

मैसर्स एस. के. एल. कंपनी

बनाम

प्रमुख वाणिज्यिक अधिकारी और अन्य

(सिविल अपील सं. 6905/2005)

29 दिसंबर, 2015

[विक्रमजीत सेन और शिवा कीर्ति सिंह, न्यायाधिपति]

रेलवे अधिनियम, 1989 एस.एस. 30, 31, 70 और 71- अनुबंध फ्रंट सेकेंड क्लास लगेज रेक (एफएसएलआर) के पट्टे और वेंटिलेटेड पार्सल वैन (वीपी) - रेलवे द्वारा - दो साल की अवधि के लिए - अधिसूचना जिसके तहत पट्टे देने के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई थीं, को इस आधार पर चुनौती दी गई कि एफएसएलआर को पट्टे पर देने के परिणामस्वरूप, व्यापारियों को सुविधा से वंचित कर दिया गया था कोचिंग शुल्क संख्या 24 भाग III (पार्सल और सामान यातायात के लिए दरें) में निर्दिष्ट दरों पर अपने माल का परिवहन करने की - उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश ने यह कहते हुए अधिसूचना को रद्द कर दिया कि पट्टे के अनुबंध का अवॉर्ड कानून में खराब था-खण्ड पीठ उच्च न्यायालय ने कहा कि निविदा आमंत्रित करने की कार्रवाई एस एस 30 और 31 के विपरीत होने के कारण रद्द नहीं की जा सकती। 30 और 31 - हालांकि, खंड पीठ ने ठेकेदारों द्वारा वसूले जाने वाले शुल्क पर ऊपरी सीमा तय करके पट्टेदार की बेलगाम शक्ति पर कुछ नियामक जांच शामिल करने के लिए रेलवे को निर्देश जारी किए - अपील पर, माना गया: रेलवे सशक्त है किसी विशेष अवधि के लिए स्थान की नीलामी करने के लिए, बशर्ते नीलामी ठेकेदार निर्धारित शुल्क का पालन करता है - रेलवे अधिनियम द्वारा निर्धारित लोकाचार और मापदंडों का पालन करने और लागू करने के लिए बाध्य है - किसी कानून

के पीछे के इरादे को संसद द्वारा रूपांतरित या कमजोर किया जा सकता है और उप-प्रतिनिधि द्वारा नहीं - रेलवे को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया गया है कि सफल निविदाकर्ता, कोचिंग टैरिफ संख्या 24 भाग III में रेलवे द्वारा निर्धारित मूल्य से अधिक गाड़ी की कीमतों में बदलाव नहीं करता है - अपीलकर्ता कोई सबूत पेश करने में विफल रहे हैं यह स्थापित करें कि रेलवे ने एसएस 70 और 71 का उल्लंघन करते हुए किसी भी व्यक्ति के पक्ष में अनुचित प्राथमिकता दी थी।

कोर्ट ने अपील का निपटारा करते हुए माना:

1. वर्तमान मामले में, कानून किसी विशेष तरीके को निर्धारित नहीं करता है जिसमें वैगनों को पट्टे पर दिया जाना है। इसलिए, यह नहीं कहा जा सकता है कि यदि किसी विशेष कार्रवाई करने का तरीका किसी कानून के तहत निर्धारित किया गया है, तो वह कार्रवाई उसी तरीके से की जानी चाहिए या बिल्कुल नहीं की जानी चाहिए। [अनुच्छेद 9 और 12] [173-ई; 166- सी]

बाबू वर्गोस बनाम बार काउंसिल ऑफ केरल (1999) 3 एससीसी 422: [1999] 1 एससीआर 1121; हुसैन घडियाली बनाम गुजरात राज्य (2014) 8 एससीसी 425- को अनुचित ठहराया गया।

2. यह साबित करने की जिम्मेदारी कि रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 70 और 71 का उल्लंघन हुआ है, अपीलकर्ता पर है, जो यह स्थापित करने के लिए कोई सबूत पेश करने में विफल रहा कि उत्तरदाता - रेलवे ने किसी भी व्यक्ति के पक्ष में अनुचित प्राथमिकता दी थी। यह विशेष रूप से इस तथ्य के आलोक में है कि पट्टा नीलामी प्रक्रिया के बाद दिया गया था। [अनुच्छेद 12] [173-एफ]

3.1 खंड पीठ द्वारा रेलवे प्रशासन को निर्देश कि निविदाएं मंगाते समय, उसे विभिन्न ट्रेनों के लिए ठेकेदार द्वारा ली जाने वाली दरों की बाहरी सीमा या ऊपरी सीमा तय करनी चाहिए, जो तीसरे पक्ष की पार्सल सेवा स्वीकार करते समय शुल्क दरें तय करने में ठेकेदार की बेलगाम शक्ति पर एक नियामक जांच सुनिश्चित करती है। जहां तक उत्तरदाताओं का संबंध है, यह निर्देश अंतिम रूप ले चुका है क्योंकि वे अपील दायर करके उन्हें चुनौती देने में विफल रहे हैं। [अनुच्छेद 12] [173-जी-एच; 174-ए]

3.2 उत्तरदाताओं ने पूरी तरह से अनुकूल निर्णय अर्जित नहीं किया है। भले ही किसी मुकदमे के विजेता द्वारा दबाए गए कई बिंदुओं को पक्षपात के साथ देखा गया हो, और उत्तरदाता केवल एक या कुछ में ही सफल हो सकता है यदि मामले पर विचार किया जाता है, एक श्रेष्ठ मंच के द्वार पर पराजित पक्ष, विजेता अभी भी उसके द्वारा पहले तर्क किए गए सभी बिंदुओं पर जोर दे सकता है। विवादित निर्णय को समग्र रूप से पढ़ने से पता चलता है कि यह निर्देश निर्णय के अंतिम पैराग्राफ में आकस्मिक या आकस्मिक रूप से नहीं दिया गया था। फैसले में खंड पीठने इस बात पर जोर दिया कि हालांकि वे दो रिट अपीलों की अनुमति दे रहे थे, लेकिन प्रतिवादियों की सफलता निर्देशों के अनुपालन के अधीन थी। [अनुच्छेद 12] [174-डी-ई, एफ-जी]

नलाकाथ सैनुद्दीन बनाम कूरीकादान सुलेमान (2002) 6 एससीसी 1: [2002] 1 पूरक एससीआर 1 - संदर्भित।

3.3 उत्तरदाता रेलवे अधिनियम द्वारा निर्धारित लोकाचार और मापदंडों का पालन करने और लागू करने के लिए बाध्य हैं। किसी कानून के पीछे की मंशा को संसद द्वारा रूपांतरित या कमजोर किया जा सकता है, लेकिन उप-प्रतिनिधि द्वारा नहीं। यदि रेलवे को एक सामाजिक माध्यम के रूप में छोड़कर अनिवार्य रूप से एक दुधारू गाय के रूप में बदलने का इरादा था, तो वह परिवर्तन केवल संसद के प्रांत के भीतर था। बेशक,

न्यायालय नीति बनाने के कार्यपालिका के अधिकार में हस्तक्षेप नहीं कर रहा है, लेकिन ऐसा करते समय प्रधान और प्रतिनिधि या उप-प्रतिनिधि की शक्ति को विभाजित करने वाले रुबिकॉन को नजरअंदाज नहीं किया जाना चाहिए। [अनुच्छेद 14] [176-ई, जी; 177-सी-डी]

अविंदर सिंह बनाम पंजाब राज्य (1979) 1 एससीसी 137: [1979] 1 एससीआर 845; कृषि बाजार समिति बनाम शालीमार केमिकल वर्क्स लिमिटेड (1997) 5 एससीसी 516: [1997] 1 पूरक। एससीआर 164; पी. नल्ला थंपी थेरा बनाम भारत संघ (1983) 4 एससीसी 598: [1984] 1 एससीआर 709; विक्लाड कोल मर्चेट बनाम भारत संघ (1984) 1 एससीसी 619: [1984] 1 एससीआर 657 - पर निर्भर किया।

