पांडियन रोडवेज कॉर्पोरेशन लिमिटेड

बनाम

थिरु एम.ए. एगप्पन

24 फरवरी, 1987

[ई.एस. वेंकटरमैया तथा के.एन. सिंह, न्यायमूर्ति]

मोटरयान अधिनियम, 1939—धारा 68-एफ(1-डी)—उपबंध के आधारभूत सिद्धांत के अनुसार धारा 68-सी के अधीन योजना के प्रकाशन पर ऐसे मार्ग पर सेवाओं की संख्या स्थिर हो जानी चाहिए—उपबंध को नवीन परमिट अथवा उसके नवीकरण हेतु आवेदनों तक सीमित करने तथा परमिट के परिवर्तन हेतु आवेदनों को उससे बाहर रखने का कोई औचित्य नहीं।

अपीलकर्ता राज्य परिवहन उपक्रमों में से एक है। 30 जून, 1976 को मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 68-डी के अधीन मदुरै से कुमुली मार्ग के संबंध में एक अनुमोदित योजना प्रकाशित की गई, जिसके द्वारा अपीलकर्ता को अपनी स्टेज कैरिजें चलाने के लिए प्राधिकृत किया गया तथा योजना में यह प्रस्तावित किया गया कि योजना के प्रकाशन की तिथि पर अधिसूचित मार्ग के विभिन्न खंडों पर अपने स्टेज कैरिज सेवाएँ संचालित करने वाले उन व्यक्तियों को छोड़कर, जिनका उल्लेख योजना के परिशिष्ट द्वितीय में था, अन्य सभी व्यक्तियों को संपूर्ण मार्ग को आच्छादित करने वाली अनुज्ञप्तियों के अधीन अपनी स्टेज कैरिज सेवाएँ संचालित करने से पूर्णतः अपवर्जित कर दिया जाए।

उत्तरदाता का नाम परिशिष्ट द्वितीय में उल्लिखित नहीं था, क्योंकि वह एक गैर-योजना मार्ग पर संचालन कर रहा था। 28 फरवरी, 1981 को उत्तरदाता ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी से अपनी परमिट में परिवर्तन प्राप्त किया, जिससे उसे अधिसूचित मार्गों के एक खंड पर संचालन करने की अनुमति मिल गई। उक्त आदेश के विरुद्ध अपील निरस्त कर दी गई तथा उस आदेश के विरुद्ध कोई पुनरीक्षण याचिका दायर नहीं की गई।

23 दिसंबर, 1982 को उत्तरदाता ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी से अपनी परमिट में दूसरा परिवर्तन प्राप्त किया, जिसके द्वारा उसे उस मार्ग पर अपनी स्टेज कैरिज सेवा संचालित करने के लिए प्राधिकृत किया गया, जो अधिसूचित मार्ग का भी एक भाग था। उक्त आदेश के विरुद्ध दायर अपील राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण द्वारा निरस्त कर दी गई।

उच्च न्यायालय ने यह दृष्टिकोण अपनाते हुए पुनरीक्षण याचिका निरस्त कर दी कि अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) को परमिट में परिवर्तन हेतु आवेदन के विचारण में बाधा के रूप में नहीं माना जा सकता, क्योंकि ऐसा आवेदन न तो परमिट के लिए आवेदन था और न ही उसके नवीकरण के लिए।

इस न्यायालय में अपील में अपीलकर्ता की ओर से यह तर्क दिया गया कि अधिनियम की धारा 68-ग के अधीन 4 जून, 1976 को प्रकाशित प्रारूप योजना, जो उस समय भी प्रवृत्त थी, उत्तरदाता को उसकी स्टेज कैरिज को उस मार्ग के एक खंड पर संचालित करने के लिए प्राधिकृत करने वाले परमिट-परिवर्तन के अनुदान के लिए बाधक थी, जिसके संबंध में उक्त योजना प्रकाशित की गई थी।

