[2016] 8 एस. सी. आर 1

जी. टी. वेंकटस्वामी रेड्डी

बनाम

राज्य परिवहन प्राधिकारी और अन्य

(1998 की सिविल अपील सं. 4480)

19 जुलाई, 2016

[टी. एस. ठाकुर, भारत के मुख्य न्यायाधीश, फकीर मोहम्मद इब्राहिम कलीफुल्ला, एस. ए. बोबडे, आर. भानुमति और उदय उमेश ललित, न्यायमूर्तिगण]

मोटर वाहन अधिनियम, 1939: धाराएँ 48, 57(8), 63 - चाहे एक के प्रकाशन पर अनुमोदित योजना मौजूदा प्रचालक के वाहनों की यात्रा की संख्या को परमिट में बदलाव देकर बढ़ाया जा सकता है, भले ही मौजूदा प्रचालक को योजना के प्रकाशन की तारीख को अपना व्यवसाय जारी रखने की अनुमति हो-आयोजितःधारा 57 की उप-धारा (8) का बारीकी से अध्ययन। यह दर्शाता है कि एक मंच गाड़ी के मामले में किसी भी परमिट के परिवर्तन के लिए एक आवेदन, यात्राओं की संख्या के साथ-साथ परमिट द्वारा बचाव किए गए वाहनों की संख्या बढ़ाने के उद्देश्य से, अनिवार्य रूप से एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन के रूप में माना जाना चाहिए - धारा 57 की उप धारा (8) एस द्वारा नियंत्रित है। धारा 68 एफ. एफ. अध्याय IV-ए के अंतर्गत आता है, धारा 68बी के अधिक्रमण प्रभाव के आधार पर भी अध्याय IVए के तहत आता है-एक बार धारा 68(डी) के तहत तैयार की गई योजना। स्वीकृत हो जाता है, फिर योजना द्वारा बचाव किए गए मार्ग/क्षेत्र में सभी परमिट धारा 68 एफ.एफ. के संचालन के आधार पर फ्रीज हो जाते हैं। धारा 68 एफ. एफ. का प्रभाव। को केवल 68(ई) के तहत दिए गए तरीके से बदला/संशोधित/रद्द किया जा सकता

है। और किसी अन्य तरीके से-इसके आधार पर, किसी अनुमोदित योजना के दायरे में आने वाले क्षेत्र या मार्ग के संबंध में या तो एनई 11 परमिट का अनुदान या निजी ऑपरेटर के मौजूदा परमिट में बदलाव का आदेश नहीं दिया जा सकता है। .एक योजना के तहत मौजूदा छूट प्राप्त परमिट के तहत चलाए जा रहे यात्राओं या वाहनों की संख्या में वृद्धि एक और स्टेज कैरिज के संचालन के लिए एक नए परमिट के अनुदान के बराबर होगी जो धारा 68 एफ. एफ. के तहत अनुमेय नहीं है।

धारा 57 - परमिट में बदलाव के लिए आवेदन-इसके अनुदान की आवश्यकता- आयोजितःधारा 57 की उप-धारा (8) के साथ-साथ उप-धारा (1) से (5) और (7) पर विचार यह दर्शाता है कि परिवर्तन के लिए एक आवेदन को जब एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन के रूप में माना जाता है, तो सभी अनिवार्य आवश्यकताओं का पालन करना होगा, जिनका पालन एक नए परमिट की स्वीकृति के लिए किया जाना है, यहां तक कि यात्राओं को बढ़ाने के साथ-साथ वाहनों की संख्या बढ़ाने के लिए एक आवेदन के संदर्भ में भी।

संदर्भ का जवाब देते हुए, न्यायालय ने

अभिनिर्धारित:1.1 धारा 57 की उप-धारा (8) को बारीकी से पढ़ने से पता चलता है कि यात्राओं की संख्या बढ़ाने के साथ-साथ परमिट द्वारा बचाव किए गए वाहनों की संख्या बढ़ाने के उद्देश्य से स्टेज कैरिज के मामले में किसी भी परमिट में बदलाव के लिए आवेदन को अनिवार्य रूप से नए परमिट के अनुदान के लिए आवेदन के रूप में माना जाना चाहिए। उप-धारा (1) से (7) को बारीकी से पढ़ने से पता चलता है कि कैसे ऐसे प्रावधान विभिन्न विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुपालन को अनिवार्य करते हैं, जो एक नए परमिट की स्वीकृति के साथ जटिल रूप से जुड़े हुए हैं, जिन्हें परिवर्तन के लिए आवेदन के संबंध में भी अनुपालन किया जाना है, जो उप-धारा (8) द्वारा शासित है। ऐसा नहीं है कि उप-धारा (6)

को छोड़कर उप-धारा (1) से (7) में निर्धारित ऐसी प्रक्रियाओं का लापरवाही से पालन किया जाना चाहिए और ऐसी कठोर प्रक्रियाओं के अनुपालन या गैर-अनुपालन के बावजूद अंततः उनमें बदलाव किया जाएगा। यदि उप-धारा (2) में निर्दिष्ट समय सीमा का अनुपालन नहीं किया जाता है, तो इसके परिणामस्वरूप बहुत ही सीमा पर आवेदन तत्काल अमान्य हो सकता है। इसी तरह, यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी वैधानिक का पालन करने में विफल रहा ऐसे आवेदन के प्रकाशन के मामले में, समय सीमा और नियमों के तहत अन्य निर्धारित प्रक्रिया का पालन करते हुए, फिर से, आवेदन पर विचार तब तक नहीं किया जा सकता है जब तक कि इस तरह के निर्देशों का सावधानीपूर्वक पालन और अनुपालन नहीं किया जाता है। फिर से, उप-धारा (4) के तहत जो कोई भी भिन्नता के अनुदान के विरुद्ध प्रतिनिधित्व करना चाहता है, उसे समय सीमा का सख्ती से पालन करना होगा। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित तिथि से पहले इस तरह के अभ्यावेदन को दाखिल करना और यह कि इस तरह के अभ्यावेदन को दाखिल करते समय, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एक साथ आवेदक को एक प्रति प्रदान की गई थी, इस तरह के पर्चे का पालन करने में विफलता के परिणामस्वरूप स्वतः सुनवाई का अधिकार या परिवर्तन के लिए आवेदन के संदर्भ में ऐसे किसी अभ्यावेदन पर विचार करने का अधिकार अस्वीकार हो जाएगा। [कंडिका 38,39] [27-बी डी; 28-एफ-एच; 29-ए-बी]

2. आवेदनकर्ता के साथ-साथ प्रतिनिधित्व करने वाले व्यक्ति को व्यक्तिगत सुनवाई की आवश्यकता के साथ सार्वजनिक सुनवाई की आवश्यकता एक और निर्देश है जो फिर से दर्शाता है कि परिवर्तन के लिए आवेदन पर बहुत गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए क्योंकि इस तरह के परिवर्तन की स्थिति में प्रश्नगत मार्ग में वाहन के संचालन पर बहुत गंभीर प्रभाव पड़ेगा, उस क्षेत्र में रहने वाला कोई भी व्यक्ति ऐसी सार्वजनिक सुनवाई में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के समक्ष अपनी शिकायत या समर्थन दे सकता है। [कंडिका 40] [29-सी-डी]

आर. रघुराम बनाम पी. जयराम नायडू और अन्य **1990 (पूरक) एससीसी 361-पुष्टि की।**

कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बैंगलोर बनाम बी.ए. जयराम और अन्य **1984 (पूरक) एस.सी.सी. 244:1984 एससीआर 768-खारिज कर दिया गया**

3. अधिनियम की धारा 68-बी, जो अध्याय IV-ए के तहत आती है, में कहा गया है कि अध्याय IV-ए में निहित सभी प्रावधानों का किसी भी विषय पर पर्यवेक्षण प्रभाव होगा। अध्याय IV या तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि में या ऐसी किसी विधि के आधार पर प्रभावी किसी लिखत में निहित असंगत प्रावधान। अध्याय IV के तहत अधिनियम की धारा 42 से 68 को सूचीबद्ध किया गया है। जहाँ तक अधिनियम की धारा 57 (8) का संबंध है, अध्याय 4-क में निहित किसी भी प्रावधान के साथ कोई विसंगति नहीं होगी। उक्त धारा 57 के संबंध में भी सभी बल से लागू होगी। अध्याय IV-ए के तहत प्रावधानों में निहित निर्देश, अधिनियम की धारा 68ए से लेकर 681 तक। [पैरा 43] [30-डी-ई]

4. किसी भी क्षेत्र या मार्ग में प्रदान की जाने वाली सेवाओं के संबंध में एक योजना का निर्माण राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा तैयार और प्रकाशित किया जाना है। इसकी तैयारी और प्रकाशन के लिए एक योजना के इस तरह के निर्माण के लिए अंतर्निहित उद्देश्य, एक प्रभावी, समान प्रदान करने के लिए होना चाहिए, आर्थिक और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा जनहित पर सर्वोपरि विचार और ऐसी योजना तैयार की जानी चाहिए और प्रकाशित की जानी चाहिए। एक बार जब उपरोक्त घोषित उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए ऐसी योजना तैयार की जाती है और धारा 68डी के तहत अधिसूचित किया जाता है, तो प्रत्येक व्यक्ति जो पहले से ही उस क्षेत्र या मार्ग में परिवहन सुविधा प्रदान कर रहा है या राज्य द्वारा मान्यता प्राप्त सड़क परिवहन सुविधाओं के प्रावधान में रुचि रखने वाले व्यक्तियों का प्रतिनिधित्व करने वाला कोई संघ और साथ ही स्थानीय प्राधिकारी या पुलिस

प्राधिकारी जो उस क्षेत्र या मार्ग में भी स्थित हैं, राज्य सरकार को प्रकाशन की तारीख से 30 दिनों के भीतर अपनी आपत्तियां या अपने अभ्यावेदन उठाने का हकदार होगा। अधिनियम की धारा 68 डी की उप-धारा (2) के तहत, राज्य सरकार आपत्तियों पर विचार करने के बाद और आक्षेपकर्ता या उसके प्रतिनिधि के साथ-साथ राज्य परिवहन उपक्रमों के प्रतिनिधियों को सुनवाई का अवसर देने के बाद या तो प्रस्तावित योजना को मंजूरी दे सकती है या संशोधित सेट ई. एम. दे सकती है। अधिनियम की धारा 68 ई के तहत, योजना को उस रूप में रद्द किया जा सकता है जिसमें इसे अनुमोदित किया गया था या अधिनियम की उप-धारा 68 सी और 68 डी के तहत निर्धारित उसी प्रक्रिया का पालन करके संशोधित किया जा सकता है। हालांकि, राज्य सरकार की पूर्व मंजूरी के साथ राज्य परिवहन उपक्रम धारा 68 ई के प्रावधान के तहत अधिनियम की धारा 68 सी और 68 डी में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किए बिना योजना में संशोधन कर सकता है। अधिनियम की धारा 68 ई की उप-धारा (2) के अलावा, राज्य सरकार को राज्य परिवहन उपक्रम के साथ-साथ किसी अन्य व्यक्ति को सुनवाई का अवसर देने के बाद अधिनियम की धारा 68 डी की उप-धारा (3) के तहत प्रकाशित किसी भी योजना को संशोधित करने का पूरी तरह से अधिकार है, जिसके बारे में राज्य सरकार की प्रस्तावित संशोधन से प्रभावित राय होने की संभावना है। एक बार अनुमोदित योजना लागू होने के बाद, अधिनियम की धारा 68 एफ के तहत, राज्य परिवहन उपक्रमों को आवश्यक परमिट जारी किए जा सकते हैं। [कंडिका 44,45] [30-एफ-एच; 31-ए-बी, सी-एफ]

5. धारा 68 एफएफ अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट देने पर प्रतिबंध लगाती है। उक्त प्रावधान को बारीकी से पढ़ने से पता चलता है कि जहां किसी क्षेत्र या मार्ग के संबंध में अधिनियम की धारा 68 डी (3) के तहत निर्धारित एक अनुमोदित योजना प्रकाशित की जाती है, तो यह इस योजना के प्रावधानों के अनुसार के अलावा किसी भी परमिट के अनुदान को प्रतिबंधित करती है। इसलिए धारा 68 एफएफ का मूल भाग यह स्पष्ट करता है कि एक बार अनुमोदित योजना लागू होने के बाद, उस क्षेत्र या योजना के