3.4 हालाँकि, यह स्वीकार नहीं किया जा सकता कि उत्तरदाता किसी विशेष अवधि के लिए स्थान की नीलामी के हकदार या सशक्त नहीं है। वह ऐसा कर सकता है बशर्ते नीलामी ठेकेदार निर्धारित शुल्क का पालन करे। उत्तरदाताओं को यह सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित किया जाता है कि सफल निविदाकर्ता, कोचिंग शुल्क संख्या 24 भाग III में उत्तरदाताओं द्वारा निर्धारित मूल्य से अधिक मूल्य नहीं वसूलेगा। [अनुच्छेद 16 और 17] [177-जी; 178-ए-बी]

डीसीएम बनाम भारत संघ (1988) 1 एससीसी 86: [1988] 1 एससीआर 383-संदर्भित।

केस कानून संदर्भ

[1999] 1 एससीआर 1121	अनुपयुक्त ठहराया गया	अनुच्छेद 9
[1984] 1 एससीआर 657	पर निर्भर	अनुच्छेद 9

[1984] 1 एससीआर 709	पर निर्भर	अनुच्छेद 9
[1988] 1 एससीआर 383	को संदर्भित	अनुच्छेद 10
[2014] 8 एससीसी 425	अनुपयुक्त ठहराया गया	अनुच्छेद 12
[2002] 1 पूरक। एससीआर 1	को संदर्भित	अनुच्छेद 12
[1979] 1 एससीआर 845	पर निर्भर	अनुच्छेद 14
[1997] 1 पूरक। एससीआर 164	पर निर्भर	अनुच्छेद 14

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 6905/2005

रिट अपील संख्या 5722 /2001 में बैंगलोर में कर्नाटक उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश दिनांक 15.07.2004 से।

श्रीमती रानी छाबड़ा, यशराज सिंह देवड़ा, सुश्री प्रियदर्शिनी सिंह, सुश्री श्रेया अग्रवाल, मेसर्स। मित्र एंड मित्र कंपनी, एड.अपीलार्थी के लिए।

सुश्री किरण सूरी, वरिष्ठ अधिवक्ता, सुश्री विमला सिन्हा, सुश्री श्वेता गर्ग, एस.एन. टेरडाल, बी. कृष्णा प्रसाद, अधिवक्ता उत्तरदाताओं के लिए ।

न्यायालय का निर्णय इनके द्वारा दिया गया

विक्रमजीत सेन, न्यायाधिपति

1. यह अपील कर्नाटक उच्च न्यायालय के दिनांक 15.7.2004 के निर्णय की आलोचना करती है रिट अपील संख्या 5722-5723 /2001 को खारिज करते हुए विद्वान

एकल न्यायाधीश के दिनांक 25.7.2001 के निर्णय, जिन्होंने दोनों रिट याचिकाओं को स्वीकार कर लिया था और विवादित अधिसूचना को रद्द कर दिया था, यह मानते हुए कि एफएसएलआर और वीपी के पट्टे का अनुबंध देना कानून की दृष्टि से गलत है। वर्तमान मामले का तथ्यात्मक मैट्रिक्स यह है कि माननीय रेल मंत्री के वर्ष 1999-2000 के बजट भाषण के अनुसरण में, प्रतिवादियों ने एक निविदा सूचना संख्या जारी की 3/2000-2001 (इसके बाद ' विवादित नोटिस' के रूप में संदर्भित) 19.6.2000 को, मुहरबंद निविदाएं आमंत्रित करते हुए व्यापारियों और अन्य इच्छुक पार्टियों से 4 या 8 टन के फ्रंट द्वितीय श्रेणी सामान रैक और ब्रॉड गेज पर 18 टन क्षमता के वेंटिलेटेड पार्सल वैन को दो वर्ष की अवधि के लिए कुछ ट्रेनों द्वारा पार्सल की लोडिंग के लिए एकमुश्त दर के भुगतान पर पट्टे पर लेने के लिए।

2. पहले डिब्बे, इंजन के ठीक बाद, को फ्रंट सेकेंड क्लास लगेज रैक (एफएसएलआर) के रूप में जाना जाता है और प्रत्येक एफएसएलआर में चार अलग-अलग खंड होते हैं। पहला खंड 4 टन क्षमता के सामान/पार्सल ले जाने के लिए है, इसके बाद वाला खंड 'ब्रेक वैन' के रूप में जाना जाता है, जिस पर केवल गार्ड का कब्जा होता है। तीसरा खंड अनारक्षित यात्रियों को ले जाने के लिए है, और अंतिम खंड 4 टन की क्षमता वाला कम्पार्टमेंट फिर से सामान ले जाने के लिए है। इसी प्रकार, प्रत्येक ट्रेन में अंतिम डिब्बे को रियर सेकेंड क्लास लगेज रैक (आरएसएलआर) के रूप में जाना जाता है, जिसमें एफएसएलआर के समान चार खंड होते हैं। इसके अलावा, यदि अतिरिक्त मांग है, तो यदि आवश्यक हो तो एक यात्री डिब्बे को कम करने के बाद ट्रेन में एक वेंटिलेटेड पार्सल वैन (वीपी) जोड़ा जाता है ताकि इंजन की अधिकतम ढुलाई क्षमता से अधिक न हो। वीपी विशेष रूप से पार्सल ले जाने के उद्देश्य से है और इसकी सामान्य क्षमता 18 टन है। उत्तरदाताओं ने देखा था कि कुछ ट्रेनों में, अधिकांश समय, एफएसएलआर और

आरएसएलआर में उपलब्ध सामान क्षमता का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप राजस्व की हानि हुई थी। इसे देखते हुए, नीतिगत रूप से, भारत सरकार द्वारा उनसे निविदाएं आमंत्रित करने के बाद व्यापारियों और अन्य इच्छुक व्यक्तियों को एफएसएलआर में सामान रखने की जगह पट्टे पर देने का निर्णय लिया गया।

3. ट्रेन नंबर की एफएसएलआर. 2627 बेंगलोर-नई दिल्ली- एक कर्नाटक एक्सप्रेस (दैनिक) (इसके बाद 'कर्नाटक एक्सप्रेस') को दो साल की अवधि के लिए 19,800/- रुपये प्रति 4 मीट्रिक टन स्थान प्रति दिन पर पट्टे पर दिया गया था। यह पट्टा 24.7.2000 को दिया गया था प्रतिवादियों द्वारा जारी किए गए एक टेंडर के अनुसरण में, बीआईसी लॉजिस्टिक लिमिटेड नामक कंपनी के पक्ष में। पट्टेदार ने 4 टन के दो स्थानों के लिए कुल मिलाकर 39,600/- रुपये प्रति 8 टन प्रति दिन की दर से भुगतान करने पर सहमति व्यक्त की। अपीलकर्ता ने कर्नाटक उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिका संख्या 27568 / 2000 दायर की, जिसमें विवादित नोटिस को चुनौती दी गई। अपीलकर्ता अंगूर के व्यापार में लगा हुआ है, जिसने तर्क दिया कि प्रतिवादियों द्वारा कर्नाटक एक्सप्रेस में एफएसएलआर को पट्टे पर देने के परिणामस्वरूप, अपीलकर्ता कोचिंग शुल्क संख्या 24 भाग III (पार्सल और सामान यातायात के लिए दरें) में निर्दिष्ट दरों पर बेंगलोर से नई दिल्ली तक अंगूर परिवहन की सुविधा से इनकार कर दिया गया, जो 1.4.2000 को लागू हुआ। अंगूर के एक अन्य व्यापारी ने रिट याचिका दायर की 27.11.2000 को कर्नाटक उच्च न्यायालय के समक्ष 2000 की संख्या 37150 में प्रतिवादी-रेलवे को कोचिंग शुल्क संख्या 24 भाग III में निर्दिष्ट के अलावा किसी भी शुल्क को चार्ज करने से रोकने की मांग की गई थी। विद्वान एकल न्यायाधीश ने सामान्य निर्णय दिनांक 25.7.2001 द्वारा दोनों रिट याचिकाओं को स्वीकार कर लिया और विवादित अधिसूचना को यह कहते हुए