उत्तरदाता की ओर से यह तर्क दिया गया कि योजना की यथार्थ व्याख्या करने पर, अनुमोदित योजना के अधीन केवल वे व्यक्ति ही अपवर्जित किए गए हैं, जो मदुरै से कुमुली तक संपूर्ण मार्ग के संबंध में निर्गत अनुज्ञप्तियों के अधीन अपनी स्टेज कैरिजों का संचालन कर रहे थे, न कि वे व्यक्ति, जो अधिसूचित मार्ग पर स्थित किन्हीं दो स्थानों के मध्य अथवा अधिसूचित मार्ग के बाहर स्थित किसी स्थान और अधिसूचित मार्ग पर स्थित किसी स्थान के मध्य संचालन कर रहे थे, यद्यपि वे अधिसूचित मार्ग के किसी भाग पर संचालन कर रहे हों।

अपील अनुज्ञात करते हुए,

अभिनिर्धारित : 1. मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 68-एफ(1-डी) जिस संदर्भ में आती है, उसमें यह अभिनिर्धारित करना कठिन है कि अधिनियम की धारा 68-सी के अधीन प्रकाशित योजना से संबंधित संपूर्ण मार्ग अथवा उसके किसी भाग को सम्मिलित करके परमिट में परिवर्तन हेतु किया गया आवेदन, अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) के निषेध के क्षेत्र से बाहर माना जा सकता है। धारा 68-एफ(1-डी) के प्रयोग को केवल नवीन अनुज्ञप्तियों अथवा उनके नवीकरण हेतु आवेदनों तक सीमित करने तथा उस मार्ग अथवा मार्ग के किसी भाग, जिसके संबंध में योजना प्रकाशित की गई हो, को अपवर्जित करके परमिट में परिवर्तन हेतु किए गए आवेदनों को उसके प्रयोग से बाहर रखने का कोई औचित्य नहीं है। यह तथ्य कि आवेदक किसी अन्य मार्ग पर स्टेज कैरिज संचालित करने हेतु परमिट का धारक है और वह उस परमिट में ऐसे मार्ग अथवा उसके किसी भाग को सम्मिलित करके परिवर्तन चाहता है, जिसके संबंध में धारा 68-सी के अधीन योजना प्रकाशित की गई है, कोई अंतर उत्पन्न नहीं करना चाहिए। धारा 68-एफ(1-डी) के आधारभूत सिद्धांत के अनुसार, धारा 68-सी के अधीन योजना के प्रकाशन पर ऐसे मार्ग पर सेवाओं की संख्या स्थिर हो जानी चाहिए। [395 ई-एच]

2. अनुमोदित योजना उक्त मार्ग पर अन्य व्यक्तियों द्वारा स्टेज कैरिज सेवा के संचालन को अपवर्जित करती है, सिवाय उन व्यक्तियों के, जिनके नाम उससे संलग्न परिशिष्ट II में उल्लिखित हैं। उत्तरदाता स्वयं अनुमोदित योजना के किसी उपबंध द्वारा संरक्षित नहीं है। धारा 68-सी, 68-डी तथा 68-एफ में अंतर्विष्ट उपबंधों को दृष्टिगत रखते हुए, उसे प्रश्नगत अधिसूचित मार्ग के किसी भी खंड पर संचालन करने की अनुमति नहीं दी जा सकती। [396 बी-सी]

कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बंगलौर बनाम बी.ए. जयराम एवं अन्य, **[1984] 2 एस.सी.आर. 768 तथा** आदर्श ट्रैवल्स बस सर्विस एवं एक अन्य बनाम उत्तर प्रदेश राज्य एवं अन्य**, [1985] 4 एस.सी.सी. 557, निर्दिष्ट।**

दीवानी अपीलीय अधिकारिता : 1986 की दीवानी अपील सं. 1758।

मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा 1984 की सी.आर.पी. सं. 3117 में दिनांक 22.11.1985 को पारित निर्णय एवं आदेश से।

डॉ. वाई.एस. चितले, ए.वी. रंगम, टी.वी. रत्नम तथा एम. पलानी, अपीलकर्ता की ओर से।

के.के. वेणुगोपाल, ए.टी.एम. सम्पत तथा एस. श्रीनिवासन, उत्तरदाता की ओर से।

न्यायालय का निर्णय निम्नलिखित द्वारा प्रदत्त किया गया :