अंतर्गत आने वाले मार्ग में किसी भी परमिट के अनुदान के लिए कोई गुंजाइश नहीं होगी, सिवाय इसके कि उस योजना के तहत विशेष रूप से अनुमति या प्रावधान किया गया है। एक सादृश्य के रूप में, यह कहा जा सकता है कि जहां इस योजना के तहत अकेले राज्य परिवहन उपक्रम को किसी विशेष क्षेत्र या मार्ग में सेवा ए के संचालन की विशेष रूप से अनुमति है और यहां तक कि राज्य द्वारा इस तरह के विशेष संचालन का प्रावधान करते हुए भी। परिवहन उपक्रम, यदि किसी मौजूदा परमिट धारक द्वारा संचालन या तो पूरी तरह से या आंशिक रूप से सहेजा जाता है जैसा कि 'रागियुरम' और 'एगरपन' में सही कहा गया है, तो अन्य निजी प्रचालक द्वारा संचालन रोक दिया जाता है और अधिनियम की धारा 57 (8) की व्याख्या करते हुए कि परिवर्तन के लिए आवेदन कुछ और नहीं बल्कि एक नए परमिट की स्वीकृति के लिए एक आवेदन होगा। इसलिए, किसी भी मौजूदा प्रचालक की योजना के तहत संरक्षित संचालन के संबंध में भी, स्वीकृत योजना की तारीख के रूप में, उसे अपने संचालन को उस सीमा तक सीमित करना होगा जिस तक उसे उस तारीख को अनुमति दी गई थी और जिस तरीके से इस तरह के संचालन की अनुमति दी गई थी और उससे आगे नहीं। एक बार जब चीजें जम जाती हैं, तो जमे हुए चरण को केवल एक अनुमत प्रक्रिया के माध्यम से बदला जा सकता है। इसलिए, जब अधिनियम की धारा 68 एफएफ के आधार पर, योजना के प्रकाशित होने की तारीख तक परमिट को रोक दिया गया था, तो, यदि उक्त रोक दिए गए चरण को बदला या संशोधित किया जाना है, तो वह प्रावधान जिसके द्वारा इस तरह के संशोधन या परिवर्तन को प्रभावित किया जा सकता है, केवल धारा 68 ई को लागू करके किया जा सकता है, जो कानूनी रूप से पी. सी. 1 त्रुटिपूर्ण तरीका है जिसमें इस तरह के रोक दिए गए चरण को बदला या संशोधित किया जा सकता है। कोई अन्य तरीका जिसमें उक्त जमे हुए चरण को बदलने या संशोधित करने की मांग की जाती है, जो वैधानिक प्रावधानों के तहत पूरी तरह से निषिद्ध है। इसलिए, यदि योजना के तहत, योजना के तहत निहित निर्देशों के भीतर परमिट को बंद कर दिया जाता है और यदि

अधिनियम की धारा 68ई के तहत किसी भी संशोधन या परिवर्तन के बिना यात्राओं की संख्या में वृद्धि या वाहन को जोड़ने के माध्यम से उस परमिट के लिए किसी बदलाव पर विचार किया जाना है, तो यह अध्याय 4-ए के तहत आने वाले प्रावधानों के तहत पूरी तरह से निषिद्ध होगा और इसके परिणामस्वरूप, इस तरह के बदलाव के लिए आवेदन किया गया है, जिस पर किसी भी प्राधिकरण द्वारा कभी भी विचार नहीं किया जा सकता है। यह अधिनियम की धारा 68एफ और अध्याय IVF ए के तहत आने वाले अन्य प्रासंगिक प्रावधानों के लागू होने का परिणामी प्रभाव होगा। कोई भी अन्य व्याख्या मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय IV-ए में निहित निर्देशों के विपरीत होगी। [पैरा 46,47] [31-जी-एच; 32-ए-सी, डी-जी]

6. कानूनी प्रस्ताव इस प्रकार हैंः

अध्याय IV-ए अध्याय IV में किसी भी असंगत प्रावधान को हटा देता है। विधानमंडल की नीति धारा 68सी से स्पष्ट है कि राज्य परिवहन उपक्रम राज्य द्वारा संचालित और संचालित की जाने वाली एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से एक योजना शुरू कर सकता है। किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में परिवहन उपक्रम। यदि बी. सी. जनहित में आवश्यक हो तो वह ऐसा कर सकता है। धारा 57 (8) के तहत परिवर्तन का अनुदान नए परमिट के अनुदान के बराबर होगा। धारा 57 (8) को अध्याय IV-A के तहत आने वाली धारा 68FF द्वारा नियंत्रित किया जाता है, क्योंकि धारा 68B भी अध्याय IVA के तहत आती है। एक बार जब धारा 68डी के तहत तैयार की गई योजना को अध्याय IVए के 68डी (3) के तहत मंजूरी मिल जाती है, तो योजना द्वारा कवर किए गए मार्ग के क्षेत्र में सभी परमिट धारा 68एफएफ के संचालन के आधार पर फ्रीज हो जाएंगे। धारा 68एफएफ के प्रभाव को बदला जा सकता है जिसे मैंने संशोधित किया है जिसे मैंने केवल धारा 68ई के

तहत प्रदान किए गए तरीके से रद्द किया है और किसी अन्य तरीके से नहीं। उपरोक्त के आधार पर, या तो एक नए परमिट का अनुदान या निजी ऑपरेटर के मौजूदा परमिट डी के परिवर्तन का आदेश किसी अनुमोदित योजना द्वारा कवर किए गए क्षेत्र या मार्ग के संबंध में नहीं दिया जा सकता है। एक योजना के तहत मौजूदा छूट प्राप्त परमिट के तहत चलाए जा रहे यात्राओं या वाहनों की संख्या में वृद्धि एक और स्टेज कैरिज के संचालन के लिए एक नए परमिट के अनुदान के बराबर होगी जो धारा 68 एफएफ के तहत अनुमेय ईएफ नहीं है। इस न्यायालय द्वारा 'जयराम' में निर्धारित विधि का प्रस्ताव 'आदर्श यात्राओं' में निहित रूप से खारिज कर दिया गया था। अर्थव्यवस्था और समन्वय, दो कारक, जो स्वीकृत योजना को नियंत्रित करते हैं, का गंभीर रूप से उल्लंघन किया जाएगा यदि मौजूदा परमिट शर्त में बदलाव किया जाना है। भले ही यात्राओं की संख्या बढ़ाने के लिए अधिनियम की धारा 63 के तहत कोई अंतरराज्यीय समझौता हो, लेकिन ऐसा समझौता अधिनियम की धारा 68 बी के आधार पर अध्याय IV-ए के प्रावधानों को दरकिनार नहीं कर सकता है। धारा 63 अधिनियम के अध्याय IV में होने के कारण, अध्याय IV-A के तहत अनुमोदित योजना इसके ऊपर प्रबल होगी। स्वीकृत योजना योजना द्वारा कवर किए गए मार्ग के क्षेत्र पर अन्य स्टेज कैरिज सेवाओं के संचालन को बाहर कर देगी, सिवाय उन लोगों के जिनके नाम योजना में उल्लिखित हैं और जिस हद तक इस तरह के अपवाद की अनुमति है। अध्याय 4-क के प्रावधानों को अध्याय 4 के प्रावधानों को रद्द करने के लिए तैयार किया गया है और यह स्पष्ट रूप से इस तरह से अधिनियमित किया गया है, अध्याय 4-क के प्रावधान किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से (आदर्श यात्रा) के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा सड़क परिवहन सेवा के संचालन के "अधिग्रहण" के तरीके और प्रभाव के बारे में स्पष्ट और पूर्ण हैं। उन प्रावधानों का एक आवश्यक परिणाम यह है कि कोई भी निजी ऑपरेटर किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के किसी भी हिस्से या हिस्से पर अपने वाहन का संचालन तब तक नहीं कर सकता जब तक कि योजना की अवधि तक ऐसा करने के लिए

अधिकृत न हो। वह केवल इस आधार पर अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र के किसी भी हिस्से या हिस्से पर काम नहीं कर सकता है कि मूल रूप से उसे दिए गए परमिट में अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र (आदर्श यात्रा) शामिल है। [पैरा 50] [33-ई-II; 34-ए-एच; 35-ए-सी]

पांडियन रोडवेज कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम एम. इगप्पन **1987 (2) एस. सी. सी. 47:1987 (2) एससीआर 391;** आदर्श टी. अवेल्स बस सेवा और एक अन्य बनाम उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य **(1985) 4 धारा 557-अनुमोदित।**

कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बैंगलोर बनाम कर्नाटक राज्य परिवहन प्राधिकरण, बैंगलोर और अन्य **1987 (पूरक) एस. सी. सी. 648-संदर्भित।**

<u>मामला कानून संदर्भ</u>

1990 (पूरक) एस सी सी 361	पुष्टि की	पैरा 1
1984 एस सी आर 768	निरस्त	पैरा 4
1987 (2) एस सी आर 391	अनुमोदित	पैरा 4
(1985) 4 एस सी सी 557	अनुमोदित	पैरा 4
1987 (पूरक) एस सी सी 648	संदर्भित	पैरा 4

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील सं 1998 की 4480

साथ में

1998 का सी.ए. सं. 4481, 2001 का सी.ए. सं. 7195-7197, 2002 का सी.ए. सं. 2782, 7299, 2003 का सी.ए. संख्या 3605, 3606, 3633, 3731-3733, 3853, 2015 का एस.एल.पी. (सी) सं. 22621-22622।

के. के. वेणुगोपाल, सुश्री किरण सूरी, ए. मारियारपुथम, अमित सिंह चड्ढा, थॉमस पी. जोसेफ, राजू रामचंद्रन, वरिष्ठ अधिवक्ता, आर. वेंकटरमानी, एएजी, एनडीबी राजू, एम. ई. नागेश, रोहित भट, गुंटूर प्रभाकर, एस. जे. अमित, गौतम कुमार, डॉ. (श्रीमती) विपिन गुप्ता, एम. पलानी, सुश्रीःअरुणा माथुर, अवनीश अर्पुथम, यूसुफ खान, सुश्री अनुराधा अर्पुथम, मेसर्स अर्पुथम अरुणा एंड कंपनी, बालाजी श्रीनिवासन, सुश्री वैष्णवी सुब्रमण्यम, सुश्री सृष्टि गोविल, दिलप्रीत सिंह, मयंक क्षीरसागर, सुश्री प्रतीक्षा मिश्रा, अरुणव मुखर्जी, एम. गिरीश कुमार, श्रीराम पी., अंकुर एस. कुप्रसाद्नी, यिजय कुमार, जयंत मुथ राज, सुश्री मालविका जे., सुरेशन पी., अरुणव मुखर, एन.डी.बी. राजू, एन. गणपति, एम.ई. नागेश, बी. बालाजी, मुथुवेल पलानी, विक्रम आदित्य नारायण, सुश्री एम. विजय कुमार, टी वेंकटेश्वर राव अनुमोलू, गोली राज कृष्णा, शाश्वत गोयल, आई. एन. सिंह, जी. रामकृष्ण प्रसाद, आर अय्यम पेरुमल, ए.वी. रगम, सुश्री डी भारथी रेड्डी, के. वी. मोहन, आर. एस. हेगड़े, सुश्री परहत जहाँ रेहमानी, राजीव सिंह, वी.एन. रघुपतिण, पक्षों के लिए उपस्थित अधिवक्तागण।

न्यायालय का निर्णय इनके द्वारा दिया गया।

फकीर मोहम्मद इब्राहिम कलीफुल्ला, न्यायमूर्ति

1. इस संविधान पीठ का यह संदर्भ इस न्यायालय की एक खंड पीठ द्वारा **आर. रघूराम बनाम पी. जयराम नायडू और अन्य 1990 (पूरक) एस.एस.सी. 361** में सूचित किए गए के मामले में दिए गए अपने आदेश दिनांक 22.07.2003 में किया गया था जिसका संदर्भ हालाँकि शुरुआत में तीन न्यायाधीशों की पीठ को दिया गया था, बाद में भारत के माननीय मुख्य न्यायाधीश के नेतृत्व में तीन न्यायाधीशों की पीठ ने दिनांक 01.12.2004 के

आदेश के तहत इस संविधान पीठ के पास भेज दिया। चूँकि हमारे सामने उठाए गए मुद्दे और बहसे आम थी, इसलिए संदर्भित प्रश्न पर हमने समान दलीले सुनी।

2. हमने श्री के. के. वेणुगोपाल, 2003 का दीवानी अपील संख्या- 3606 में अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील, सुश्री किरण सूरी, 1998 का दीवानी अपील संख्या- 4480 में अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील, श्री ए. मारियारपुथम, 2001 का दीवानी अपील संख्या- 7195-7197 में अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील, श्री अमित सिंह चड्ढा, 2003 के दीवानी अपील संख्या- 3853 में अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील और श्री राजू रामचंद्रन, 1998 की दीवानी अपील संख्या- 4480 में प्रतिवादी (ओं) के विद्वान वरिष्ठ वकील की दलीलें सुनीं।

3. श्री के. के. वेणुगोपाल, विद्वान वरिष्ठ वकील ने अपनी प्रमुख दलीलें दीं, जिसके बाद सुश्री सूरी और श्री चड्ढा के साथ-साथ श्री मरियारपुथम, अपीलकर्ताओं के विद्वान वरिष्ठ वकील, जबकि श्री राजू रामचंद्रन, विद्वान वरिष्ठ वकील ने इन अपीलों में उत्तरदाताओं की ओर से दलीलें दीं।

4. श्री के. के. वेणुगोपाल, 2003 के दीवानी अपील संख्या- 3606 में अपीलार्थी के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील ने 22.07.2003 के उस आदेश का संक्षिप्त संदर्भ दिया, जिसके द्वारा वर्तमान संदर्भ संविधान पीठ को दिया गया था और बाद में 01.12.2004 के आदेश का भी। विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने अपनी प्रस्तुतियों में निष्पक्ष रूप से बताया कि इस संदर्भ में संबंधित मुद्दे पर **कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बैंगलोर बनाम बी.ए. जयराम और अन्य- 1984 (पूरक) एस.एस.सी. 244 (इसके बाद जयराम के रुप में संदर्भित) पांडियन रोडवेज कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम एम.ए. इगप्पन- 1987 (2) एस.एस.सी. 47** (इसके बाद इगप्पन के रुप में संदर्भित)**, आदर्श ट्रेवल्स बस सेवा और एक अन्य बनाम उत्तर प्रदेश और अन्य- (1985) 4 एस.एस.सी. 557** (इसके बाद आदर्श ट्रेवेल्स के रुप में संदर्भित)**,**

कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बैंगलोर बनाम कर्नाटक राज्य परिवहन प्राधिकरण, बैंगलोर और अन्य- 1987 (पूरक) एस.एस.सी. 648 (इसके बाद के **एस.आर.टी.सी.** के रुप में संदर्भित) और **आर. रघुराम (उपरोक्त)** (इसके बाद **'रघुराम'** के रुप में संदर्भित) **में बताए गए निर्णयों का उल्लेख करके विचार किया जाना चाहिए।**

5. विद्वान वरिष्ठ वकील ने 2003 के दीवानी अपील सं.- 3606 में अपीलार्थी के मामले में प्रारंभिक अनुमति से शुरू होने वाली तारीखों की सूची का विस्तृत संदर्भ दिया। मार्ग बैंगलोर से होसुर के लिए परमिट संख्या- 13/63-64। , मादीवाला, चंदापुरा, अनेकल, थाली, डेंकनिकोट्टा और कीलमंगलम को जारी किया गया, जो मूल रूप से एक श्री सी. राजसेकरन के पक्ष में दिया गया था और बाद में श्रीमती को स्थानांतरित कर दिया गया था। जी. कविता गोपीनाथ को 12.03.1998 को और उसके बाद भी वर्तमान अपीलार्थी श्रीमती ए.एम. कलाइवानी आमल के पक्ष में स्थानांतरित कर दिया गया। विद्वान वरिष्ठ वकील ने भी आवेदन का उल्लेख किया। अपीलार्थी द्वारा 10.01.1985 को राज्य परिवहन प्राधिकरण (एस.टी.ए.), बैंगलोर को दिनांकित 10.01.1985 आदेश द्वारा चार अतिरिक्त एकल और एक अतिरिक्त वाहन के अनुदान के लिए, प्राधिकरण ने एक अतिरिक्त वाहन को शामिल करने के साथ दो अतिरिक्त एकल प्रदान किए। इसके बाद अपीलार्थी के कहने पर शुरू की गई बाद की कार्यवाही का उल्लेख करते हुए, विद्वान वरिष्ठ वकील ने एस. टी. ए. टी., मद्रास के आदेश के साथ-साथ 1988 के सी.आर.पी. संख्या- 553 में विद्वान एकल न्यायाधीश के आदेश और 2002 के डब्ल्यू. ए. संख्या- 750 और 780 में खंड पीठ के आदेश का उल्लेख किया, जिसके अनुसार वर्तमान अपील दायर की गई थी।

6. विद्वान वरिष्ठ वकील ने मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 48 (3) (xxi), धारा 57 (8) और धारा 63 (इसके बाद "अधिनियम" के रूप में संदर्भित) का उल्लेख किया, जो क्रमशः परिवर्तन के अनुदान के साथ-साथ जवाबी हस्ताक्षर की आवश्यकता से

संबंधित वैधानिक निर्देशों से संबंधित है। विद्वान वरिष्ठ वकील ने भी उचित रूप से प्रावधानों का उल्लेख किया। , अधिनियम के अध्याय IV-ए के तहत आने वाली धारा 68 ए, 68 बी, 68 एफएफ अपनी दलीलें प्रस्तुत करते समय।

7. विद्वान वरिष्ठ वकील ने अपनी दलीलें तैयार करते हुए तर्क दिया कि संदर्भ स्वयं गलत प्रावधानों पर आधारित था, क्योंकि **'जयराम'** और **'इगप्पन'** के बीच कोई टकराव या विसंगति नहीं है क्योंकि **'जयराम'** में मौजूदा परमिट को राष्ट्रीयकृत मार्ग पर छूट दी गई थी और अतिरिक्त एकल और अतिरिक्त बस द्वारा उस परमिट का परिवर्तन एक मुद्दा था, जबकि **'इगप्पन'** में संचालक राष्ट्रीयकृत योजना के तहत छूट प्राप्त व्यक्तियों में से एक नहीं था और दूसरी ओर वह गैर-योजना मार्ग पर काम कर रहा था। विद्वान वरिष्ठ वकील ने तब तर्क दिया कि **'आदर्श ट्रेवल्स'** अधिनियम की धारा 57 (8) से संबंधित नहीं है जो परिवर्तनों के अनुदान से संबंधित है, बल्कि एक मौजूदा योजना की व्याख्या से संबंधित है और क्या उस मार्ग पर एक ऑपरेटर गलियारे प्रतिबंधों के साथ काम कर सकता है। विद्वान वरिष्ठ वकील ने प्रस्तुत किया कि **'आदर्श यात्राओं'** में अनुपात यह है कि योजना की शर्त में संचालक के अधिकार शामिल होंगे और इसलिए उक्त मामला वर्तमान मामले पर लागू नहीं होता है। जहाँ तक **'रागुराम'** के मामले का संबंध है, विद्वान वरिष्ठ वकील ने कहा कि उक्त मामले का कोई परिणाम नहीं था, क्योंकि उस मामले में समीक्षा याचिकाकर्ता ने गलत तरीके से इस आधार पर आगे बढ़ाया कि जो शामिल किया गया था वह एक अनुमोदित योजना थी, जबकि वास्तव में यह केवल एक मसौदा योजना थी, जो अलग-अलग परिणाम आकर्षित करेगी।

8. अंत में, उन्होंने तर्क दिया कि **'जयराम', 'रघुराम'** और **'केएसआरटीसी'** में निर्णय अपीलार्थी के मामले का समर्थन करता है, जो एक राष्ट्रीयकृत मार्ग पर परिवर्तन के

अनुदान से संबंधित है, कि अपीलार्थी 1965 से काम कर रहा था और परिवर्तन 1985 में दिया गया था और इसलिए, उसके संचालन को जनहित में बाधित नहीं किया जाना चाहिए।

9. 1998 के दीवानी अपील संख्या- 4480 में अपीलार्थी की वरिष्ठ वकील सुश्री सूरी ने तिथियों की सूची का उल्लेख करने के बाद निम्नलिखित प्रश्नों को सही ढंग से तैयार किया जो इस प्रकार है-

(i) क्या अधिसूचित योजना मार्ग में परिवर्तन की अनुमति है? और

(ii) क्या तमिलनाडु अधिनियम अंतरराज्यीय परमिट भिन्नता के विरोधी हस्ताक्षर को अक्षम करता है?

10. विद्वान वरिष्ठ वकील ने **'इगप्पन'** निर्णय का संदर्भ देने के बाद प्रस्तुत किया कि अपीलार्थी का परमिट एक मसौदा योजना द्वारा कवर किया गया था। **'जयराम'** और 'एगप्पन' के बीच कथित संघर्ष के संबंध में, विद्वान वरिष्ठ वकील ने प्रस्तुत किया कि चूंकि योजना मसौदा चरण में थी, इसलिए स्थिति अलग थी। जहाँ तक अधिनियम की धारा 68 एफएफ के निहितार्थ का संबंध है, विद्वान वरिष्ठ वकील ने प्रस्तुत किया कि यह परमिट के किसी भी अनुदान पर रोक लगाएगा जिसमें अतिरिक्त एकल या अतिरिक्त वाहनों के माध्यम से परिवर्तन शामिल होगा।

11. 2001 के दीवानी अपील संख्या- 7195-7197 में अपीलार्थी के विद्वान वरिष्ठ वकील श्री मारियारपुथम ने प्रस्तुत किया कि तमिलनाडु अधिनियम के कारण निहितार्थ के संबंध में प्रश्न को नियमित पीठ द्वारा विचार के लिए खुला रखा जा सकता है क्योंकि संविधान पीठ को संदर्भित प्रश्न उक्त मुद्दे को शामिल नहीं करता है।

12. श्री चड्ढा, 2003 के दीवानी अपील संख्या- 3853 में अपीलार्थी के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील ने उस मामले में अपीलार्थी के मामले से संबंधित योजना का संदर्भ

देने के बाद प्रस्तुत किया कि उक्त योजना मामले को शामिल नहीं करती है, जितना कि तर्क यह है कि बाद में किया गया कोई भी अंतरराज्यीय समझौता भी बहिष्कृत रहेगा और उक्त अपीलार्थी के मामले में योजना के उद्देश्य का उल्लेख करके और समझौते में प्रासंगिक कानूनों का उल्लेख करने के बाद, विद्वान वरिष्ठ वकील ने अपीलार्थी के मामले में अंतर करने की मांग की।

13. उपरोक्त प्रस्तुतियों के विपरीत, 1998 के दीवानी अपील संख्या- 4480 में प्रत्यर्थी के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील श्री राजू रामचंद्रन ने प्रस्तुत किया कि अधिनियम की धारा 68B 2003 के दीवानी अपील संख्या- 3853 में अपीलार्थी के लिए विद्वान वकील के तर्क का पूरा जवाब है। विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने आगे प्रस्तुत किया कि अधिनियम के अध्याय IV-ए में निहित प्रावधानों के निहितार्थ को ध्यान में रखते हुए योजना कानून है और यदि योजना किसी भी परिवर्तन की अनुमति नहीं देती है, तो इसकी अनुमति नहीं होगी।

14. अपीलार्थियों के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील और प्रतिवादी के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील को सुनने के बाद, हम नीचे दिए गए संदर्भ का उत्तर देने के लिए आगे बढ़ते हैं।

15. दिनांक 22.07.2003 के आदेश द्वारा, इस न्यायालय की खंड पीठ ने **आर. रघुराम (उपरोक्त)** के मामले में एक को दिए गए संदर्भ पर ध्यान देने के बाद और यह निष्कर्ष निकालने पर कि बाद में मामला तीन न्यायाधीशों की पीठ को भेजा गया था, और बाद में तीन न्यायाधीशों की पीठ के समक्ष, उस मामले में याचिकाकर्ता की मृत्यु के कारण याचिका को ही समाप्त कर दिया गया और चूंकि इन मामलों में संघर्ष जारी रहा, इसलिए मामले को तीन न्यायाधीशों की पीठ को भेज दिया गया। इसके बाद, जब संबंधित मामलों के साथ उपरोक्त अपील को तत्कालीन माननीय भारत के मुख्य न्यायाधीश की अध्यक्षता वाली तीन न्यायाधीशों की पीठ के समक्ष दिनांक 01.12.2004 के एक आदेश द्वारा सूचीबद्ध

किया गया, तो उक्त पीठ ने मामले को फिर से संविधान पीठ के समक्ष सुनवाई के लिए भेज दिया। इस तरह इन अपीलों को हमारे सामने सूचीबद्ध किया गया है।

16. जब हम दिनांकित 22.07.2003 आदेश का उल्लेख करते हैं, तो हम **'जयराम'** और **'एगप्पन'** में लिए गए कानून के दृष्टिकोण से एक स्पष्ट संघर्ष पाते हैं। इसमें यह भी उल्लेख किया गया कि **'आदर्श यात्राओं'** में संविधान पीठ का निर्णय, जिसमें इसी तरह के प्रश्न पर विचार किया गया और निर्णय लिया गया। **'केएसआरटीसी'** में इस न्यायालय की तीन न्यायाधीशों की पीठ द्वारा प्रतिष्ठित किया गया था। जो मामला कम हो गया था, वह **'रघुराम'** में दर्ज किया गया था। जब हम दिनांक 22.07.2003 का आदेश पढ़ते हैं, जो वह आदेश है जिसके द्वारा शुरू में तीन न्यायाधीशों की पीठ को संदर्भ दिया गया था, जिसे बाद में दिनांक 01.12.2004 के बाद के आदेश द्वारा संविधान पीठ को संदर्भित किया गया था, सिवाय **'जयराम'** और **'एगप्पन'** के बीच स्पष्ट संघर्ष के साथ-साथ **'के. एस. आर. टी. सी.'** में किए गए **'आदर्श यात्राओं'** में अंतर के संदर्भ को छोड़कर, दोनों आदेशों में से किसी में भी संदर्भ की कोई विशिष्ट शर्तें नहीं थीं। हालाँकि, जब हम उस मामले का उल्लेख करते हैं जो समाप्त हो गया। **'रघुराम'**, एक समान मुद्दे पर विचार करते हुए, इस न्यायालय ने समीक्षा को एक संविधान पीठ को संदर्भित करते हुए संदर्भ की शर्तों को निर्दिष्ट किया है जिन्हें निकाला जा सकता है और संदर्भ की शर्तों के रूप में लिया जा सकता है और इसे इस प्रकार पढा जाता हैः-

> *"चाहे किसी अनुमोदित योजना के प्रकाशन पर, मौजूदा संचालन के वाहनों की यात्राओं की संख्या को परमिट में बदलाव देकर यात्राओं और वाहनों की संख्या दोनों से बढ़ाया जा सकता है, भले ही मौजूदा ऑपरेटरों को योजना के प्रकाशन की तारीख पर अपना व्यवसाय जारी रखने की अनुमति हो।*

थोड़ी देर बाद हम प्रासंगिक प्रावधानों का उल्लेख करेंगे, जिसके कारण उक्त संदर्भ की आवश्यकता पड़ी।

17. यह ध्यान देने योग्य है कि संविधान पीठ को संदर्भित करने के लिए उक्त प्रश्न तैयार करने से पहले, विद्वान न्यायाधीशों ने **'आदर्श यात्राओं'** के संविधान पीठ के निर्णय में अनुपात निर्णय को समाप्त कर दिया और बताया गया कि कैसे **'जयराम'** का मामला उक्त अनुपात के विपरीत चलता है और इसके परिणामस्वरूप, यह माना गया कि **'जयराम'** में निर्णय को **'आदर्श यात्राओं'** में निहित रूप से खारिज कर दिया गया था।