रद्द कर दिया कि एफएसएलआर और वीपी के पट्टे का अनुबंध देना कानून की दृष्टि से गलत है। विद्वान एकल न्यायाधीश के निर्णय से व्यथित होकर, प्रतिवादियों ने दो अपीलें दायर कीं।

4. खंड पीठ के समक्ष, प्रतिवादियों ने तर्क दिया कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने यह मानने में गलती की कि ट्रेनों में वहन क्षमता को पट्टे पर देने का उत्तरदाताओं का अधिकार केवल भारतीय रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 30 और 32 के अनुसार है (संक्षेप के लिए 'अधिनियम') जिसे सुविधा के लिए नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

"30. (1) केंद्र सरकार, समय-समय पर, सामान्य या विशेष आदेश द्वारा, यात्रियों और माल की ढुलाई के लिए, पूरे रेलवे या उसके किसी हिस्से के लिए दरें तय कर सकती है और अलग-अलग वस्तुओं की श्रेणियों के लिए अलग-अलग दरें तय की जा सकती हैं और ऐसे क्रम में उन शर्तों को निर्दिष्ट करें जिनके अधीन ऐसी दरें लागू होंगी।

(2) केंद्र सरकार, इसी तरह के आदेश द्वारा, पूरे रेलवे या उसके किसी हिस्से के लिए विलंब शुल्क और घाट शुल्क सहित ऐसी गाड़ी से जुड़े या प्रासंगिक किसी भी अन्य शुल्क की दरें तय कर सकती है और आदेश में उन शर्तों को निर्दिष्ट कर सकती है जिनके अधीन ऐसी दरें लागू होंगी।

31. केंद्र सरकार के पास शक्ति होगी

(ए) ऐसी वस्तुओं की ढुलाई के लिए वसूल की जाने वाली दरों को निर्धारित करने के उद्देश्य से किसी वस्तु को वर्गीकृत या पुनर्वर्गीकृत करना; और

(बी) वर्ग दरों और अन्य शुल्कों को बढ़ाएं या घटाएं।

32. इस अध्याय में किसी बात के होते हुए भी, रेलवे प्रशासन, किसी भी वस्तु के परिवहन के संबंध में और ऐसी शर्तों के अधीन, जो निर्दिष्ट की जा सकती हैं, कर सकता है—

(ए) एक स्टेशन से स्टेशन दर उद्धृत करें;

(बी) केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित तरीके से उचित नोटिस के बाद, स्टेशन से स्टेशन दर को बढ़ा या घटा या रद्द कर सकता है, जो न्यायाधीकरण द्वारा दिए गए आदेश के अनुपालन में शुरू की गई स्टेशन से स्टेशन दर नहीं है;

(सी) न्यायाधीकरण द्वारा दिए गए आदेश के अनुपालन में शुरू की गई शर्तों के अलावा, स्टेशन से स्टेशन दर से जुड़ी शर्तों को वापस लेना, बदलना या संशोधित करना; और

(डी) कोई भी एकमुश्त दर वसूल करें।"

5. उत्तरदाताओं ने तर्क दिया कि विद्वान एकल न्यायाधीश उस उद्देश्य और प्रयोजन को समझने में विफल रहे जिसके साथ एफएसएलआर और वीपी में उपलब्ध पार्सल स्थान का दोहन करने की मांग की जा रही थी। उत्तरदाताओं ने कहा कि इसका उद्देश्य आम जनता के हित प्रभावित किए बिना अधिकतम दर प्राप्त करके लाभ उठाना है, जिनके लिए अभी भी प्रत्येक ट्रेन में जगह का पर्याप्त प्रावधान उपलब्ध था।

उत्तरदाताओं ने आगे कहा कि उच्च न्यायालय के दिनांक 28.1.2002 के आदेश के अनुसरण में, उत्तरदाताओं द्वारा एक हलफनामा दायर किया गया था जो अपीलकर्ता की किसी भी आशंका को दूर करेगा, जिसमें अपीलकर्ता को अपनी वस्तुओं के परिवहन में असुविधा होने के अंदेश के निराकरण के संबंध में बताया गया था। उत्तरदाता आम जनता की जरूरतों को पूरा करने के लिए एक और वैगन जोड़ने पर विचार करने में संकोच नहीं करेंगे। अंत में, उत्तरदाताओं ने तर्क दिया कि उन्हें वैगन को पट्टे पर देने की अनुमति देने वाला कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं था, हालांकि, इसके विपरीत, न ही अधिनियम के तहत कोई प्रावधान था जो उत्तरदाताओं को ऐसा करने से रोकता था। अपीलकर्ता ने विद्वान एकल न्यायाधीश के आदेश का समर्थन करते हुए, अधिनियम की धारा 70 और 71 पर भरोसा किया, जो संदर्भ की सुविधा के लिए प्रदान की जा रही है।

"70. रेलवे प्रशासन न तो कुछ बनाएगा और न ही देगा अनुपयुक्त या अनुचित प्राथमिकता या लाभ, या किसी व्यक्ति विशेष या किसी विशेष के पक्ष में माल की ढुलाई में यातायात का विवरण ।

71. (1) केंद्र सरकार, यदि उसकी राय है कि ऐसा करना सार्वजनिक हित में आवश्यक है, तो सामान्य या विशेष आदेश द्वारा, किसी भी रेलवे प्रशासन को निर्देश दे सकती है-

(ए) केंद्र सरकार द्वारा या को या किसी राज्य की सरकार द्वारा भेजे गए ऐसे माल या माल के वर्ग या ऐसे अन्य माल या माल के वर्ग के परिवहन के लिए विशेष सुविधाएं देना या प्राथमिकता देना;

(बी) किसी भी माल या माल के वर्ग को ऐसे मार्ग या मार्गों से और ऐसी दरों पर ले जाना;

(सी) ऐसे सामान या सामान के वर्ग को परिवहन के लिए ऐसे स्टेशन पर या उस पर स्वीकार करने से प्रतिबंधित या इनकार करना, जैसा कि आदेश में निर्दिष्ट किया जा सकता है।

(2) उप-धारा (1) के तहत किया गया कोई भी आदेश एक वर्ष की अवधि की समाप्ति के बाद प्रभावी होना बंद हो जाएगा ऐसे आदेश की तारीख से, लेकिन, उसी आदेश द्वारा, समय-समय पर एक वर्ष से अधिक की अवधि के लिए नवीनीकृत किया जा सकता है जैसा कि आदेश में निर्दिष्ट किया जा सकता है।

(3) इस अधिनियम में निहित किसी भी बात के बावजूद, प्रत्येक रेलवे प्रशासन उप-धारा (1) के तहत दिए गए किसी भी आदेश का पालन करने के लिए बाध्य होगा और ऐसे किसी भी आदेश के अनुसरण में रेलवे प्रशासन द्वारा की गई कोई भी कार्रवाई धारा 70 का उल्लंघन नहीं मानी जाएगी।"

6. अपीलकर्ता ने तर्क दिया कि धारा 70 ऐसी निविदाओं को बुलाने की उत्तरदाता की क्षमता पर एक निहित प्रतिबंध था। धारा 70 का एकमात्र अपवाद धारा 71 है, जिसका प्रयोग लोक हित के उद्देश्य से केवल केंद्र सरकार के विवेक पर किया जा सकता है। अपीलकर्ता ने तर्क दिया कि इस तरह की निविदाएं आमंत्रित करने से कोई लोक हित पूरा नहीं हो रहा है और इसके बजाय परिवहन के साधन के संबंध में एक व्यक्ति के पक्ष में एकाधिकार पैदा हो गया है, जो बदले में लोक हित के लिए हानिकारक है। धारा 71 पर तर्क की पंक्ति को बढ़ाते हुए, अपीलकर्ता ने तर्क दिया कि केंद्र सरकार ने कोई विशेष या सामान्य आदेश जारी नहीं किया है, जो प्रतिवादियों को उच्चतम एकमुश्त दर की पेशकश