वेंकटरमैया, न्यायमूर्ति। अपीलकर्ता तमिलनाडु राज्य में स्थापित राज्य परिवहन उपक्रमों में से एक है। इसने विशेष अनुमति द्वारा इस अपील में मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा 1984 की सी.आर.पी. सं. 3117 में दिए गए उस निर्णय को चुनौती दी है, जिसके द्वारा मोटरयान अधिनियम, 1939 (जिसे इसके पश्चात् "अधिनियम" कहा गया है) के उपबंधों के अधीन निर्गत एक परमिट में परिवर्तन प्रदान करने वाले आदेश की पुष्टि की गई थी, जिसके फलस्वरूप उत्तरदाता को चेक्कानुरै और मदुरै के मध्य मार्ग पर एक स्टेज कैरिज चलाने की अनुमति दी गई है, जो चेक्कानुरै, वलंदुर, उसिलामपट्टी तथा थेनी होकर जाने वाले अधिसूचित मदुरै-कुमुली मार्ग का एक भाग है। उच्च न्यायालय, राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण तथा क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी के समक्ष अपीलकर्ता ने अधिनियम की धारा 68-सी के अधीन 4 जून, 1976 को मदुरै से कुमुली मार्ग के संबंध में प्रकाशित प्रारूप योजना का अभिवचन, उत्तरदाता द्वारा प्रार्थित परमिट-परिवर्तन के अनुदान के लिए बाधा के रूप में किया था। इस न्यायालय में अपीलकर्ता ने उत्तरदाता के पक्ष में प्रदान किए गए परमिट-परिवर्तन के आदेश के लिए बाधा के रूप में, इसी मदुरै-कुमुली मार्ग के संबंध में 30 जून, 1976 को

प्रकाशित अनुमोदित योजना के अस्तित्व पर भी निर्भरता व्यक्त की है। उक्त मार्ग 4 जून, 1976 की प्रारूप योजना तथा 30 जून, 1976 की अनुमोदित योजना, दोनों में समान है। तथापि, हम सर्वप्रथम परमिट-परिवर्तन प्रदान करने वाले आदेश पर अनुमोदित योजना के प्रभाव पर विचार करेंगे।

मामले के तथ्य इस प्रकार हैं। जैसा कि पूर्व में कहा गया है, 30 जून, 1976 को अधिनियम की धारा 68-डी के अधीन मदुरै से कुमुली मार्ग के संबंध में तमिलनाडु राजपत्र में अनुमोदित योजना प्रकाशित की गई थी, जिसके द्वारा अपीलकर्ता को उस मार्ग पर अपनी स्टेज कैरिजें संचालित करने के लिए प्राधिकृत किया गया था। उक्त अनुमोदित योजना द्वारा यह प्रस्तावित किया गया था कि उपर्युक्त संपूर्ण मार्ग को आच्छादित करने वाली अनुज्ञप्तियों के अधीन अपनी स्टेज कैरिज सेवाएँ संचालित करने वाले अन्य सभी व्यक्तियों को पूर्णतः अपवर्जित कर दिया जाए, सिवाय उन व्यक्तियों के, जिनका उल्लेख उक्त योजना के परिशिष्ट II में किया गया था, और यह उनके अनुज्ञप्तियों के किसी भावी उपांतरण, परिवर्तन आदि के प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना था। योजना के परिशिष्ट II में जिन परिचालकों के नाम उल्लिखित थे, वे वे व्यक्ति थे, जो योजना के प्रकाशन की तिथि पर अधिसूचित मार्ग के विभिन्न खंडों पर विद्यमान परिचालक थे। उत्तरदाता उन व्यक्तियों में से नहीं था, जो उसके प्रकाशन की तिथि पर प्रश्नगत मार्ग के किसी भाग अथवा खंड पर स्टेज कैरिज सेवा संचालित कर रहे थे। अतः उसका नाम योजना के परिशिष्ट II में उल्लिखित नहीं किया गया था। उस समय वह अधिनियम के अधीन निर्गत परमिट के आधार पर बटलागुंडु से उसिलामपट्टी मार्ग पर स्टेज कैरिज सेवा संचालित कर रहा था, जो एक गैर-योजना मार्ग था। 28 फरवरी, 1981 को वह क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी से उक्त परमिट में परिवर्तन प्राप्त करने में सफल हुआ, जिसके द्वारा उसे उसिलामपट्टी से चेक्कानुरै तक 21.4 कि.मी. की दूरी वाले मार्ग पर संचालन करने की अनुमति प्राप्त हुई, जो अधिसूचित मार्ग का एक खंड था। उक्त आदेश के विरुद्ध दायर अपील निरस्त कर दी गई तथा उक्त अपील को निरस्त करने वाले आदेश के विरुद्ध कोई पुनरीक्षण

