਕੇ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਨਾਲ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਵੱਡਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਕਾਰਨ 210 ਮੈਗਾਵਾਟ ਦੇ ਦੋ ਥਰਮਲ ਪਾਵਰ ਯੂਨਿਟਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਰੁਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੱਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਬਦਨਾਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਉਹ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਵੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਹਾਨ ਮੁੰਬਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਲਈ ਨੌਕਰੀ ਦੇ ਮੌਕੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਲੋਕ. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭਾਰੀ ਜਨਤਕ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੈਸਰਜ਼ ਨੂੰ ਠੇਕਾ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਦਨੀਤੀ ਜਾਂ ਜਮਾਂਦਰੂ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰੈਨਾਕ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਟਿਡ ".

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ)

50. ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬੋਲੀ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ" ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤਕਨੀਕੀ ਪ੍ਰਸਤੁਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਅਨੁਲਗ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਂਡਰ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ।। ਦੀ ਧਾਰਾ 5.1.1 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਵਿੱਚ ਟੈਂਡਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫਾਰਮੈਟ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਸਫਲ ਬੋਲੀਕਾਰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਸਿਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਪੱਤਰ ਅਪਲੋਡ ਕਰਨਗੇ।" ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੋਧ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, "ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਖੋਲ੍ਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ਼ਨ/ਸੁਧਾਰਨ, ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ", ਸਿਰਫ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼' ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਤਕਨੀਕੀ ਬੋਲੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

51. ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਈ. ਵੀ. ਈ. ਵਾਈ. ਨੂੰ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਬੈਸਟ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੌਲੀ ਅਤੇ ਚੌਕਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਬੈਸਟ ਨੇ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪੱਖਪਾਤ ਆਦਿ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਈਵੀਈਵਾਈ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਅਨੁਲਗ ਵਾਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਇੱਕ ਕਲਰਕ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗਲਤ ਸੀ। ਇਹ ਅਭਿਆਸ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੂਰੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

52. ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ, ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਦੀ ਬੋਲੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਹੀ ਗੰਭੀਰ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਚੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਈ ਜਾਂਦੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੈਂਡਰ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜਦੋਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਸਮੁੱਚੀ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰੋੜ਼ ਰੁਪਏ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਉੱਤੇ ਵਿੱਤੀ ਬੋਝ/ਪ੍ਰਭਾਵ

ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਲੇਟਾਂ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2005) 1 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 679 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ।

53. ਰਾਜ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਠੇਕਾ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਏਅਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਚੀਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2000) 2 ਐਸਸੀਸੀ 617 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਪੁਰਸਕਾਰ, ਭਾਵੇਂ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਪਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ, ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਆਪਣਾ ਤਰੀਕਾ ਚੁਣ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਹੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕੋਈ ਵੀ ਛੋਟ ਦੇਣ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਟੈਂਡਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਢਿੱਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜ, ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ, ਸਾਧਨਾਂ ਅਤੇ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦਾ ਜਨਤਕ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਲੋਕਾਂ ਨਾਲ ਨਿਰਪੱਖ ਰਹਿਣ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਦੋਂ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀਆਂ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਵੱਡੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

54. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਗਦੀਸ਼ ਮੰਡਲ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ (2007) 14 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 517 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਾਂ ਜਾਂ ਠੇਕੇ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਂਡਰਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਠੇਕੇ ਦੇਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਜ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰੀ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਇੱਕ ਦੂਰੀ' ਤੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਫੈਸਲਾ ਸ਼ੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੀਆਂ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਟੈਂਡਰਕਰਤਾ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਜਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਨਿਆਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

55. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਈ. ਵੀ. ਈ. ਵਾਈ. ਦੇ ਟੈਂਡਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਬੈਸਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਬੈਸਟ ਦੇ ਵਿਵੇਕ 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੇ।

56. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਈਵੀਈ ਅਤੇ ਬੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ

57. ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਰਡਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

58. ਲੰਬਿਤ ਅਰਜ਼ੀ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੈ, ਦਾ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

(ਸਹਾਇਕ: ਰੂਪਾਂਸ਼ੀ ਵਿਰੰਗ, ਐਲਸੀਆਰਏ)

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



Advocate Shifa Kler