करने वाले किसी भी व्यक्ति को माल की ढुलाई में विशेष या अधिमान्य सुविधा देने में सक्षम बनाता है। अपीलकर्ता ने प्रस्तुत किया कि उत्तरदाता द्वारा दायर हलफनामे के तत्व विवादित अधिसूचना के विपरीत है। परिणामस्वरूप, शपथ पत्र के माध्यम से दिया जाने वाला आश्वासन काल्पनिक प्रतीत हुआ। अंत में, अपीलकर्ता ने प्रस्तुत किया कि ठेकेदार खेप के परिवहन के लिए 8 रुपये प्रति किलोग्राम की अत्याधिक दर वसूल रहे हैं, जबकि रेलवे बेंगलोर से दिल्ली तक खराब होने वाली वस्तुओं के परिवहन के लिए केवल 2.38 रुपये प्रति किलोग्राम चार्ज कर रहा है। शुल्क दरों को संशोधित करने की यह शक्ति विशेष रूप से धारा 32 के तहत केंद्र सरकार को दी गई थी, और इस प्रकार लीज समझौते में प्रवेश करके इसे किसी तीसरे पक्ष को सौंपना वैधानिक प्रावधानों का उल्लंघन है।

7. अपने उत्तर में, प्रतिवादियों ने तर्क दिया कि अधिनियम की धारा 70 में कहा गया है कि रेलवे प्रशासन कोई अनुपयुक्त या अनुचित प्राथमिकता नहीं देगा। यह प्रस्तुत किया गया कि प्रतिवादी-रेलवे, एक नीतिगत निर्णय के अनुसार निविदाएं आमंत्रित करके एक प्रतियोगी को दूसरे पर कोई अनुपयुक्त या अनुचित प्राथमिकता देने के समान नहीं होगा। इसके अलावा, यह प्रस्तुत किया गया कि धारा 70 की अनुपस्थिति में भी, रेलवे प्रशासन संविधान के अनुच्छेद 12 द्वारा निर्धारित एक प्राधिकरण होने के नाते, समान रूप से रखे गए पक्षों के बीच भेदभाव नहीं कर सकता है, क्योंकि यह संविधान के अनुच्छेद 14 के उल्लंघन के समान होगा।

8. उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने राय दी कि विवादित अधिसूचना अधिनियम की धारा 30 और 31 के तहत जारी नहीं की गई थी, बल्कि यह भारत सरकार के नीतिगत निर्णय का एक उत्पाद था जिसका उद्देश्य उत्तरदाता की कमाई में वृद्धि करना था- रेलवे विभिन्न ट्रेनों में एफएसएलआर और वीपी को पट्टे पर देकर। प्रतिवादी-रेलवे को एक वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में चलाया जाता है, और इसके प्रशासन को अपना राजस्व

बढ़ाने के लिए कदम उठाने से नहीं रोका जा सकता है, जब तक कि वे आम जनता के हित के लिए हानिकारक न हों। यह माना गया कि धारा 30 और 31 के विपरीत होने के कारण निविदाएं आमंत्रित करने की कार्रवाई को रद्द नहीं किया जा सकता है। उच्च न्यायालय ने कहा कि यह साबित करने के लिए कि धारा 70 का उल्लंघन किया गया है, अपीलकर्ता को यह स्थापित करना होगा कि एक को अनुचित प्राथमिकता दी गई थी। दूसरा, और चूंकि अपीलकर्ता इस आशय का कोई ठोस सबूत देने में विफल रहा, इसलिए इस विवाद को खारिज कर दिया गया। अपीलकर्ता की आशंका यह थी कि किसी तीसरे पक्ष को जगह पट्टे पर देने के कारण, आम जनता के लिए पर्याप्त जगह कम हो गई है, और परिणामस्वरूप, उनके पास तीसरे पक्ष से संपर्क करने और जो भी दर वह उद्धृत करे उसका भुगतान करने के अलावा कोई विकल्प नहीं होगा। उच्च न्यायालय ने पाया कि अपीलकर्ता की इस आशंका का उत्तरदाताओं द्वारा दायर हलफनामे से निराकरण हो गया था जिसमें उन्होंने कहा था कि यदि आवश्यकता पड़ी तो वे पार्सल सेवा के लिए और जगह की व्यवस्था करेंगे। इस प्रकार, उच्च न्यायालय ने अपील की अनुमति दी। हालाँकि, लोक हितों की रक्षा के इरादे से, इसने उत्तरदाता को पट्टेदार की बेलगाम शक्ति पर कुछ नियामक जांच शामिल करने के निर्देश भी जारी किए। नियंत्रण शुल्क की ऊपरी सीमा के रूप में थे जो ठेकेदारों द्वारा विभिन्न ट्रेनों के लिए वसूले जा सकते थे। उच्च न्यायालय के निर्णय से व्यथित होकर, अपीलकर्ता ने वर्तमान अपील दायर की है।

9. अपीलकर्ता के विद्वान वकील के तर्क चौगुने हैं। सबसे पहले, बाबू वर्गीस बनाम बार काउंसिल ऑफ केरल, (1999) 3 एससीसी 422 दोहराता है कि यदि किसी विशेष कार्रवाई करने का तरीका किसी कानून के तहत निर्धारित किया गया है, तो उस कार्रवाई को उसी तरीके से किया जाना चाहिए या बिल्कुल नहीं किया जाना चाहिए; चूंकि कानून के तहत किसी तीसरे पक्ष को जगह पट्टे पर देने का कोई प्रावधान नहीं है, इसलिए उत्तरदाता

उक्त सिद्धांत से प्रभावित होते हैं। दूसरे, किसी विशेष व्यक्ति के पक्ष में पार्सल स्थान को पट्टे पर देने का प्रतिवादी-रेलवे का निर्णय उस व्यक्ति को अनुचित प्राथमिकता दी गई और इसलिए धारा 70 (उपरोक्त) का उल्लंघन है। तीसरा, विद्वान वकील ने कहावत डेलीगेट्स नॉन पोटेस्ट डेलीगेरे पर भरोसा किया और प्रस्तुत किया कि धारा 30 से 32 के तहत, टैरिफ दर तय करने की शक्ति केवल केंद्र सरकार और प्रतिवादी-रेलवे को प्रदान की गई है। इस प्रकार, अपने अधिकार को और अधिक सौंपकर, वे स्थापित कानूनी सिद्धांत का उल्लंघन करते हैं कि एक प्रतिनिधि उप-प्रतिनिधि नहीं कर सकता है। अंत में, अपीलकर्ता के विद्वान वकील ने विकलाड कोल मर्चेट बनाम भारत संघ (1984) 1 एससीसी 619 के मामले का हवाला देते हुए एक सामाजिक वाहन के रूप में रेलवे की भूमिका को विस्तार से बताया, प्रासंगिक अनुच्छेद इस प्रकार है:

"13. री ग्राउंड 1: रेलवे एक सामान्य वाहक है और राज्य के स्वामित्व में होने के कारण यह न केवल अधिनियम के प्रावधानों के अधीन है, बल्कि संविधान के भाग III द्वारा गारंटीकृत मौलिक अधिकारों के भी अधीन है। हालाँकि, संविधान के आगमन से बहुत पहले जब विभिन्न रेलवे का स्वामित्व निगमित कंपनियों के पास था, अधिनियम की धारा 28 विभिन्न रेलवे प्रशासनों को किसी विशेष व्यक्ति या किसी विशेष यातायात को अनुचित प्राथमिकता देने से या किसी विशेष रेलवे प्रशासन के लिए, या किसी को माल या यात्रियों के परिवहन के मामले में किसी भी अनुपयुक्त या अनुचित पूर्वाग्रह या नुकसान के अधीन करना से रोकती थी। रेलवे एक राज्य का एकाधिकार है, इसलिए व्यापक लोक हित में इसकी एकाधिकारवादी शक्ति को रोकने के लिए इसे नियामक उपायों के अधीन किया जाना चाहिए। इसके साथ ही केंद्र

सरकार को विभिन्न क्षेत्रों की मांगों के साथ-साथ सरकार की जरूरतों को पूरा करने के लिए सरकारी, केंद्र या राज्य के माल या निर्दिष्ट माल के परिवहन के मामले में प्राथमिकता देने के लिए रेलवे प्रशासन को निर्देशित करने की शक्ति से लैस करना आवश्यक हो गया। अनुच्छेद के प्रयोजन के लिए सरकार को अपने आप में एक वर्ग में वर्गीकृत करने का इरादा था।