याचिका दायर नहीं की गई। 23.12.1982 को उसने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी से अपनी परमिट में दूसरा परिवर्तन प्राप्त किया, जिसके अधीन उसे चेक्कानुरै से मदुरै तक 16.6 कि.मी. की दूरी पर अपनी स्टेज कैरिज सेवा संचालित करने के लिए प्राधिकृत किया गया, जो अधिसूचित मार्ग का भी एक भाग था। उक्त आदेश के विरुद्ध दायर अपील राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण द्वारा निरस्त कर दी गई। तत्पश्चात् अधिनियम की धारा 64-बी (जैसा कि तमिलनाडु राज्य में प्रवृत्त थी) के अधीन उच्च न्यायालय के समक्ष एक पुनरीक्षण याचिका दायर की गई। उच्च न्यायालय ने पुनरीक्षण याचिका निरस्त कर दी। उच्च न्यायालय के उपर्युक्त आदेश के विरुद्ध विशेष अनुमति द्वारा यह अपील दायर की गई है।

जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, अपीलकर्ता ने उच्च न्यायालय के समक्ष यह अभिवचन किया था कि 4 जून, 1976 को प्रकाशित प्रारूप योजना, जो उस समय भी प्रवृत्त थी, उत्तरदाता को उस मार्ग के एक खंड पर अपनी स्टेज कैरिज संचालित करने के लिए प्राधिकृत करने वाले परमिट-परिवर्तन के अनुदान के लिए बाधा थी, जिसके संबंध में उक्त योजना प्रकाशित की गई थी। उच्च न्यायालय का यह मत था कि धारा 68-एफ(1-डी) को परमिट में परिवर्तन हेतु आवेदन के विचारण के लिए बाधा नहीं माना जा सकता, क्योंकि ऐसा आवेदन न तो परमिट के लिए आवेदन था और न ही उसके नवीकरण के लिए। उक्त निर्णय पर पहुँचने में उसने अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) पर निर्भरता व्यक्त की, जो निम्नवत् है :—

> "68-एफ(1-डी). उपधारा (1-ए) अथवा उपधारा (1-सी) में अन्यथा उपबंधित के सिवाय, धारा 68-सी के अधीन किसी योजना के प्रकाशन की तिथि तथा अनुमोदित अथवा उपांतरित योजना के प्रकाशन की तिथि के मध्यवर्ती अवधि के दौरान, ऐसी योजना द्वारा आच्छादित किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके किसी भाग के संबंध में किसी व्यक्ति के पक्ष में किसी भी वर्ग

> की सड़क परिवहन सेवा के लिए कोई परमिट न तो प्रदान की जाएगी और न ही उसका नवीकरण किया जाएगा ......"

उसने आगे *कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम, बंगलौर बनाम बी.ए. जयराम एवं अन्य*, [1984] 2 एस.सी.आर. 768 में इस न्यायालय के एक निर्णय पर भी निर्भरता व्यक्त की। उस मामले में इस न्यायालय ने पृष्ठ 789 पर निम्नवत् प्रेक्षण किया था :—