18. उक्त धारणा को ध्यान में रखते हुए, जिसे इस न्यायालय ने **'रघुराम'** में संविधान पीठ को संदर्भित करने के लिए तौला था, हम उक्त संदर्भ आदेश से समझ सकते हैं कि जिस संदर्भ के साथ वर्तमान संदर्भ दिनांकित '22.07.2003' और '01.02.2004' के आदेशों द्वारा किया गया था, वह **'रघुराम'** में संविधान पीठ को दिए गए संदर्भ में शामिल सभी चौकों में था। इसलिए, हालांकि उक्त संदर्भ अपीलार्थी के निधन के कारण समाप्त हो गया था, संविधान पीठ को संदर्भित कानून का प्रश्न सही ढंग से बचा रहा और उक्त प्रश्न का उत्तर इस संदर्भ में दिए जाने की आवश्यकता है।

19. उपर्युक्त प्रश्न का उत्तर देने के लिए, हमें उन सिद्धांतों पर ध्यान देना होगा जो **'जयराम' (उपरोक्त), 'आदर्श ट्रेवल्स' (उपरोक्त)** में बताए गए निर्णयों में उल्लिखित थे **एगप्पन '(उपरोक्त)-' केएसआरटीसी '(उपरोक्त) और' रघुरम '(उपरोक्त),** इसके अलावा अधिनियम के अध्याय IV और IV-A के तहत आने वाले प्रासंगिक प्रावधानो के अलावा हम सांविधिक प्रावधानों का संदर्भ देने से पहले अग्रणी निर्णयों का संदर्भ देंगे और उसके बाद विचार के लिए प्रश्न का विश्लेषण करेंगे और अपना निर्णय देंगे।

20. ऐसा करने से पहले, शुरुआत में, हम यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि हम इन अपीलों में शामिल किसी भी व्यक्तिगत तथ्य पर विचार नहीं कर रहे हैं क्योंकि हम विभिन्न

अपीलों में शामिल विभिन्न जटिल तथ्यों से संबंधित नहीं हैं। संदर्भ का उत्तर देने के बाद सभी अपीलों को हमारे समक्ष निर्दिष्ट प्रश्न के उत्तर के आधार पर निपटारे के लिए नियमित पीठ के समक्ष सूचीबद्ध किया जाएगा। उस प्रस्तावना के साथ, हम पहले ऊपर वर्णित निर्णयों का विश्लेषण करने के लिए आगे बढ़ते हैं।

21. **'जयराम' (उपरोक्त)** इस विवाद का प्रारंभिक बिंदु है, जिसमें कानूनी प्रश्न तैयार किए जा सकते हैं और दिए गए उत्तर को निर्धारित किया जा सकता है। 'जयराम' में उक्त दो न्यायाधीशों की पीठ के फैसले द्वारा विचार किए गए प्रश्न को कंडिका 9 में तैयार किया गया है जिसे इस प्रकार पढा जाता हैः

> *"9. उपरोक्त प्रतिद्वंद्वी तर्कों पर, हमारे विचार के लिए दो मुख्य प्रश्न उत्पन्न होते हैं, अर्थात्,*
>
> *(1) क्या धारा 57 की उप-धारा (8) एक कानूनी कल्पना पैदा करती है जिसके कारण धारा में भिन्नता के लिए आवेदन की स्वीकृति उस उप-धारा में निर्धारित किसी मामले के संबंध में परमिट की शर्तों के परिणामस्वरूप एक नया परमिट दिया जाता है?*
>
> *(2) क्या यात्राओं की संख्या में वृद्धि या मौजूदा अंतर-राज्यीय स्टेज कैरिज परमिट में निर्दिष्ट अधिकतम से अधिक वाहनों की संख्या उक्त योजना के प्रावधानों के साथ असंगत होगी?*

22. उपरोक्त प्रश्नों का उत्तर देने से पहले विद्वान न्यायाधीशों ने अधिनियम के अध्याय IV और IV-A में निहित विभिन्न प्रावधानों का विस्तृत संदर्भ दिया। इसके बाद, अधिनियम की धारा 57 (8) का एक विशेष संदर्भ देकर, विद्वान न्यायाधीशों ने अपने विश्लेषणों में कंडिका 15 के तहत कहाः

"15. .....यदि धारा 57 की उप-धारा (8) का प्रभाव जैसा कि अपीलार्थी द्वारा प्रतिवाद किया गया था, अर्थात यदि उक्त उप-धारा (8) एक कानूनी कल्पना का सृजन करती है जिसके द्वारा उस उप-धारा में निर्दिष्ट प्रकृति के परमिट की शर्तों में बदलाव के लिए एक आवेदन को एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन माना जाता है और जब ऐसा परिवर्तन दिया जाता है तो इसके परिणामस्वरूप एक नया परमिट दिया जाता है, तो स्पष्ट रूप से धारा 68-एफ. एफ. में निहित निषेध के कारण, इस तरह के आवेदन का अनुदान उक्त योजना के प्रावधानों के साथ असंगत होगा और कानून में अनुमेय नहीं होगा। अपीलार्थी की ओर से उक्त उप-धारा (8) में आने वाले इन शब्दों पर काफी जोर दिया गया था कि "एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन के रूप में माना जाएगा" और इस वाक्यांश के आधार पर, यह प्रस्तुत किया गया था कि धारा 57 की उप-धारा (8) में निर्दिष्ट परमिट की शर्त में बदलाव के लिए एक आवेदन कानून की कल्पना द्वारा एक नए परमिट के अनुदान के लिए आवेदन के समान आधार पर रखा गया था और इसलिए, इसका एक परिणाम के रूप में पालन किया गया कि यदि ऐसा आवेदन दिया जाता है तो इसका परिणाम एक नए परमिट के अनुदान में होगा।

23. इसके बाद, विद्वान न्यायाधीशों ने अधिनियम की धारा 57 की उप-धारा 1 से 10 का विस्तार से उल्लेख किया और फिर कंडिका 16 के तहत कहाः

"16. .....उप-धारा (8) उप-धारा (3) से (7) के तुरंत बाद आती है और जब इन उप-धाराओं के संदर्भ में और उनके साथ संयोजन में पढ़ा जाता है, तो यह स्पष्ट होता है कि उस उप-धारा को अधिनियमित करने का विधायी इरादा उस प्रक्रिया को निर्धारित करना था जिसका पालन उस उप-धारा में

निर्दिष्ट परमिट की शर्तों में बदलाव के लिए आवेदन किए जाने पर किया जाना था, यह प्रक्रिया वही है जो उप-धारा (3) से (7) में एक नए स्टेज कैरिज परमिट या एक नए सार्वजनिक वाहक परमिट के लिए आवेदन के संबंध में निर्धारित की गई है। यह प्रावधान करने के उद्देश्य से है कि उप-धारा (8) के तहत किए गए आवेदन के मामले में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया नई अनुमति के लिए आवेदन के मामले में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के समान होनी चाहिए, जिसमें उप-धारा (8) "नई अनुमति देने के लिए आवेदन के रूप में माना जाएगा" शब्दों का उपयोग करती है। इन शब्दों के उपयोग से उप-धारा (8) उप-धारा (3) से (7) के प्रावधानों को इसमें शामिल करती है। यह एक कानूनी कल्पना को लागू करने से बहुत अलग बात है। "(रेखांकित करना हमारा है)

24. कानून को उपरोक्त बताते हुए, विद्वान न्यायाधीशों ने मैसर्स शिव चंद में बताए गए निर्णय पर भरोसा करने की मांग की **अमोलक चंद बनाम क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और एक अन्य (1983) 4 एस. सी. सी. 433** जिसमें विस्तार के माध्यम से भिन्नता के लिए एक आवेदन पर विचार करते समय एक समान निष्कर्ष पर पहुंचा गया था। एक योजना द्वारा कवर किए गए संबंधित मार्ग का। इसलिए विद्वान न्यायाधीशों ने अंततः पैराग्राफ 17 में विचार लियाः

"17.....इसलिए, यह मानते हुए कि धारा 57 की उप-धारा (8) में निर्दिष्ट परमिट की शर्तों में बदलाव के लिए एक आवेदन को कानून की एक कल्पना द्वारा एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन माना जाना चाहिए, जिस प्रश्न पर हमें खुद को संबोधित करना चाहिए, वह परिवर्तन के लिए ऐसा आवेदन किस उद्देश्य के लिए है जिसे नए परमिट के अनुदान के लिए

आवेदन माना जाता है। समग्र रूप से धारा 57 की उप-धारा (3) से (8) को पढ़ते हुए, यह स्पष्ट है कि एकमात्र उद्देश्य धारा 57 की उप-धारा (3) से (7) द्वारा निर्धारित प्रक्रिया में परिवर्तन के लिए ऐसे आवेदन पर लागू होना है और यह प्रावधान करने के उद्देश्य से नहीं कि जब परिवर्तन के लिए आवेदन दिया जाता है, तो इस तरह से परिवर्तित परमिट को नया माना जाएगा। अनुमति दें। " (रेखांकित करना हमारा है)

25. इस प्रकार पहले प्रश्न का उत्तर देते हुए यह अभिनिर्धारित किया गया कि अधिनियम की धारा 57 (8) के तहत विचार किए गए परिवर्तन के लिए आवेदन को नए परमिट के लिए आवेदन के रूप में नहीं माना जा सकता है, दूसरे प्रश्न का उत्तर उक्त निर्णय में कंडिका 18 के तहत दिया गया थाः

"18. भले ही धारा 57 की उप-धारा (8) के तहत किए गए आवेदन पर परमिट की शर्त को बदलने की अनुमति दी जाती है, लेकिन इतना भिन्न परमिट एक नया परमिट नहीं है, फिर भी सवाल यह है कि क्या उक्त योजना के तहत छूट प्राप्त मौजूदा अंतर-राज्यीय परमिट के मामले में यात्राओं की संख्या में वृद्धि या ऐसे परमिट के तहत संचालित होने वाले वाहनों की संख्या में वृद्धि होगी। उक्त योजना के प्रावधानों के साथ असंगत। हम इस तरह के परमिट के तहत अनुमत वाहनों या यात्राओं की संख्या में वृद्धि और उक्त योजना के प्रावधानों के बीच कोई विसंगति नहीं देखते हैं। जहाँ तक उक्त योजना के अंतर्गत आने वाले अंतरराज्यीय मार्ग के कुछ हिस्सों का संबंध है, मौजूदा परमिट धारकों के परमिट अप्रभावी हो गए हैं। इसके अलावा, संशोधित योजना के अनुसार, मौजूदा परमिट-धारकों को अधिसूचित मार्गों के इन हिस्सों पर यात्रियों को लेने या रखने की अनुमति नहीं है। चाहे एक या अधिक वाहन

इन भागों को पार करते हैं या क्या एक ही वाहन ऐसे हिस्से को एक से अधिक बार पार करता है, ऐसे भागों पर अपीलार्थी द्वारा संचालित सेवाओं को किसी भी तरह से प्रभावित नहीं कर सकता है क्योंकि किसी भी यात्री को लेने या नीचे रखने या ऐसे भागों की अनुमति नहीं है। बस इतना ही होगा कि ये वाहन अपने अंतर-राज्यीय संचालन के दौरान अधिसूचित मार्गों के इन हिस्सों को पार करेंगे, बिना किसी भी तरह से ऐसे हिस्सों के लिए स्टेज कैरिज के रूप में काम करेंगे।

26. इस प्रकार पूछे गए प्रश्न और उक्त निर्णय में दिए गए उत्तर को नोट करने के बाद, आगे जो ध्यान दिया जाना चाहिए वह यह है कि हालांकि उक्त निर्णय में अध्याय IV-A में निहित प्रावधानों का एक विस्तृत संदर्भ दिया गया था, पैराग्राफ 18 में अंतिम निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले, हम पाते हैं कि अध्याय IV-A के अध्याय IV पर प्रबल प्रभाव के साथ-साथ मौजूदा परमिट धारकों और उनके संचालन के संदर्भ में योजना के तहत अधिनियम की धारा 68 एफ.एफ. के अवरोधन प्रभाव के बारे में कोई चर्चा नहीं हुई थी। इसलिए हम बाद में उक्त पहलू पर विस्तार से चर्चा करना चाहते हैं। यह पता लगाने के लिए कि क्या **'जयराम'** में व्यक्त किए गए उक्त विचार को अनुमोदित या अस्वीकृत किया जा सकता है, इस निर्णय का हिस्सा है।

27. इसके साथ ही हम **'आदर्श यात्राओं'** में संविधान पीठ के फैसले पर आते हैं, विचार के लिए प्रस्तुत प्रश्न को पहले पैराग्राफ में नीचे उल्लेख किया गया है जो निम्नलिखित प्रभाव से हैः

".....हमारे विचार के लिए सवाल यह है कि मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय IV-ए के तहत एक मार्ग का राष्ट्रीयकरण कहां किया जाता है, क्या एक निजी ऑपरेटर जिसके पास दूसरे मार्ग पर एक स्टेज कैरिज चलाने की

अनुमति है, लेकिन जिसका राष्ट्रीयकृत मार्ग के साथ एक सामान्य अतिव्यापी क्षेत्र है, वह अपने वाहन को अतिव्यापी सामान्य क्षेत्र के उस हिस्से पर चला सकता है यदि वह मार्ग के अतिव्यापी भाग पर यात्रियों को नहीं उठाता है या नहीं छोड़ता है?सवाल का जवाब वास्तव में क़ानून के प्रावधानों के बजाय योजना की शर्तों पर निर्भर करता है, जैसा कि हम वर्तमान में दिखाएंगे। "

28. संविधान पीठ ने उक्त प्रश्न पर विचार करते हुए, अध्याय IV-ए में निहित प्रावधानों का विस्तृत संदर्भ दिया और अधिनियम की धारा 68सी का संदर्भ देते हुए, कंडिका 5 के तहत कहाः