14. अनुच्छेद 19(1)(जी) की चुनौती से निपटने के लिए केंद्र सरकार व्यापक जनहित में माल के परिवहन में प्राथमिकता देने की शक्ति से लैस थी। इसके तुरंत बाद संविधान का आगमन, केंद्र को सशस्त्र करने के लिए रेलवे को निर्देशित करने के लिए आवश्यक शक्ति वाली सरकार प्रशासन विशेष सुविधाएँ या वरीयता देगा ऐसी किसी वस्तु या माल के वर्ग के परिवहन के लिए केंद्र सरकार या किसी भी राज्य की सरकार को सौंपा गया या ऐसी अन्य वस्तुएँ या वस्तुओं का वर्ग जो आदेश, धारा 27 में निर्दिष्ट किया जाए जो अधिनियम में पेश किया गया था जो इसे एक सामान्य या विशेष आदेश द्वारा रेलवे प्रशासन को माल के परिवहन के लिए विशेष सुविधाएं या प्राथमिकता देने का निर्देश देने में सक्षम बनाता है। ऐसा सामान्य या विशेष आदेश केंद्र सरकार द्वारा जारी किया जा सकता है यदि उसकी राय में ऐसा करना जनहित में आवश्यक हो। अब निर्विवाद रूप से केंद्र सरकार या किसी राज्य की सरकार को भेजे गए माल को स्पष्ट रूप से निजी ट्रांसपोर्टों के रूप में वर्णित किए जाने वाले माल पर प्राथमिकता होनी चाहिए, क्योंकि यह अच्छी तरह से स्थापित है कि केंद्र या राज्य सरकार अपने आप में एक

श्रेणी में है। यह दृष्टिकोण इस धारणा पर आधारित है कि सभी गतिविधियाँ राज्य इस अर्थ में लोक हित में हैं कि वे या तो जनता की ओर से किए जाते हैं या उनसे होने वाली हानि या लाभ जनता पर पड़ता है। केंद्र या राज्य सरकार को भेजा गया सामान, जब तक कि इसके विपरीत न दिखाया जाए, जनता के लाभ के लिए या कुछ लोक हितों की पूर्ति के लिए की जाने वाली सरकारी गतिविधि को आगे बढ़ाने के लिए उपयोग किया जाता है और जिसमें सरकारी एजेंसियों का कुशल प्रशासन भी शामिल हो सकता है। धारा 27-ए किसी भी रेलवे प्रशासन को माल या माल की एक श्रेणी के परिवहन के लिए विशेष सुविधाएं या प्राथमिकता देने का निर्देश देने की शक्ति भी प्रदान करती है, जैसा कि इस संबंध में जारी किए जाने वाले सामान्य या विशेष आदेश में निर्दिष्ट किया जा सकता है। केंद्र सरकार यह जानने के लिए बेहतर ढंग से सुसज्जित है कि किसी विशेष क्षेत्र में किसी कमी को पूरा करने के लिए, या राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए या किसी आपात स्थिति या किसी प्राकृतिक या मानव निर्मित आपदा से निपटने के लिए किस श्रेणी के सामान को शीघ्रता से भेजने की आवश्यकता है ताकि विशेष उपचार प्रदान किया जा सके। परिवहन के मामले में धारा 28 को कुछ हद तक धारा 27-ए का परिणाम कहा जा सकता है, क्योंकि रेलवे प्रशासन अपने आप में किसी विशेष व्यक्ति या रेलवे प्रशासन को अनुपयुक्त या अनुचित प्राथमिकता या लाभ देने या उसके पक्ष में देने से, या यातायात का कोई विशेष विवरण, जो किसी भी संबंध में है, या किसी विशेष व्यक्ति या रेलवे प्रशासन या यातायात के किसी विशेष विवरण को किसी भी संबंध में

किसी भी अनुचित या अतार्किक पूर्वाग्रह या नुकसान के अधीन करने से प्रतिबंधित है। रेलवे को एक राज्य एकाधिकार उपक्रम होने को दोहराने के लिए, इसे किसी भी अनुपयुक्त या अनुचित प्राथमिकता या लाभ देने या किसी भी तरीके से कार्य करने से रोककर अपने एकाधिकार चरित्र का दुरुपयोग करने से वैधानिक रूप से नियंत्रित किया जाना चाहिए जो किसी भी संबंध में अनुचित या अतार्किक पूर्वाग्रह या नुकसान का सबूत हो। अनुच्छेद 14 द्वारा गारंटीकृत समानता को वैधानिक रूप में परिवर्तित किया गया है धारा 28 के प्रावधान में। रेलवे प्रशासन जैसे राज्य के एकाधिकार पर निष्पक्ष रूप से कार्य करने के लिए भरोसा नहीं किया जा सकता है और यही धारा 28 का अंतर्निहित उद्देश्य है। यदि हर किसी को प्राथमिकता का दावा किए बिना या किसी के पास अधिकार होने के बिना कि वरीयता या विशेष सुविधा दें रेलवे द्वारा अपने माल के परिवहन के लिए, समान सुविधा मिलनी है तो आपातकालीन स्थिति में यह समान अवसर तबही मचा देगा। इसलिए दूसरी ओर, केंद्र सरकार किसी भी स्थिति में उत्पन्न होने वाली देश की जरूरतों को पूरा करने के लिए माल या किसी भी वर्ग के माल के परिवहन के लिए विशेष सुविधाएं या प्राथमिकता देने के निर्देश दे सकती है। धारा 27-ए द्वारा प्रदत्त शक्तियों के अभाव में, भारत जैसे आकार के देश में बाढ़, सूखा, राष्ट्रीय सुरक्षा आवश्यकताओं, बेईमान जमाखोरों, कृत्रिम कमी, राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए सामग्री से प्रभावी ढंग से और पर्याप्त रूप से निपटा नहीं जा सकता है। यह धारा 27-ए द्वारा प्रदत्त शक्ति की उत्पत्ति है।"

फैसले में भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 पर चर्चा की गई है, जिसमें धारा 27 और 28 वर्तमान अधिनियम की धारा 70 और 71 के अनुरूप हैं। रेलवे की भूमिका पर अपने अंतिम प्रस्तुतिकरण को आगे बढ़ाने के लिए, अपीलकर्ता के विद्वान वकील ने पी. नल्ला थम्पी थेरा बनाम भारत संघ, (1983) 4 एससीसी 598 का भी हवाला दिया, प्रासंगिक पैराग्राफ नीचे दिया गया है:

"25. हमने पहले कहा है कि रेलवे एकाधिकार के आधार पर चलने वाली सार्वजनिक उपयोगिता सेवा है। चूँकि यह एक सार्वजनिक उपयोगिता है, इसलिए इसे केवल लाभ कमाने की दृष्टि से एक व्यावसायिक उद्यम के रूप में चलाने का कोई औचित्य नहीं है। हम नहीं जानते हैं -किसी भी कीमत पर यह यहां प्रतिफल के रूप में नहीं है - क्या एक एकाधिकार आधारित सार्वजनिक उपयोगिता को कभी भी राज्य के सामान्य राजस्व का समर्थन करने के लिए तैयार किया गया एक वाणिज्यिक उद्यम होना चाहिए, लेकिन यह कहने में हमें जरा भी झिझक नहीं है कि आम आदमी के परिवहन के साधन का उसके मौलिक अधिकार के साथ स्वतंत्र रूप से गहरा संबंध नहीं होना चाहिए। हम इस बात से सहमत हैं कि केंद्र सरकार को संपूर्ण परिचालन लागत संग्रह करने के लिए स्वतंत्र होना चाहिए जिसमें राष्ट्रीय राजकोष से पूंजी परिव्यय पर ब्याज शामिल होगा। छोटे सीमांत लाभ से इंकार नहीं किया जा सकता है। बड़े पैमाने पर परिचालन के लिए समायोजन के मार्जिन की आवश्यकता होगी और इसलिए, सीमांत लाभ स्वीकार्य होना चाहिए।"

10. इसके विपरीत, प्रतिवादियों के विद्वान वरिष्ठ वकील ने तर्क दिया कि अपीलकर्ता ने केवल विवादित अधिसूचना को चुनौती दी है। हालाँकि, विवादित अधिसूचना

सरकार की नीति में जो परिकल्पना की गई थी उसका केवल एक विस्तार था, और अपीलकर्ता ने सरकार के उक्त नीतिगत निर्णय को चुनौती न देकर गलती की। विद्वान वकील ने संविधान के अनुच्छेद 73 पर भरोसा किया और प्रस्तुत किया कि केंद्र सरकार के पास प्रतिवादी-रेलवे की संपत्ति से किसी भी तरीके से निपटने की पूरी शक्ति है जो उसे उचित या लाभकारी लगे। इसके अलावा, यह तर्क दिया गया कि अनुचितता साबित करने का दायित्व अपीलकर्ता पर था। इस विवाद को डीसीएम बनाम भारत संघ (1988) 1 एससीसी 86 के मामले के साथ पूरक किया गया था, प्रासंगिक भाग नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

"12. रेलवे अधिनियम, 1890 के प्रासंगिक प्रावधान, जिनका प्रश्न पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है, ये हैं: धारा 41 रेलवे प्रशासन के खिलाफ शिकायत दर्ज करने का प्रावधान करती है। यह अनुभाग इस प्रकार प्रदान करता है, जहां तक यह तात्विक है:

"41. (1) रेल प्रशासन से कोई भी शिकायत

(ए) धारा 28 के प्रावधानों का उल्लंघन कर रहा है या

(बी) दो स्टेशनों के बीच किसी भी वस्तु की ढुलाई के लिए ऐसी दर ले रहा है जो अनुचित है, या

(सी)* * *

न्यायाधीकरण में किया जा सकता है और न्यायाधीकरण इस अध्याय के प्रावधानों के अनुसार ऐसी किसी भी शिकायत को सुनेगा और निर्णय करेगा।"

धारा 28 प्रदान करती है:

"28. रेलवे प्रशासन किसी विशेष व्यक्ति या रेलवे प्रशासन, या यातायात के किसी विशेष विवरण, किसी भी संबंध में, को कोई अनुपयुक्त या अनुचित प्राथमिकता या लाभ नहीं देगा किसी भी संबंध में जो भी हो या किसी विशेष व्यक्ति या रेलवे प्रशासन या यातायात के किसी विशेष विवरण के कारण किसी भी तरह का अनुचित या अतार्किक पूर्वाग्रह या नुकसान के अधीन नहीं करेगा किसी भी संबंध में जो भी हो।"

13. हमारे द्वारा तैयार किया गया तीसरा प्रश्न रेलवे अधिनियम की धारा 28 के उल्लंघन से संबंधित है। राजगढ़ जूट मिल्स लिमिटेड बनाम पूर्वी रेलवे में न्यायालय द्वारा इस अनुभाग के दायरे पर विचार किया गया है। वहां यह देखा गया कि जो पक्ष रेलवे प्रशासन के खिलाफ शिकायत करता है कि धारा 28 के प्रावधानों का उल्लंघन किया गया है, उसे यह स्थापित करना होगा कि एक तरफ उसके और उसके माल के बीच प्राथमिकता दी गई है और दूसरी तरफ उसके प्रतिद्वंद्वी और उसके माल के बीच प्राथमिकता दी गई है। गर्जेन्द्रगडकर, न्यायाधिपति (जैसा कि तब वे थे) ने कहा:

"धारा 28 स्पष्ट रूप से इस सिद्धांत पर आधारित है कि रेलवे गाड़ी के एकाधिकार से प्राप्त शक्ति का उपयोग सभी व्यक्तियों और रेलवे क्षेत्र से गुजरने वाले सभी प्रकार के यातायात के संबंध में न्यायोचित और उचित तरीके से किया जाना चाहिए। दूसरे शब्दों में, एक जैसा शुल्क आम तौर पर रेलवे लाइनों के समान या समान क्षेत्र से गुजरने वाले समान या समान प्रकार के व्यक्तियों या वस्तुओं के खिलाफ और समान या समान परिस्थितियों में लगाया जाना चाहिए; लेकिन इस नियम का मतलब यह

नहीं है कि, यदि रेलवे प्रशासन इस संबंध में असमान दरें वसूलता है समान या समान श्रेणी के सामान समान या समान क्षेत्रों में यात्रा करते हैं, दरों की असमानता आवश्यक रूप से धारा 28 के प्रावधानों को आकर्षित करती है। असमान दरों के सभी मामलों को आवश्यक रूप से प्राथमिकता के मामलों के रूप में नहीं माना जा सकता है क्योंकि प्राथमिकता की अवधारणा ही प्राथमिकता प्राप्त करने वाले व्यक्ति या ट्रेफिक और इसके परिणामस्वरूप पूर्वाग्रह से पीड़ित व्यक्ति या ट्रेफिक के बीच प्रतिस्पर्धा को दर्शाता है। यह केवल एक जैसे ही व्यापार में प्रतिस्पर्धियों के बीच होता है कि एक दूसरे के संदर्भ में वरीयता की शिकायत कर सकता है।"

14. इन सिद्धांतों के आलोक में, न्यायाधीकरण ने रिकॉर्ड पर मौजूद तत्व पर विचार करते हुए माना कि कंपनी द्वारा धारा 28 के तहत किसी भी शिकायत को उचित ठहराने के लिए कोई सबूत पेश नहीं किया गया है। हमें इस निष्कर्ष से असहमत होने का कोई कारण नहीं दिखता है। हमारी राय में यह बिल्कुल उचित है। दरअसल श्री के.के. जैन अपीलकर्ता के विद्वान वकील ने भी न्यायाधीकरण द्वारा दर्ज किए गए उस निष्कर्ष की सत्यता पर गंभीरता से विवाद नहीं किया।

15. अब हम दूसरे प्रश्न की ओर मुड़ सकते हैं। श्री के.के. जैन ने आग्रह किया कि रेलवे प्रशासन द्वारा ली जाने वाली दर अनुचित है। यहां फिर से माल ढुलाई की कथित अनुचितता को साबित करने की जिम्मेदारी कंपनी पर है। यह कंपनी को स्थापित करना है कि नेप्था की ढुलाई के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा ली जाने वाली दर अनुचित है। बेशक, रेलवे

द्वारा प्रस्तुत तत्त्व पर भरोसा करके इस दायित्व का निर्वहन किया जा सकता है। इसलिए, श्री जैन ने अपने मामले के समर्थन में एक कथन प्रदर्श सी-46 पर भरोसा किया। प्रदर्श सी-46 बाजुवा से दाधेवी तक नेप्था की ढुलाई के संबंध में अधिशेष "कार्य लागत" का विवरण है। हमारी राय में, कथन का विश्लेषण करना आवश्यक नहीं है। यह मानते हुए भी कि रेलवे परिचालन लागत में कटौती के बाद कुछ अतिरिक्त आय अर्जित कर रहा है, यह मानने का कोई आधार नहीं है कि वसूला गया माल अनुचित है। यह ध्यान में रखना चाहिए कि रेलवे को एक वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में चलाया जाता है और साथ ही यह राज्य का एक साधन होने के नाते, राष्ट्रीय हित की भी सेवा करनी चाहिए। हालाँकि, रेलवे पर अतिरिक्त राशि देने की कोई बाध्यता नहीं है ग्राहकों तक माल पहुंचाने से जिसकी प्राप्ति होती है। न ही मुनाफ़ा यात्रियों के साथ साझा करना ज़रूरी है जैसा कि श्री बरुआ रेलवे के विद्वान् वकील ने कहा कि राष्ट्रीय जरूरतों की वस्तुओं जैसे खाद्यान्न, कच्चे तेल आदि के मामले में, रेलवे के लिए परिचालन लागत से कम शुल्क लेना आवश्यक हो सकता है। इस तरह के नुकसान की भरपाई के लिए रेलवे कुछ अन्य वर्गीकृत वस्तुओं के लिए अधिक मालभाड़ा वसूल सकता है। इसलिए, हमें ऐसा लगता है कि परिचालन की लागत अपने आप में वसूल की गई दर की तर्कसंगतता का आंकलन करने का आधार नहीं हो सकती है।