"5. .....विधायिका की नीति धारा 68-सी से स्पष्ट है कि राज्य परिवहन उपक्रम किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा संचालित और संचालित की जाने वाली एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से एक योजना शुरू कर सकता है। यदि जनहित में आवश्यक हो तो वह ऐसा कर सकता है। योजना बहिष्करण के लिए हो सकती है, पूर्ण या आंशिक, अन्य व्यक्तियों का या अन्यथा। योजना में प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवा की प्रकृति, प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग और ऐसे अन्य विवरणों का विवरण देना चाहिए जो निर्धारित किए जाएं।

29. इसके बाद कंडिका 6 में यह निम्नानुसार अभिनिर्धारित किया गयाः

"6. इस प्रकार यह देखा गया है कि जबकि अध्याय IV-A के प्रावधानों को अध्याय IV के प्रावधानों को रद्द करने के लिए तैयार किया गया है और इसे स्पष्ट रूप से इस तरह से अधिनियमित किया गया है, अध्याय IV-ए के प्रावधान किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में राज्य परिवहन

उपक्रम द्वारा संचालन या सड़क परिवहन सेवा के "अधिग्रहण" के तरीके और प्रभाव के बारे में स्पष्ट और पूर्ण हैं। जबकि एक ओर, सर्वोपरि विचार जनहित है, मौजूदा संचालकों के हित का पर्याप्त रूप से ध्यान रखा जाता है और यात्रा करने वाली जनता के लिए ऐसी मामूली असुविधाओं को कम से कम करने की कोशिश की जाती है जो अपरिहार्य हो सकती हैं" (जोर दिया गया)

30. कंडिका 7 में अधिनियम की धारा 2 (28-ए) में 'मार्ग' अभिव्यक्ति की परिभाषा के आलोक में अधिनियम की धारा 68 सी, धारा 68 डी (3) और धारा 68 एफएफ के निहितार्थ पर संविधान पीठ द्वारा दिए गए जोर का एक और संदर्भ दिया जा सकता है। निर्णय के उक्त भाग का उल्लेख करना उपयोगी होगा जो निम्नलिखित प्रभाव के लिए हैः

"7. धारा 2(28-ए) में अभिव्यक्ति रूट की परिभाषा के आलोक में धारा 68-सी, धारा 68-डी(3) और धारा 68 एफ एफ का सावधानीपूर्वक और परिश्रमी अध्ययन ऐसा प्रतीत होता है यह स्पष्ट रुप से स्पष्ट करें कि एक बार किसी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में धारा 68-डी के तहत कोई योजना प्रकाशित हो जाती है, तो क्या अन्य व्यक्तियों का पूर्ण या आंशिक या अन्यथा, राज्य परिवहन उपक्रम के अलावा कोई भी व्यक्ति अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग पर काम नहीं कर सकता है, सिवाय इसके कि योजना में ही प्रावधान किया गया है। इन प्रावधानों का एक आवश्यक परिणाम यह है कि कोई भी निजी ऑपरेटर किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के किसी भी हिस्से या हिस्से पर अपने वाहन का संचालन तब तक नहीं कर सकता जब तक कि योजना की शर्तों के अनुसार ऐसा करने के लिए अधिकृत न हो। वह केवल इस आधार पर अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र के किसी भी हिस्से या हिस्से पर काम नहीं कर सकता है कि मूल रूप से उसे दिए गए परमिट

में अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र शामिल था। .....सवाल यह है कि ए से बी तक सीधे यात्रा करने की इच्छा रखने वाली जनता को होने वाली असुविधाओं के खिलाफ सी-डी मार्ग के राष्ट्रीयकरण द्वारा जनता को प्रदान किए गए लाभों को संतुलन में तौलना है। दूसरी ओर, यह पूरी तरह से ज्ञात है कि तथाकथित 'गलियारे प्रतिबंधों' की आड़ में लंबे मार्गों पर परमिट जो छोटे अधिसूचित मार्गों को कवर करते हैं या अधिसूचित मार्गों के 'अतिव्यापी' भागों का अक्सर दुरुपयोग नहीं किया जाता है क्योंकि मार्ग के हर बिंदु पर उचित जांच रखना लगभग असंभव है। यह भी सर्वविदित है कि अक्सर एक टर्मिनस से थोड़ी दूरी पर एक अधिसूचित मार्ग के दूसरे टर्मिनस से थोड़ी दूरी पर एक बिंदु तक स्टेज कैरिज चलाने के लिए अनुमति दी जाती है और तथाकथित गलियारे प्रतिबंधों के अधीन दी जाती है, जो परमिट प्राप्त करने और योजना को विफल करने के लिए केवल चाल या जाल हैं। यदि वास्तव में यात्रा करने वाली जनता को असुविधा से बचाने की कोई आवश्यकता है, जैसा कि विद्वान वकील ने सुझाव दिया है, तो हमें इसमें कोई संदेह नहीं है कि राज्य परिवहन उपक्रम और सरकार यात्रा करने वालों को होने वाली असुविधा से बचने के लिए योजना में ही पर्याप्त प्रावधान करेंगे" (जोर दिया गया)

31. संविधान पीठ ने अंततः पैराग्राफ 8 में दिए गए अपने सवाल का जवाब दियाः

"8..... इस तर्क को स्वीकार करना असंभव है कि मोटर वाहन अधिनियम के उद्देश्यों के लिए एक मार्ग की खोज करने के लिए केवल अंतिम छोर को देखा जाना चाहिए और बाकी राजमार्ग को नजरअंदाज कर दिया जाना चाहिए। समान रूप से बिना किसी तथ्य के यह दलील है कि यदि कोई ऑपरेटर सामान्य क्षेत्र के दो बिंदुओं के बीच किसी भी यात्री को नहीं उठाता है या नीचे

नहीं रखता है तो उसे इन दो बिंदुओं के बीच राज्य वाहन चलाने वाला नहीं कहा जा सकता है। यह तर्क इस सरल कारण से पूरी तरह से तथ्यहीन है कि प्रचालक इन दो बिंदुओं के बीच राजमार्ग पर तय की गई दूरी के लिए भी यात्री से शुल्क लेता है।

32. इसके साथ अब हम तथाकथित परस्पर विरोधी निर्णय का उल्लेख करेंगे। **एगप्पन '(ऊपरोक्त)**। उक्त मामले के तथ्यों को कंडिका 2 में उल्लेख किया गया है, जिसे उल्लेख करने की आवश्यकता है और इसे नीचे दिया गया हैः

"2. मामले के तथ्य ये हैं। 30 जून, 1976 को, जैसा कि पहले कहा गया था, मदुरै से कुमुली के मार्ग के संबंध में तमिलनाडु सरकार के राजपत्र में अधिनियम की धारा 68-डी के तहत अनुमोदित योजना प्रकाशित की गई थी, जिसमें अपीलार्थी को उस मार्ग पर अपने स्टेज कैरिज चलाने के लिए अधिकृत किया गया था। उस अनुमोदित योजना द्वारा उक्त योजना के अनुलग्नक II में उल्लिखित व्यक्तियों को छोड़कर अन्य सभी व्यक्तियों को उनके परमिट के भविष्य के किसी भी संशोधन, परिवर्तन आदि पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना पूरे मार्ग को रक्षा करने वाले परमिट के तहत अपनी स्टेज कैरिज सेवाओं के संचालन से पूरी तरह से बाहर करने का प्रस्ताव किया गया था। जिन ऑपरेटरों के नाम योजना के अनुलग्नक II में उल्लिखित किए गए थे, वे ऐसे व्यक्ति थे जो योजना के प्रकाशन की तारीख को अधिसूचित मार्ग के विभिन्न क्षेत्रों में मौजूदा ऑपरेटर थे। <u>प्रतिवादी उन व्यक्तियों में से एक नहीं था जो इसके प्रकाशन की तारीख पर प्रश्नगत मार्ग के किसी भी हिस्से या क्षेत्र में स्टेज कैरिज सेवा चला रहे थे। इसलिए योजना के अनुलग्नक II में उनके नाम का उल्लेख नहीं किया गया था।</u> वह तब बटलागुंडू से

उसिलमपट्टी मार्ग पर अधिनियम के तहत जारी परमिट के तहत एक स्टेज कैरिज सेवा का संचालन कर रहे थे, जो एक गैर-योजना मार्ग था। 28 फरवरी, 1981 को वे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण से उक्त परमिट के परिवर्तन को प्राप्त करने में सक्षम हुए, जिसने उन्हें उसिलमपट्टी से चेकनुरानी तक 21 किलोमीटर के मार्ग पर संचालन करने में सक्षम बनाया, जो अधिसूचित मार्ग का एक क्षेत्र था। उक्त आदेश के खिलाफ दायर अपील को खारिज कर दिया गया और उक्त अपील को खारिज करने वाले आदेश के खिलाफ कोई पुनरीक्षण याचिका दायर नहीं की गई। 23.12.1982 को उन्होंने क्षेत्रीय ट्रांस-पोर्ट प्राधिकरण से अपने परमिट का दूसरा संस्करण प्राप्त किया जिसके तहत उन्हें 16.6 कि.मी. की दूरी पर अपनी स्टेज कैरिज सेवा संचालित करने के लिए अधिकृत किया गया था। चेकनुरानी से मदुरै तक कि. मी. जो अधिसूचित मार्ग का भी एक हिस्सा था। उस आदेश के खिलाफ दायर एक अपील को राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण ने खारिज कर दिया था। उच्च न्यायालय के समक्ष अधिनियम की धारा 64-बी (तमिलनाडु राज्य में लागू) के तहत एक पुनरीक्षण याचिका दायर की गई थी। उच्च न्यायालय ने पुनरीक्षण याचिका खारिज कर दी। विशेष अनुमति द्वारा यह अपील उच्च न्यायालय के उपरोक्त आदेश के खिलाफ दायर की गई है। " (रेखांकित करना हमारा है)

33. इसके बाद, अध्याय IV-क में निहित प्रावधानों पर विचार करते समय, यह कंडिका 4 के तहत अभिनिर्धारित किया गया थाः

"4.....जिस संदर्भ में धारा 68-एफ (1-डी) प्रकट होती है, हमें इस बात से सहमत होना मुश्किल लगता है कि पूरे या मार्ग के किसी भी हिस्से

को शामिल करते हुए जिसके संबंध में अधिनियम की धारा 68-सी के तहत एक योजना प्रकाशित की जाती है, उसे अधिनियम की धारा 68-एफ (1-डी) की शरारत से बाहर माना जा सकता है। अधिनियम की धारा 68-एफ (1-डी) के आवेदन को केवल नए परमिट या उनके नवीनीकरण के लिए आवेदनों तक सीमित करने और मार्ग या मार्ग के एक हिस्से को शामिल करके परमिट में बदलाव के लिए आवेदनों को छोड़ने का कोई औचित्य नहीं है, जिसके संबंध में एक योजना प्रकाशित की जाती है। यह तथ्य कि आवेदक किसी अन्य मार्ग पर एक स्टेज गाड़ी चलाने के लिए परमिट का धारक है, जिसके लिए वह किसी मार्ग या उसके एक हिस्से को शामिल करके परिवर्तन की मांग कर रहा है, जिसके संबंध में अधिनियम की धारा 68-सी के तहत एक योजना प्रकाशित की गई है, इससे कोई फर्क नहीं पड़ना चाहिए। अधिनियम की धारा 68-एफ (1-डी) में अंतर्निहित सिद्धांत यह है कि अधिनियम की धारा 68-सी के तहत किसी योजना के प्रकाशन पर ऐसे मार्ग पर सेवाओं की संख्या को रोक दिया जाना चाहिए। हालाँकि, हमारे लिए वर्तमान मामले में अधिनियम की धारा 68-एफ (1-डी) को लागू करने के लिए आगे बढ़ना आवश्यक नहीं है क्योंकि यह हमारे ध्यान में लाया गया है कि वही मार्ग 30 जून, 1976 को अधिनियम की धारा 68-डी के तहत प्रकाशित अनुमोदित योजना का विषय है, जिस पर हम पहले ही हस्ताक्षर कर चुके हैं। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, अनुमोदित योजना में मदुरै से कुमुली तक उपरोक्त मार्ग पर स्टेज कैरिज सेवाओं के अन्य लोगों द्वारा संचालन को शामिल नहीं किया गया है, सिवाय उन लोगों के जिनके नाम उससे जुड़े अनुलग्नक II में उल्लिखित हैं। प्रत्यर्थी स्वयं अनुमोदित योजना में किसी भी प्रावधान द्वारा संरक्षित नहीं है। अधिनियम की धारा 68-सी, 68-डी और 68-एफ. एफ. में निहित प्रावधानों को

देखते हुए उन्हें अधिसूचित मार्ग के किसी भी क्षेत्र में काम करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। इन प्रावधानों के प्रभाव का सारांश इस न्यायालय की एक संविधान पीठ ने आदर्श प्रश्नगत दिया है। यात्रा बस सेवा और अन्य बनाम। उत्तर प्रदेश और अन्य राज्य, [1985] 4 एस. सी. सी. 557। संविधान पीठ की ओर से बोलते हुए न्यायमूर्ति चिन्नाप्पा रेड्डी ने पृष्ठ 566 पर इस प्रकार टिप्पणी की: .....(जोर दिया गया)

34. वही कंडिका जिसका हमने संविधान पीठ में उल्लेख किया है, निकाला गया था और इस आशय का कानून घोषित किया गया था कि एक बार अनुमोदित योजना प्रकाशित होने के बाद, अधिनियम की धारा 68-सी के तहत योजना के प्रकाशन पर ऐसे मार्ग पर सेवाओं की संख्या को रोक दिया जाता है। यह भी ध्यान देने योग्य है कि उस निर्णय के पैरा 7 में **'आदर्श यात्राओं'** में व्यक्त सावधानी के शब्द का **'एगप्पन'** में एक गैर-योजना संचालक द्वारा सफलतापूर्वक दो भिन्नताएं प्राप्त करके दुरुपयोग किया गया है और यह बिना किसी बाधा के काम करने में सक्षम था।

35. वर्तमान संदर्भ में जिस अंतिम निर्णय पर ध्यान देने की आवश्यकता है, वह **'केएसआरटीसी' (उपरोक्त)** में बताया गया है। यह भी एक ऐसा मामला था जहां मार्ग को अधिनियम के अध्याय IV-A के तहत एक अनुमोदित योजना द्वारा कवर किया गया था। प्रतिवादी निजी ऑपरेटरों ने अपने संबंधित परमिट की शर्तों में बदलाव के लिए आवेदन किया, जिन्हें बदलाव दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप अधिनियम की धारा 57 (8) के तहत दायर आवेदन में अधिक यात्राएं संचालित करने की अनुमति दी गई थी। उच्च न्यायालय ने हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया और इस न्यायालय ने उपरोक्त दो निर्णयों का उल्लेख करने के बाद केवल यह कहा कि **'आदर्श यात्रा'** में निर्धारित कानून उस मामले के

तथ्यों पर लागू नहीं होता है और बिना किसी चर्चा के बहुत कम विस्तृत चर्चा के, अपील को खारिज कर दिया।

36. इस प्रकार इस मुद्दे को शामिल करने वाले विभिन्न निर्णयों को दर्ज करने के बाद, हम केवल अधिनियम की धारा 57 (8) और अधिनियम के अध्याय IV-A में निहित कुछ प्रावधानों का विस्तृत संदर्भ देना चाहते हैं। अधिनियम की धारा 68-बी, 68-सी, 68-डी, 68-ई, 68-एफ (1 डी) और 68-एफएफ निम्नानुसार हैंः

> ***"57(8)*** *अस्थायी परमिट के अलावा, किसी नए मार्ग या मार्ग या नए क्षेत्र को शामिल करके या स्टेज कैरिज परमिट के मामले में, निर्दिष्ट अधिकतम से अधिक यात्राओं की संख्या बढ़ाकर, या उसके द्वारा कवर किए गए मार्ग में बदलाव करके, या अनुबंध कैरिज परमिट या सार्वजनिक वाहक परमिट के मामले में, परमिट द्वारा कवर किए गए वाहनों की संख्या बढ़ाकर, किसी भी परमिट की शर्तों को बदलने के लिए आवेदन को नए परमिट की स्वीकृति अनुदान के लिए आवेदन के रुप में माना जाएगा।*
>
> *बशर्ते कि वाहनों की संख्या में कोई वृद्धि किए बिना, इस प्रकार प्रदान की गई सेवा की आवृत्ति बढ़ाने के लिए किसी भी मार्ग पर या किसी भी क्षेत्र में एकमात्र सेवा प्रदान करने वाले स्टेज कैरिज परमिट के धारक द्वारा किए गए आवेदन को स्वीकार करना आवश्यक नहीं होगा।*
>
> *******
>
> ***68 बी.*** *अध्याय IVA में अध्याय IV और अन्य कानूनों को शामिल किया गया हैः- इस अध्याय के प्रावधान और उसके तहत बनाए गए नियम और आदेश किसी भी चीज के बावजूद प्रभावी होंगे। इस अधिनियम के*

अध्याय IV में या उस समय लागू किसी अन्य कानून में या ऐसी किसी कानून के आधार पर प्रभावी किसी दस्तावेज में इसके साथ असंगत है।

68 सी. *राज्य परिवहन उपक्रम की सड़क परिवहन सेवा की योजना की तैयारी और प्रकाशन। जहां किसी राज्य परिवहन उपक्रम की राय है कि एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से, सार्वजनिक हित में यह आवश्यक है कि किसी क्षेत्र या मार्ग या भाग के संबंध में सामान्य रूप से या ऐसी सेवा के किसी विशेष वर्ग की सड़क परिवहन सेवाओं को राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा चलाया और संचालित किया जाना चाहिए, चाहे वह अन्य व्यक्तियों के पूर्ण या आंशिक अपवर्जन के लिए हो या अन्यथा, राज्य परिवहन उपक्रम प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति, प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग और उसके संबंध में ऐसे अन्य विवरणों का विवरण देते हुए एक योजना तैयार कर सकता है जो विहित किए जाएं, और ऐसी प्रत्येक योजना को राजपत्र में और ऐसी अन्य तरीके से भी प्रकाशित कराएगा जो राज्य सरकार निर्देश दे।*

68 डी. *योजना पर आपत्ति। (1) राजपत्र में किसी योजना के प्रकाशन पर और उस क्षेत्र या मार्ग में प्रसारित क्षेत्रीय भाषा में कम से कम एक समाचार पत्र में, जिसे ऐसी योजना के दायरे में लाने का प्रस्ताव है, -*

(i) कोई भी व्यक्ति जो पहले से ही योजना के दायरे में आने वाले प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग के साथ या उसके पास किसी भी माध्यम से परिवहन सुविधाएं प्रदान कर रहा है;

(ii) राज्य सरकार द्वारा इस संबंध में मान्यता प्राप्त सड़क परिवहन सुविधाओं के प्रावधान में रुचि रखने वाले व्यक्तियों का प्रतिनिधित्व करने वाला कोई भी संघ; और

(iii) कोई भी स्थानीय प्राधिकारी या पुलिस प्राधिकारी, जिसके अधिकार क्षेत्र में योजना के दायरे में आने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग का कोई भी हिस्सा है, आधिकारिक राजपत्र में इसके प्रकाशन की तारीख से तीस दिनों के भीतर राज्य सरकार के समक्ष आपत्ति दर्ज कर सकता है।

(2) राज्य सरकार, आपत्तियों पर विचार करने के बाद और आक्षेपकर्ता या उसके प्रतिनिधियों और राज्य परिवहन उपक्रम के प्रतिनिधियों को मामले में सुनवाई का अवसर देने के बाद, यदि वे चाहें, तो योजना को मंजूरी या संशोधित कर सकती है।

(3) उप-धारा (2) के तहत अनुमोदित या संशोधित योजना तब राज्य सरकार द्वारा आधिकारिक राजपत्र में प्रकाशित की जाएगी और उसके बाद यह अंतिम हो जाएगी और इसे अनुमोदित योजना कहा जाएगा और जिस क्षेत्र या मार्ग से यह संबंधित है उसे अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग कहा जाएगाः

बशर्ते कि ऐसी कोई भी योजना जो किसी अंतर-राज्यीय मार्ग से संबंधित हो, तब तक अनुमोदित योजना नहीं मानी जाएगी जब तक कि इसे पिछले केन्द्र सरकार की मंजूरी राजपत्र के साथ आधिकारिक राजपत्र में प्रकाशित नहीं किया गया हो।

"68 ई. *योजना को रद्द करना या संशोधित करनाः- (1) धारा 68 डी की उप-धारा (3) के तहत प्रकाशित किसी भी योजना को राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा किसी भी समय रद्द या संशोधित किया जा सकता है और धारा 68 सी और 68 डी की धारा में निर्धारित प्रक्रिया का, जहां तक इसे लागू किया जा सकता है, हर उस मामले में पालन किया जाएगा जहां योजना को रद्द या संशोधित करने का प्रस्ताव है जैसे कि प्रस्ताव एक अलग योजना थीः*

बशर्ते कि राज्य परिवहन उपक्रम, राज्य सरकार के पूर्व अनुमोदन के साथ, धारा 68 सी और धारा 68 डी में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किए बिना, किसी भी मार्ग या क्षेत्र से संबंधित ऐसी योजना में संशोधन कर सकता है, जिसके संबंध में सड़क परिवहन सेवाएं राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा चलाई और संचालित की जाती हैं। निम्नलिखित मामलों के संबंध में अन्य व्यक्तियों का पूर्ण बहिष्कार, अर्थात्ः

(ए) वाहनों की संख्या या यात्राओं की संख्या में वृद्धि;

(बी) बैठने की क्षमता को कम किए बिना वाहनों के प्रकार में परिवर्तन;

(सी) सेवा की आवृत्ति को कम किए बिना मार्ग या क्षेत्र का विस्तार; या

(डी) सेवा की आवृत्ति को कम किए बिना समय-सारणी में परिवर्तन।]

(2) उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, राज्य सरकार, किसी भी समय, यदि वह सार्वजनिक हित में ऐसा करना आवश्यक समझती है, तो

धारा 68डी की उप-धारा (3) के तहत प्रकाशित किसी भी योजना में संशोधन कर सकती है।

(i) राज्य परिवहन उपक्रम और (ii) कोई अन्य व्यक्ति जिसके प्रस्तावित संशोधन से प्रभावित होने की संभावना है।

प्रस्तावित संशोधन के संबंध में सुनवाई का अवसर।

68 एफ. *(1-डी) उप-धारा (एल. ए.) या उप-धारा (एल. सी.) में अन्यथा उपबंधित को छोड़कर, किसी भी योजना की धारा 68सी के तहत प्रकाशन की तारीख और अनुमोदित या संशोधित योजना के प्रकाशन की तारीख के बीच की अवधि के दौरान, ऐसी योजना के दायरे में आने वाले क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में सड़क परिवहन सेवा के किसी भी वर्ग के लिए किसी भी व्यक्ति के पक्ष में कोई परमिट नहीं दिया जाएगा या उसका नवीनीकरण नहीं किया जाएगाः*

बशर्ते कि जहां धारा 68सी के तहत प्रकाशित किसी योजना में निर्दिष्ट किसी क्षेत्र, मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में परमिट के संचालन की अवधि ऐसे प्रकाशन के बाद समाप्त हो जाती है, वहां ऐसे परमिट का सीमित अवधि के लिए नवीनीकरण किया जा सकता है, लेकिन इस तरह से नवीनीकृत परमिट धारा 68डी की उप-धारा (3) के तहत योजना के प्रकाशन पर प्रभावी नहीं होगा।

68 एफ.एफ. *किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट देने पर प्रतिबंध, जहां किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में धारा 68डी की उप-धारा (3) के तहत कोई योजना प्रकाशित की गई*

है, राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, यथास्थिति, योजना के प्रावधानों के अनुसार के अलावा कोई परमिट नहीं देगा।

बशर्ते कि जहां राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट के लिए कोई आवेदन नहीं किया गया है, वहां राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, यथास्थिति, किसी भी व्यक्ति को ऐसे अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में इस शर्त के साथ अस्थायी परमिट दे सकता है कि उस क्षेत्र या मार्ग के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम को परमिट जारी करने पर ऐसा परमिट प्रभावी नहीं होगा।

37. इस समय यह बताना आवश्यक है कि **'जयराम'** और **'आदर्श यात्राओं'** में निर्णय, इस न्यायालय ने किया है अधिनियम के अध्याय IV के साथ-साथ अध्याय IV-A दोनों के तहत निहित प्रावधानों की योजना को व्यापक रूप से शामिल किया गया। इसलिए, उपरोक्त निर्दिष्ट निर्णयों के उक्त भाग को उन अध्यायों में निहित प्रावधानों की योजना का कोई और संदर्भ दिए बिना नोट किया जा सकता है और उसका पालन किया जा सकता है। हालाँकि, इस संदर्भ को तय करने के उद्देश्य से, हमारे लिए उपरोक्त प्रावधानों का उल्लेख करना आवश्यक है जिन्हें हमने निकाला है और उनका विश्लेषण किया है। निर्दिष्ट प्रश्नों के हमारे उत्तर देने के लिए उन प्रावधानों में निहित निर्देश

38. (i) सबसे पहले हम अधिनियम की धारा 57 की उप-धारा (8) को लेते हैं। उक्त उप-धारा के बारीकी से पढ़ने से पता चलता है कि यात्राओं की संख्या बढ़ाने के साथ-साथ परमिट द्वारा कवर किए गए वाहनों की संख्या बढ़ाने के उद्देश्य से स्टेज कैरिज के मामले में किसी भी परमिट में बदलाव के लिए आवेदन, जिसके साथ हम संबंधित हैं, अनिवार्य रूप से एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन के रूप में माना जाना चाहिए।

अधिनियम की धारा 57 के शीर्षक को देखते हुए, कोई यह सोच सकता है कि यह केवल एक प्रक्रिया है जब कोई परमिट देने के लिए आवेदन करता है, जिसमें स्टेज कैरिज परमिट शामिल है। लेकिन, जब हम उप-धारा (1) से (7) को बारीकी से पढ़ते हैं, तो हम वर्तमान में प्रदर्शित कर सकते हैं कि कैसे ऐसे प्रावधान विभिन्न विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुपालन को अनिवार्य करते हैं, जो एक नए परमिट के अनुदान के साथ जटिल रूप से जुड़े हुए हैं, जो परिवर्तन के लिए आवेदन के संबंध में भी अनुपालन के लिए 'उत्परिवर्तन' हैं, जो उप-धारा (8) द्वारा शासित है। उप-धारा (2) में कहा गया है कि स्टेज कैरिज परमिट में बदलाव के लिए आवेदन उस तारीख से कम से कम छह सप्ताह पहले किया जाना चाहिए जिस दिन यह वांछित है कि परमिट प्रभावी होगा। इसलिए, जब वर्तमान की तरह भिन्नता के लिए एक आवेदन जिसके साथ हम संबंधित हैं। यात्राओं की संख्या बढ़ाना या वाहनों की संख्या बढ़ाना, आवेदक को उस तारीख को निर्दिष्ट करना होगा जिससे वह इस तरह के परिवर्तन को लेना चाहता है। प्रभाव और विभिन्न शर्तों के प्रभावी होने के लिए आवेदक की वांछित तिथि से कम से कम छह सप्ताह का समय अंतराल देकर आवेदन दाखिल करना अनिवार्य रूप से किया जाना चाहिए।