11. विद्वान वरिष्ठ वकील ने प्रस्तुत किया कि अपीलकर्ता अपने दावे को सही ठहराने के लिए कोई सबूत प्रस्तुत करने में विफल रहा है कि उत्तरदाताओं ने एक व्यक्ति के ऊपर दूसरे व्यक्ति का पक्ष लेकर अनुचित तरीके से काम किया है।

12. हमने अपने सामने रखे गए सभी तर्कों पर ध्यानपूर्वक विचार किया है। हमें इस न्यायालय द्वारा हाल ही में हुसैन घडियाली बनाम गुजरात राज्य (2014) 8 एससीसी 425 मामले में लागू टेलर बनाम टेलर सिद्धांत की प्रयोज्यता पर अपीलकर्ता के तर्क में कोई बल नहीं मिला। वर्तमान मामले में कानून वैगनों को पट्टे पर देने का कोई विशेष तरीका निर्धारित नहीं किया गया है। धारा 70 और 71 के मुद्दे पर, हम उत्तरदाता के इस तर्क से सहमत हैं कि यह साबित करने का दायित्व अपीलकर्ता पर है कि उक्त धारा का उल्लंघन हुआ है, जो यह स्थापित करने के लिए कोई सबूत पेश करने में विफल रहा। उत्तरदाता रेलवे ने किसी व्यक्ति के पक्ष में अनुचित प्राथमिकता दी थी। यह विशेष रूप से इस तथ्य के आलोक में है कि पट्टा नीलामी प्रक्रिया के बाद दिया गया था। खंड पीठने रेलवे प्रशासन को निर्देश दिया कि वह टेंडर मंगाने के समय विभिन्न ट्रेनों के लिए ठेकेदार द्वारा ली जाने वाली दरों की बाहरी सीमा या ऊपरी सीमा तय करे। यह तीसरे पक्ष की पार्सल सेवा स्वीकार करते समय शुल्क दरें तय करने में ठेकेदार की बेलगाम शक्ति पर नियामक जांच सुनिश्चित करता है। जहां तक उत्तरदाताओं का सवाल है, यह निर्देश अंतिम रूप ले चुका है क्योंकि वे उन्हें अपील दायर करके चुनौती देने में विफल रहे हैं। काफी पहले 5.8.2015 को हम यह स्थिति प्रतिवादियों के विद्वान वरिष्ठ वकील के संज्ञान में लेकर आए थे। स्थिति को सुधारने के लिए इस निर्देश को किसी भी कानूनी रूप से ज्ञात तरीके से चुनौती दी जा सकती थी। नलकाथ सैनुद्दीन बनाम कूरीकादान सुलेमान 2002 (6) एससीसी 1 द्वारा विद्वान वरिष्ठ वकील द्वारा इसे बचाने की मांग की गई है। हालाँकि, जिस प्रश्न का हमें समाधान करना है वह यह है कि क्या उत्तरदाता विवादित निर्णय से "पीड़ित व्यक्ति" है या नहीं। हमारी राय में, इस पहलू पर हम कई सारी संभावनाओं से रुबरू नहीं होते सिवाए इसके कि हम ऊपर दिए गए फैसले में खंड पीठ के स्पष्ट निर्देश के मद्देनजर उत्तरदाताओं से पीड़ित व्यक्ति हैं। हमारे सामने जो कुछ है वह

उत्तरदाताओं द्वारा पूरी तरह से अनुकूल निर्णय अर्जित करने का उदाहरण नहीं है, भले ही उनके द्वारा दिए गए कुछ तर्कों को न्यायालय का समर्थन नहीं मिला हो। नलकाथ के उचित अवलोकन से स्पष्ट है कि कानून में स्थापित स्थिति यह है कि भले ही मुकदमे के विजेता द्वारा दबाए गए कई बिंदुओं को पक्षपात के साथ देखा गया हो, और उत्तरदाता पराजित पक्ष को एक बेहतर मंच के द्वार पर ले जा सकता है, विजेता अभी भी उन सभी बिंदुओं पर जोर दे सकता है जिन पर उसने पहले तर्क दिया था। नलकाथ में इस न्यायालय द्वारा उच्च न्यायालयों के जिन निर्णयों का विश्लेषण किया गया है, वे इस हद तक नहीं जाते हैं, क्योंकि वे स्पष्ट रूप से एक महत्वपूर्ण दिशा जो उत्तरदाता के प्रतिकूल है, उस पर क्रॉस या एक अलग अपील दाखिल करने की अनुपस्थिति में भी हमला नहीं किया जा सकता है विवादित निर्णय को समग्र रूप से पढ़ने से पता चलता है कि यह निर्देश संयोगवश या आकस्मिक रूप से नहीं दिया गया था, क्योंकि विवादित निर्णय के अंतिम अनुच्छेद में खण्ड पीठ ने इस बात पर जोर दिया था कि यद्यपि वे दो रिट अपीलों की अनुमति दे रहे थे, लेकिन उन्हें यह दोहराने में परेशानी हो रही थी कि उत्तरदाताओं की सफलता उपरोक्त निर्देशों के अनुपालन पर निर्भर थी जिसकी हम पूरी तरह से पुष्टि करते हैं।

13. निर्देशों का पालन करने के बजाय प्रतिवादियों द्वारा उन्हें कमजोर करने का निरर्थक प्रयास किया गया है दिनांक 3.9.2015 के अतिरिक्त हलफनामे के संदर्भ में एक पक्ष द्वारा निरर्थक, जिसके अवलोकन से यह स्पष्ट रूप से स्पष्ट हो जाता है कि इसे विवादित निर्णय में निर्देशों का उल्लंघन करना चाहिए था। ये दावे, अन्य बातों के साथ-साथ, इस प्रकार हैं:

"यह सम्मानपूर्वक प्रस्तुत किया जाता है कि रेलवे द्वारा बाहरी/ऊपरी सीमा का निर्धारण निम्नलिखित कारणों से नहीं किया जा सकता है:

(i) ब्रेकवैन के पार्सल स्थान को पट्टे पर देने का अनुबंध एक ऐसी गतिविधि है जो कमाई अनुबंध के अंतर्गत आती है जिसमें कीमत रेलवे द्वारा विनियमित नहीं होती है।

(ii) पार्सल लीजिंग नीति पार्सल यातायात के माध्यम से राजस्व को अधिकतम करने और प्रत्येक ट्रेन में उपलब्ध पार्सल स्थान के कम उपयोग से बचने के लिए शुरू की गई है।

(iii) पट्टाधारक प्रतिस्पर्धी बोलियों से गुजरने के बाद ब्रेकवैन का पार्सल स्थान लेता है और वह अपने ग्राहकों को प्रदान की जाने वाली सहायक सेवाओं के लिए खर्च भी वहन करता है।

(iv) पट्टाधारक अत्याधिक दरें नहीं ले सकता क्योंकि जनता के लिए वैकल्पिक ट्रेनें हैं जिनमें पार्सल स्थान अन्य पट्टा धारकों के साथ-साथ रेलवे के पास भी है। ग्राहक अपना माल सड़क या हवाई मार्ग से ले जा सकते हैं। इस प्रकार वास्तव में, ये दरें वास्तव में बाजार द्वारा निर्धारित दरें हैं और कोई भी पट्टाधारक इसे एक बिंदु से आगे नहीं बढ़ा सकता है, जिसे यातायात अन्य प्रतिस्पर्धी तरीकों की उपस्थिति को ध्यान में रखते हुए सहन कर सकता है, यानी ट्रक उड़ानें और अन्य ट्रेनें जिनमें पट्टे पर और विभागीय पार्सल हिस्से दोनों उपलब्ध हैं।

(v) पट्टाधारक उसे सौंपे गए माल की सुरक्षित अभिरक्षा की जिम्मेदारी लेता है और पारगमन के दौरान किसी भी नुकसान या क्षति की भरपाई स्वयं करता है।

(vi) यदि पट्टाधारक द्वारा लगाए गए शुल्क अधिक हैं तो ग्राहकों के लिए यातायात सड़क या हवाई मार्ग से स्थानांतरित करने की पूरी संभावना है । इसलिए, पट्टाधारक अपने सीमांत लाभ को सुनिश्चित करने के बाद दरों को कम रखने के लिए बाध्य है।

(vii) वर्ष 1991 में पार्सल लीजिंग नीति की शुरुआत के बाद से आज तक, इस याचिका को छोड़कर, बाहरी/ऊपरी सीमा के निर्धारण के संबंध में किसी भी माननीय न्यायालय के समक्ष कोई अन्य मामला लंबित नहीं है।

(viii) पार्सल लीजिंग नीति को व्यापारी समुदाय के बीच अच्छी तरह से संरक्षण प्राप्त है और यह पूरे भारत में पिछले 25 वर्षों से सफलतापूर्वक चल रही है और इस योजना से व्यापारी समुदाय, पट्टाधारक और रेलवे जैसे सभी पक्ष लाभान्वित हुए हैं।"

14. हमारे सामने जो अपील है हमारे द्वारा निपटाया जा सकती है अपीलकर्ता द्वारा किसी और शिकायत या व्यथा के बिना, उत्तरदाताओं को विभिन्न ट्रेनों के लिए ठेकेदारों द्वारा ली जाने वाली दरों की बाहरी या ऊपरी सीमा तय करने का निर्देश देकर। हम इसे साधारण कारण से कह रहे हैं कि उत्तरदाता रेलवे अधिनियम द्वारा निर्धारित लोकाचार और मापदंडों का पालन करने और लागू करने के लिए बाध्य हैं। जब अधिनियम की विभिन्न धाराओं की व्याख्या करने के लिए कहा गया तो विद्वान एकल न्यायाधीश ने इस न्यायालय के निर्णयों का पालन किया और उन्हें लागू किया। एक चौथाई शताब्दी से भी पहले इस बात पर जोर दिया गया था कि रेलवे एक एकाधिकारवादी चरित्र का आनंद लेती है, जिसका औचित्य सार्वजनिक हित की पूर्ति और प्राप्ति होगी। प्रत्येक वर्ष प्रस्तुत किए जाने वाले रेल बजट का विशेष रुचि के साथ अध्ययन किया जाता है और इस बात

पर जोर दिया जाता है कि केंद्र सरकार आने वाले वर्ष में क्या हासिल करने की उम्मीद करती है, और इसकी सबसे प्रमुख और प्रधान विशेषता सामाजिक हितों की उन्नति है। यह बात कि किसी कानून के पीछे की मंशा को संसद द्वारा रूपांतरित या कमजोर किया जा सकता है, लेकिन किसी उप-प्रतिनिधि द्वारा नहीं, इस न्यायालय द्वारा स्पष्ट रूप से दोहराया गया है। अविन्दर सिंह बनाम पंजाब राज्य 1979 (1) एससीसी 137 में कहा गया है कि विधानमंडल स्वयं को नष्ट नहीं कर सकता; यह पूर्ण या आवश्यक विधायी कार्य नहीं सौंप सकता; और यदि कोई प्रतिनिधिमंडल है भी, तो प्रतिनिधि को उसकी देखरेख में कार्य करना चाहिए अन्यथा "यदि प्रतिनिधि नीति बदलने के लिए स्वतंत्र है तो यह स्वयं विधायी शक्ति का अतिक्रमण हो सकता है"। कृषि बाजार समिति बनाम शालीमार केमिकल वर्क्स लिमिटेड (1997) 5 एससीसी 516 में हमने दोहराया है कि "विधानसभा आवश्यक विधायी कार्य को दूसरे के पक्ष में नहीं छोड़ सकती। सहायक कानून बनाने की शक्ति विधायिका द्वारा अपने विकल्प के किसी अन्य निकाय को सौंपी जा सकती है लेकिन विधायिका को, प्रतिनिधि सौंपने से पहले, प्रतिनिधियों के मार्गदर्शन के लिए या तो स्पष्ट रूप से या निहितार्थ, नीति और सिद्धांतों को प्रतिपादित करना चाहिए। इस निर्देश को लागू करने में, हमें ऐसा लगता है कि यदि रेलवे को एक सामाजिक माध्यम के रूप में छोड़कर अनिवार्य रूप से एक दुधारू गाय के रूप में बदलने का इरादा था, तो वह परिवर्तन केवल संसद के प्रांत के भीतर था। ऐसा विशेष रूप से पी. नल्ला थंपी थेरा और विक्लाड कोल मर्चेन्ट मामले में इस न्यायालय द्वारा की गई टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए किया गया है। ऐसा कहने में, नीति बनाने के कार्यपालिका के अधिकार में हस्तक्षेप करने का हमारा रती भर भी इरादा नहीं है, लेकिन ऐसा करते समय प्रधान और प्रतिनिधि या उप-प्रतिनिधि की शक्ति को विभाजित करने वाले रूबिकॉन को नजरअंदाज नहीं किया जाना चाहिए।

15. रेलवे शुल्क निस्संदेह यथार्थवादी होना चाहिए और समय के साथ तालमेल रखना चाहिए और यदि राज्य ऐसा मानता है, तो घाटे का वित्तीय प्रस्ताव नहीं होना चाहिए। हालांकि एफएसएलआर और वीपी की नीलामी करना व्यावहारिक और बुद्धिमान दोनों हो सकता है, लेकिन इसे अधिकतम राजस्व इकट्ठा करने के उद्देश्य से किया जा सकता है। हमारे समक्ष न तो इसका विरोध किया गया है और न ही ऐसी कोई सामग्री उपलब्ध है जो यह बताती हो कि वैधानिक प्रक्रिया का पालन करके शुल्क में वृद्धि की गई है।

16. हालाँकि, हम अपीलकर्ता की ओर से दिए गए इस तर्क को स्वीकार करने में असमर्थ हैं कि उत्तरदाता किसी विशेष अवधि के लिए स्थान की नीलामी करने के हकदार या सशक्त नहीं हैं। वह ऐसा कर सकता है बशर्ते नीलामी ठेकेदार निर्धारित शुल्क का पालन करे। हम प्रतिवादियों को खण्ड पीठ के फैसले का पालन करने के लिए तीन महीने की अवधि की अनुमति देते हैं।

17. अपील का निपटारा इन शर्तों के अनुसार किया जाता है। प्रतिवादियों को यह सुनिश्चित करने के लिए निर्देशित किया जाता है कि सफल निविदाकर्ता, हमारे मामले में, उत्तरदाता संख्या 4, कोचिंग शुल्क संख्या 24 भाग III में प्रति एलएलएलएल उत्तरदाताओं द्वारा निर्धारित से अधिक गाड़ी की कीमतें नहीं वसूलता है। यह देखा जाएगा कि यह निर्देश विवादित निर्णय में निहित दिशा से बहुत भिन्न नहीं है क्योंकि "ठेकेदार द्वारा प्रभार्य दरों की बाहरी सीमा या ऊपरी सीमा" का निर्धारण परिकल्पित कानून प्रक्रिया का अनुपालन करके किया गया होगा। खण्ड पीठ का निर्णय सर्वमान्य है, लेकिन केवल इसी सीमा तक।

अपील निस्तारित।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" की सहायता से अनुवादक अधिवक्ता चित्रा भदौरिया द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण- इस निर्णय का अनुवाद स्थानीय भाषा में किया जा रहा है, एवं इसका प्रयोग केवल पक्षकार इसको समझने के लिए उनकी भाषा में कर सकेंगे एवं यह किसी अन्य प्रयोजन में काम नहीं ली जायेगी। सभी अधिकारिक एवं व्यावहारिक उद्देश्यों के लिए उक्त निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही विश्वसनीय माना जायेगा एवं निष्पादन एवं क्रियान्वयन में भी उसी को उपयोग में लिया जायेगा।