(ii) उप-धारा (3) के तहत, एक बार क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी को स्टेज कैरिज परमिट में बदलाव के लिए आवेदन प्राप्त हो जाने के बाद, सांविधिक रूप से प्राधिकरण को प्राधिकरण के कार्यालय में निरीक्षण के लिए आवेदन उपलब्ध कराना चाहिए और आवेदन या उसके सार को नियमों के तहत निर्धारित तरीके से उस तारीख की सूचना के साथ प्रकाशित करना चाहिए जिसके पहले बदलाव के लिए ऐसे आवेदन के संबंध में प्रतिनिधित्व प्रस्तुत किया जाना चाहिए। इस संबंध में, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी द्वारा प्रकाशन की तारीख से 30 दिनों की अवधि निर्धारित की जानी चाहिए, इसके अलावा उस समय और स्थान को निर्दिष्ट किया जाना चाहिए जहां आवेदन के साथ-साथ प्राप्त अभ्यावेदन पर

उसके द्वारा विचार किया जाएगा। हम उप-धारा (3) के परंतुक से संबंधित नहीं हैं जिसका परिवर्तन के लिए आवेदन पर विचार करने से कोई लेना-देना नहीं है।

(iii) जब हम उप-धारा (4) का उल्लेख करते हैं, तो यहां फिर से हम पाते हैं कि परिवर्तन के लिए आवेदन के संबंध में किए गए किसी भी अभ्यावेदन पर विचार करने की अनिवार्य आवश्यकता निर्धारित तिथि से पहले प्रस्तुत की जानी चाहिए थी और यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि इस तरह के अभ्यावेदन की एक प्रति साथ ही उस आवेदक को प्रस्तुत किया गया जिसने परिवर्तन के लिए आवेदन किया था।

(iv) उप-धारा (5) के तहत जब उप-धारा (3) में दिए गए किसी भी अभ्यावेदन को उप-धारा (3) और (4) के तहत निर्धारित किया जाता है, तो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी को सार्वजनिक सुनवाई में आवेदन का निपटान करना अनिवार्य है, जहां आवेदक, साथ ही प्रतिनिधित्व करने वाला व्यक्ति व्यक्तिगत रूप से या विधिवत अधिकृत प्रतिनिधि द्वारा व्यक्तिगत सुनवाई के अवसर का हकदार है। हम उप-धारा (6) से संबंधित नहीं हैं, जो अनुबंध वाहन परमिट से संबंधित है।

(v) उप-धारा (7) के तहत, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी द्वारा परिवर्तन के लिए आवेदन को अस्वीकार करने की स्थिति में, उसे ऐसी अस्वीकृति के लिए लिखित रूप में कारण देने चाहिए।

39. इसलिए, उप-धारा (8) के साथ-साथ उप-धारा (1) से (5) और (7) पर विचार करने से पता चलता है कि परिवर्तन के लिए आवेदन को जब एक नए परमिट के अनुदान के लिए आवेदन के रूप में माना जाता है, तो उन सभी अनिवार्य आवश्यकताओं का अक्षर और भाव से पालन किया जाना चाहिए जिनका पालन नए परमिट के अनुदान के लिए किया जाना है, भले ही परिवर्तन के लिए आवेदन के संदर्भ में हो। , यात्राओं को बढ़ाने के साथ-साथ वाहनों की संख्या बढ़ाने के लिए। ऐसा नहीं है कि ऐसी प्रक्रियाएं उप-धारा (1) से (7)

में निर्धारित की गई हैं। उप-धारा (6) ऐसी प्रक्रियाओं का आकस्मिक रूप से पालन किया जाना चाहिए और यह कि ऐसी कठोर प्रक्रियाओं के अनुपालन या गैर-अनुपालन के बावजूद अंततः उनमें बदलाव किया जाएगा। यदि उप-धारा (2) में निर्दिष्ट समय सीमा का अनुपालन नहीं किया जाता है, तो इसके परिणामस्वरूप बहुत ही सीमा पर आवेदन तत्काल अमान्य हो सकता है। इसी तरह, यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी इस तरह के आवेदन के प्रकाशन के मामले में समय सीमा और नियमों के तहत अन्य निर्धारित प्रक्रिया का पालन करके वैधानिक पर्चे का पालन करने में विफल रहता है, तो फिर से, आवेदन पर तब तक विचार नहीं किया जा सकता है जब तक कि इस तरह के पर्चे का सावधानीपूर्वक पालन और अनुपालन नहीं किया जाता है। फिर से, उप-धारा (4) के तहत जो कोई भी भिन्नता के अनुदान के विरुद्ध प्रतिनिधित्व करना चाहता है, उसे समय सीमा का सख्ती से पालन करना होगा। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित तिथि से पहले इस तरह के अभ्यावेदन को दाखिल करना और यह कि इस तरह के अभ्यावेदन को दाखिल करते समय, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एक साथ आवेदक को एक प्रति प्रदान की गई थी, इस तरह के पर्चे का पालन करने में विफलता के परिणामस्वरूप स्वतः सुनवाई का अधिकार या परिवर्तन के लिए आवेदन के संदर्भ में ऐसे किसी अभ्यावेदन पर विचार करने का अधिकार अस्वीकार हो जाएगा।

40. सार्वजनिक सुनवाई की आवश्यकता के साथ-साथ आवेदक के साथ-साथ प्रतिनिधित्व करने वाले व्यक्ति को व्यक्तिगत सुनवाई की आवश्यकता अभी तक एक और आदेश है। जो फिर से दर्शाता है कि परिवर्तन के लिए आवेदन पर बहुत गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए क्योंकि इस तरह के परिवर्तन की अनुमति दिए जाने की स्थिति में प्रश्नगत मार्ग में वाहन के संचालन पर इसका बहुत गंभीर प्रभाव पड़ेगा, उस क्षेत्र में रहने वाला कोई भी व्यक्ति ऐसी सार्वजनिक सुनवाई में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी के समक्ष अपनी शिकायत या समर्थन दे सकता है। दूसरे शब्दों में, उप-धारा (5) में सार्वजनिक सुनवाई प्रदान

करने की आवश्यकता का उद्देश्य यह दर्शाता है कि परिवर्तन के लिए आवेदन केवल केवल आवेदक या किसी ऐसे व्यक्ति से संबंधित नहीं है जो परिवर्तन के लिए ऐसे किसी भी आवेदन में प्रतिनिधित्व के माध्यम से अपनी आपत्तियां उठाना चाहता है। लेकिन, यह संबंधित इलाके में जनता के प्रत्येक सदस्य के लिए सार्वजनिक सुनवाई में अपनी आवाज उठाने की गुंजाइश खोलेगा, जिसके परिवर्तन की अनुमति दिए जाने या न दिए जाने की स्थिति में गंभीर परिणाम हो सकते हैं, जिसे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी स्वीकृति के लिए पर्याप्त कारण देकर या परिवर्तन के लिए ऐसे आवेदन के परिवर्तन के लिए आदेश पारित करने से पहले विचार करने के लिए बाध्य होगा। इसी तरह, प्रतिनिधि एक अन्य छूट प्राप्त संचालक या राज्य के स्वामित्व वाले निगम हो सकते हैं, जो अपनी आपत्ति उठा सकते हैं और यह बता सकते हैं कि कैसे परिवर्तन का अनुदान बड़े पैमाने पर जनता की सेवा नहीं करेगा या अक्षमता या गैर-आर्थिक पैदा नहीं करेगा और इसके परिणामस्वरूप समन्वय की कमी होगी।

41. इस प्रकार उप-धारा (6) और उप-धारा (9) और (10) को छोड़कर अधिनियम की पूरी धारा 57 का विश्लेषण करने के बाद, यह होना चाहिए यद्यपि उप-धारा (8) में यह कहा गया है कि परिवर्तन के लिए आवेदन को एक नए परमिट के अनुदान के लिए आवेदन के रूप में माना जाना चाहिए, वास्तव में, परिवर्तन के लिए आवेदन का ऐसा विचार और कुछ नहीं बल्कि एक नए परमिट के अनुदान के लिए आवेदन होगा क्योंकि परिवर्तन के लिए आवेदन पर विचार करने और उसके अंतिम निपटान के लिए एक नए परमिट के अनुदान के लिए प्रत्येक आवश्यक कदम को लागू करना होगा और ईमानदारी से पालन करना होगा।

42. इसलिए, हम **'जयराम'** में इस निष्कर्ष को इस प्रभाव से अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं हैं कि इस तरह के विनिर्देशों और आवश्यकताओं के बावजूद परिवर्तन के लिए आवेदन का अनुपालन और अधिनियम की धारा 57 की विभिन्न उप-धाराओं के तहत किया

जाना, यह केवल एक काल्पनिक आवश्यकता है और यह एक नए परमिट के अनुदान के मामले में सख्ती से पालन और लागू करने की आवश्यकता के बराबर नहीं होगी। इसलिए हम **'जयराम'** में आए इस तरह के निष्कर्ष को खारिज करते हैं। हम यह भी कहते हैं कि **'रघुराम'** में व्यक्त की गई विपरीत राय अच्छी रहेगी।

43. इसके साथ ही जब हम उन अन्य धाराओं पर आते हैं जिनके साथ हम विश्लेषण करना चाहते हैं, तो सबसे पहले, अधिनियम की धारा 68-बी का संदर्भ दिया जाना चाहिए जो अध्याय IV-ए के तहत आती है और जिसमें कहा गया है कि अध्याय IV-ए में निहित सभी प्रावधानों का अध्याय IV या किसी अन्य कानून में निहित किसी भी असंगत प्रावधानों पर या किसी ऐसे कानून के आधार पर प्रभावी किसी भी दस्तावेज पर पर्यवेक्षण प्रभाव पड़ेगा। अध्याय IV के तहत अधिनियम की धारा 42 से 68 को सूचीबद्ध किया गया है। जहाँ तक अधिनियम की धारा 57 (8), जैसा कि हमारे द्वारा नोट किया गया है और जिस तरीके से हम इसकी व्याख्या करते हैं, हम सुरक्षित रूप से यह मान सकते हैं कि अध्याय IV-ए में निहित किसी भी प्रावधान के साथ कोई विसंगति नहीं होगी। इसलिए हम सुरक्षित रूप से आगे बढ़ सकते हैं कि उक्त धारा 57 अध्याय 4-ए के तहत प्रावधानों में निहित आदेश के संबंध में भी सभी बल से लागू होगी। , अधिनियम की धारा 68ए से 68आई।

44. अधिनियम की धारा 57 की तुलना में उक्त व्यापक वैधानिक निर्देश को ध्यान में रखते हुए, जब हम अधिनियम की धारा 68सी का विश्लेषण करने के लिए आगे बढ़ते हैं, तो हम पाते हैं कि किसी भी क्षेत्र या मार्ग में प्रदान की जाने वाली सेवाओं के संबंध में एक योजना का निर्माण राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा तैयार और प्रकाशित किया जाना है। इसकी तैयारी और प्रकाशन के लिए एक योजना के इस तरह के निर्माण के लिए अंतर्निहित उद्देश्य, सार्वजनिक हित के सर्वोपरि विचार के साथ एक प्रभावी, समान, आर्थिक और पूरी

तरह से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करना होना चाहिए और ऐसी योजना तैयार और प्रकाशित की जानी चाहिए। इसलिए, अधिनियम की धारा 68 सी में, राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा एक योजना के निर्माण की शुरुआत में ही, जनहित में कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित परिवहन सेवा पर बुनियादी विचार होना चाहिए। एक बार जब ऐसी योजना को उपरोक्त घोषित उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए तैयार किया जाता है और धारा 68 डी के तहत, आधिकारिक राजपत्र में और साथ ही समाचार पत्र में ऐसी योजना के प्रकाशन पर अधिसूचित किया जाता है। क्षेत्र या मार्ग में प्रचलित क्षेत्रीय भाषा, जिसे ऐसी योजना के दायरे में लाने का प्रस्ताव है, प्रत्येक व्यक्ति जो पहले से ही उस क्षेत्र या मार्ग में परिवहन सुविधा प्रदान कर रहा है या राज्य द्वारा मान्यता प्राप्त सड़क परिवहन सुविधाओं के प्रावधान में रुचि रखने वाले व्यक्तियों का प्रतिनिधित्व करने वाला कोई संघ और साथ ही स्थानीय प्राधिकारी या पुलिस प्राधिकारी जो उस क्षेत्र या मार्ग में भी स्थित हैं, राज्य सरकार को प्रकाशन की तारीख से 30 दिनों के भीतर अपनी आपत्तियां या अपने अभ्यावेदन उठाने का हकदार होगा।

45. अधिनियम की धारा 68 डी की उप-धारा (2) के तहत, राज्य सरकार आपत्तियों पर विचार करने के बाद और आक्षेपकर्ता या उसके प्रतिनिधि के साथ-साथ राज्य परिवहन उपक्रमों के प्रतिनिधियों को सुनवाई का अवसर देने के बाद या तो प्रस्तावित योजना को मंजूरी दे सकती है या एक संशोधित योजना दे सकती है। अधिनियम की धारा 68 ई के तहत, योजना को उस रूप में रद्द किया जा सकता है जिसमें इसे अनुमोदित किया गया था या अधिनियम की उप-धारा 68 सी और 68 डी के तहत निर्धारित उसी प्रक्रिया का पालन करके संशोधित किया जा सकता है। हालांकि, राज्य सरकार की पूर्व मंजूरी के साथ राज्य परिवहन उपक्रम धारा 68 ई के प्रावधान के तहत अधिनियम की धारा 68 सी और 68 डी में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किए बिना योजना में संशोधन कर सकता है। इसके अलावा अधिनियम की धारा 68 ई की उप-धारा (2) के तहत, राज्य सरकार को अधिनियम की धारा

68 डी की उप-धारा (3) के तहत प्रकाशित किसी भी योजना को संशोधित करने का पूरी तरह से अधिकार है। राज्य परिवहन उपक्रम के साथ-साथ किसी अन्य व्यक्ति को, जो राज्य सरकार की राय में प्रस्तावित संशोधन से प्रभावित होने की संभावना है, सुनवाई का अवसर देना। एक बार अनुमोदित योजना लागू होने के बाद, अधिनियम की धारा 68 एफ के तहत, राज्य परिवहन उपक्रमों को आवश्यक परमिट जारी किए जा सकते हैं।

46. अधिनियम की धारा 68 एफएफ एक महत्वपूर्ण धारा है जिस पर कुछ गहरी जांच के साथ ध्यान देने की आवश्यकता है। धारा 68 एफएफ अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट देने पर प्रतिबंध लगाती है। उक्त प्रावधान को बारीकी से पढ़ने से पता चलता है कि जहां किसी क्षेत्र या मार्ग के संबंध में अधिनियम की धारा 68 डी (3) के तहत निर्धारित एक अनुमोदित योजना प्रकाशित की जाती है, तो यह इस योजना के प्रावधानों के अनुसार के अलावा किसी भी परमिट के अनुदान को प्रतिबंधित करती है। इसलिए धारा 68 एफएफ का मूल भाग यह स्पष्ट करता है कि एक बार अनुमोदित योजना लागू होने के बाद, उस क्षेत्र या योजना के अंतर्गत आने वाले मार्ग में किसी भी परमिट के अनुदान के लिए कोई गुंजाइश नहीं होगी, सिवाय इसके कि उस योजना के तहत विशेष रूप से अनुमति या प्रावधान किया गया है। एक सादृश्य के रूप में, यह कहा जा सकता है कि जहां योजना के तहत अकेले राज्य परिवहन उपक्रम को किसी विशेष क्षेत्र या मार्ग में सेवा संचालित करने की अनुमति है और यहां तक कि राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा इस तरह के विशेष संचालन का प्रावधान करते हुए भी, यदि किसी मौजूदा परमिट धारक द्वारा संचालन या तो पूरी तरह से या आंशिक रूप से सहेजा जाता है जैसा कि ठीक कहा गया है। अधिनियम की धारा 57 (8) की व्याख्या करते हुए कि परिवर्तन के लिए आवेदन कुछ और नहीं बल्कि एक नए परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन होगा, **'रघुराम'** और **'एगप्पन'**, अन्य निजी ऑपरेटरों द्वारा इस तरह के संचालन को रोक दिया जाता है और जैसा कि हमारे द्वारा पहले कहा गया था। इसलिए, किसी भी मौजूदा प्रचालक की योजना के तहत

संरक्षित संचालन के संबंध में, अनुमोदित योजना की तारीख को, उसे अपने संचालन को उस सीमा तक सीमित करना होगा, जिस हद तक उसे उस तारीख को अनुमति दी गई थी और जिस तरीके से इस तरह के संचालन की अनुमति दी गई थी और उससे आगे नहीं।

47. एक बार जब चीजें जम जाती हैं, तो जमे हुए चरण को केवल एक अनुमत प्रक्रिया के माध्यम से बदला जा सकता है। यहां, जब अधिनियम की धारा 68 एफएफ के आधार पर, योजना के प्रकाशित होने की तारीख तक परमिट को रोक दिया गया था, तो यदि उक्त रोक दिए गए चरण को बदला या संशोधित किया जाना है, तो वह प्रावधान जिसके द्वारा इस तरह के संशोधन या परिवर्तन को प्रभावित किया जा सकता है, केवल धारा 68 ई को लागू करके किया जा सकता है, जो कानूनी रूप से अनुमेय तरीका है जिसमें इस तरह के रोक दिए गए चरण को बदला या संशोधित किया जा सकता है। कोई अन्य तरीका जिसमें उक्त जमे हुए चरण को बदलने या संशोधित करने की मांग की जाती है, जो वैधानिक प्रावधानों के तहत पूरी तरह से निषिद्ध है। इसलिए, यदि योजना के तहत, योजना के तहत निहित आदेशों के भीतर परमिट को फ्रीज कर दिया जाता है और यदि अधिनियम की धारा 68 ई के तहत किसी भी संशोधन या परिवर्तन के बिना यात्राओं की संख्या में वृद्धि या वाहन को जोड़ने के माध्यम से उस परमिट के लिए एक भिन्नता पर विचार किया जाना है, तो यह पूरी तरह से होगा अध्याय IV-क के तहत आने वाले प्रावधानों के तहत निषिद्ध होगा और परिणामस्वरूप, इस तरह के परिवर्तन के लिए आवेदन किया जाता है, किसी भी प्राधिकारियों द्वारा कभी भी विचार नहीं किया जा सकता है। यह अधिनियम की धारा 68 एफएफ और अध्याय IV-ए के तहत आने वाले अन्य प्रासंगिक प्रावधानों के लागू होने का परिणामी प्रभाव होगा। हमारी सुविचारित राय में, कोई भी अन्य व्याख्या मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय IV-ए में निहित आदेश के विपरीत होगी।

48. अधिनियम की धारा 68 एफएफ की व्याख्या करते समय, इसलिए हम आश्वस्त हैं कि यह एकमात्र तरीका है जिसमें उक्त धारा 68 एफएफ की व्याख्या की जा सकती है और किसी अन्य तरीके से नहीं। एकमात्र अन्य उपलब्ध विकल्प वह है जो अधिनियम की धारा 68 ई के तहत प्रदान किया गया है जो फिर से राज्य परिवहन उपक्रम या राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में उप धारा 1 या 2 के तहत है।

49. चूंकि हमें किसी अन्य प्रश्न का उत्तर देने के लिए नहीं कहा जाता है, इसलिए हम खुद को उस प्रश्न तक सीमित रखते हैं। , एक अनुमोदित योजना के प्रकाशन पर क्या मौजूदा प्रचालक के वाहनों की यात्रा की संख्या को परमिट में बदलाव देकर बढ़ाया जा सकता है, भले ही मौजूदा प्रचालक को योजना के प्रकाशन की तारीख को अपना संचालन जारी रखने की अनुमति दी गई हो, जैसा कि उस तारीख को मौजूद था। उक्त प्रश्न पर विचार करने के लिए एक अन्य पहलू यह है कि यात्राओं की संख्या के साथ-साथ ऐसे मौजूदा ऑपरेटर वाहनों की संख्या बढ़ाने की इच्छा भी रख सकते हैं। वास्तव में, जब दिनांक 22.07.2003 के आदेश में संविधान पीठ को वर्तमान संदर्भ देते समय **'जयराम'** और **'एगप्पन'** के बीच संघर्ष का प्रश्न उल्लेख किया गया था, तो संघर्ष वास्तव में यात्राओं में वृद्धि के साथ-साथ वाहनों की वृद्धि दोनों के लिए लागू भिन्नता से संबंधित है।

50. उपरोक्त संदर्भित निर्णयों और वैधानिक प्रावधानों का विश्लेषण करने के बाद, इस संविधान पीठ को निर्दिष्ट प्रश्न का अपना अंतिम उत्तर देने से पहले, एक संदर्भ देना और उन कानूनी प्रस्तावों को सूचीबद्ध करना सार्थक होगा जिन्हें हम इस संदर्भ में अपने विस्तृत विचार के आधार पर समझ सकते हैंः

(ए) अध्याय IV-ए, अध्याय IV में किसी भी असंगत प्रावधान को हटा देता है।

(बी) विधानमंडल की नीति धारा 68सी से स्पष्ट है कि राज्य परिवहन उपक्रम किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा चलाने और संचालित की जाने वाली एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से एक योजना शुरू कर सकता है। यदि जनहित में आवश्यक हो तो वह ऐसा कर सकता है।

(सी) धारा 57 (8) के तहत परिवर्तन का अनुदान उतना ही अच्छा होगा जितना कि एक नया परमिट देना।

(डी) धारा 57 (8) को अध्याय IV-ए के अंतर्गत आने वाली धारा 68एफएफ द्वारा नियंत्रित किया जाता है, क्योंकि धारा 68बी भी अध्याय IV-ए के तहत आती है।

(ई) एक बार जब धारा 68डी के तहत तैयार की गई योजना अध्याय IVए के 68डी (3) के तहत अनुमोदित हो जाती है, तो मार्ग/क्षेत्र में सभी परमिट शामिल किए जाते हैं। धारा 68एफएफ के संचालन के आधार पर योजना पर रोक लगा दी जाएगी।

(एफ) धारा 68एफएफ के प्रभाव को केवल धारा 68ई के तहत प्रदान किए गए तरीके से बदला/संशोधित/रद्द किया जा सकता है और किसी अन्य तरीके से नहीं।

(जी) उपरोक्त के आधार पर, किसी अनुमोदित योजना के दायरे में आने वाले क्षेत्र या मार्ग के संबंध में या तो नए परमिट का अनुदान या निजी ऑपरेटर के मौजूदा परमिट में बदलाव का आदेश नहीं दिया जा सकता है।

(एच) एक योजना के तहत एक योजना के तहत मौजूदा छूट प्राप्त परमिट के तहत चलाए जा रहे यात्राओं या वाहनों की संख्या में वृद्धि एक और स्टेज कैरिज के संचालन के लिए एक नए परमिट के अनुदान के बराबर होगी जो धारा 68 एफएफ के तहत अनुमेय नहीं है।

(आई) 'जयराम' में इस न्यायालय द्वारा निर्धारित कानून का प्रस्ताव निहित रूप आदर्श यात्राएँ में से खारिज हो गया था

(जे) अर्थव्यवस्था और समन्वय, दो कारक, जो स्वीकृत योजना को नियंत्रित करते हैं, का गंभीर रूप से उल्लंघन किया जाएगा यदि मौजूदा परमिट शर्त में बदलाव किया जाना है।

(के) भले ही यात्राओं की संख्या बढ़ाने के लिए अधिनियम की धारा 63 के तहत एक अंतरराज्यीय समझौता है, ऐसा समझौता अधिनियम की धारा 68 बी के आधार पर अध्याय IV-ए के प्रावधानों को रद्द नहीं कर सकता है। धारा 63 अधिनियम के अध्याय IV में होने के कारण, अध्याय IV-ए के तहत अनुमोदित योजना इसके ऊपर प्रबल होगी।

(एल) अनुमोदित योजना योजना द्वारा सम्मिलित किए गए मार्ग/क्षेत्र पर अन्य स्टेज कैरिज सेवाओं के संचालन को बाहर कर देगी, सिवाय इसके कि वे जिनके नाम योजना में उल्लिखित हैं और जिस हद तक इस तरह के अपवाद की अनुमति है।

(एम) अध्याय IV-ए के प्रावधानों को अध्याय IV के प्रावधानों को रद्द करने के लिए तैयार किया गया है और यह स्पष्ट रूप से इस तरह से अधिनियमित किया गया है, अध्याय IV-ए के प्रावधान किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा सड़क परिवहन सेवा के संचालन के "अधिग्रहण" के तरीके और प्रभाव के बारे में आदर्श यात्राएँ स्पष्ट और पूर्ण हैं।

(एन) उन प्रावधानों का एक आवश्यक परिणाम यह है कि कोई भी निजी ऑपरेटर किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के किसी भी हिस्से या हिस्से पर अपने वाहन का संचालन तब तक नहीं कर सकता जब तक कि योजना की अवधि तक ऐसा करने के लिए अधिकृत न हो। वह केवल इस आधार पर अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र के किसी भी हिस्से या हिस्से पर काम नहीं कर सकता है कि मूल रूप से उसे दिए गए परमिट में अधिसूचित किया गया मार्ग या क्षेत्र **(आदर्श यात्राएँ)** था।

51. उपरोक्त प्रस्तावों को ध्यान में रखते हुए, जिन पर हम पहुंचने में सक्षम हैं, हम मानते हैं कि निर्णय में बताया गया हैः **कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बैंगलोर बनाम। बी. ए. जयराम और अन्य-1984 (पूरक) एस. सी. सी. 244** अब एक अच्छा कानून नहीं है और निर्णय में सूचित किया गया है **पांडियन रोडवेज कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम। एम. ए. एगप्पन - (1987) 2 एस. सी. सी. 47** को मंजूरी दी गई है जो आदर्श ट्रेवल्स बस में दिए गए संविधान पीठ के फैसले के अनुरूप है जिसे **आदर्श यात्राएं बस सेवा और एक अन्य बनाम उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य (1985) 4 एस.एस.सी. 557** में सूचित किया गया और **आर. रघुराम बनाम पी. जयराम नायडू और अन्य (1990) (पूरक) एस.एस.सी. 361** में किए गए अवलोकन स्वीकृत हो जाता है।

52. संदर्भ का उत्तर ऊपर दिया गया है। इस प्रकार संदर्भ का उत्तर देने के बाद, हम रजिस्ट्री को निर्देश देते हैं कि वह इस निर्णय में निर्धारित सिद्धांतों को जहां भी लागू हो, लागू करके निपटारे के लिए नियमित पीठ के समक्ष मामलों को सूचीबद्ध करे।

देविका गुजराल संदर्भित प्रश्न का उत्तर दिया गया।