> "अतः, यह मानते हुए कि धारा 57 की उपधारा (8) में निर्दिष्ट परमिट की शर्तों के परिवर्तन हेतु आवेदन को विधिक कल्पना द्वारा नवीन परमिट के अनुदान हेतु आवेदन माना जाना है, वह प्रश्न जिस पर हमें विचार करना है, यह है कि ऐसे परिवर्तन हेतु आवेदन को किस प्रयोजन के लिए नवीन परमिट के अनुदान हेतु आवेदन माना गया है। धारा 57 की उपधाराओं (3) से (8) का समग्र रूप से अध्ययन करने पर यह स्पष्ट है कि एकमात्र प्रयोजन यह है कि ऐसे परिवर्तन हेतु आवेदन पर धारा 57 की उपधाराओं (3) से (7) द्वारा विहित प्रक्रिया लागू की जाए, न कि इस प्रयोजन के लिए कि जब परिवर्तन हेतु आवेदन अनुज्ञात कर दिया जाए, तब इस प्रकार परिवर्तित परमिट को नवीन परमिट माना जाए। यदि इस प्रकार परिवर्तित परमिट को नवीन परमिट माना जाए, तो उसका परिणाम विसंगतिपूर्ण होगा।"

उपर्युक्त प्रेक्षण से उच्च न्यायालय ने यह निष्कर्ष निकाला कि उत्तरदाता द्वारा धारित परमिट में परिवर्तन हेतु आवेदन वस्तुतः परमिट के लिए आवेदन नहीं था और वह अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) के निषेध के अंतर्गत नहीं आता था। धारा 68-एफ(1-डी) जिस संदर्भ में आती है, उसमें हमारे लिए यह स्वीकार करना कठिन है कि अधिनियम की धारा 68-सी के अधीन प्रकाशित योजना से संबंधित संपूर्ण मार्ग अथवा उसके किसी भाग को सम्मिलित करके परमिट में परिवर्तन हेतु किया गया आवेदन, अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) के

निषेध के क्षेत्र से बाहर माना जा सकता है। अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) के प्रयोग को केवल नवीन अनुज्ञप्तियों अथवा उनके नवीकरण हेतु आवेदनों तक सीमित करने तथा ऐसे मार्ग अथवा मार्ग के किसी भाग को सम्मिलित करके परमिट में परिवर्तन हेतु किए गए आवेदनों को उसके प्रयोग से बाहर रखने का कोई औचित्य नहीं है, जिसके संबंध में कोई योजना प्रकाशित की गई हो। यह तथ्य कि आवेदक किसी अन्य मार्ग पर स्टेज कैरिज संचालित करने हेतु परमिट का धारक है और वह उस परमिट में ऐसे मार्ग अथवा उसके किसी भाग को सम्मिलित करके परिवर्तन चाहता है, जिसके संबंध में अधिनियम की धारा 68-सी के अधीन योजना प्रकाशित की गई है, कोई अंतर उत्पन्न नहीं करना चाहिए। अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) के आधारभूत सिद्धांत के अनुसार, अधिनियम की धारा 68-सी के अधीन योजना के प्रकाशन पर ऐसे मार्ग पर सेवाओं की संख्या स्थिर हो जानी चाहिए। तथापि, वर्तमान मामले में अधिनियम की धारा 68-एफ(1-डी) की प्रयोज्यता का और अधिक अनुसरण करना हमारे लिए आवश्यक नहीं है, क्योंकि हमारे संज्ञान में यह लाया गया है कि यही मार्ग 30 जून, 1976 को अधिनियम की धारा 68-डी के अधीन प्रकाशित अनुमोदित योजना का भी विषय-वस्तु है, जिसका हम पूर्व में उल्लेख कर चुके हैं। जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, अनुमोदित योजना मदुरै से कुमुली तक उपर्युक्त मार्ग पर अन्य व्यक्तियों द्वारा स्टेज कैरिज सेवाओं के संचालन को अपवर्जित करती है, सिवाय उन व्यक्तियों के, जिनके नाम उससे संलग्न परिशिष्ट II में उल्लिखित हैं। उत्तरदाता स्वयं अनुमोदित योजना के किसी उपबंध द्वारा संरक्षित नहीं है। अधिनियम की धाराओं 68-सी, 68-डी तथा 68-एफएफ में अंतर्विष्ट उपबंधों को दृष्टिगत रखते हुए, उसे प्रश्नगत अधिसूचित मार्ग के किसी भी खंड पर संचालन करने की अनुमति नहीं दी जा सकती। इन उपबंधों के प्रभाव का सार इस न्यायालय की एक संविधान पीठ द्वारा *आदर्श ट्रैवल्स बस सर्विस एवं एक अन्य बनाम उत्तर प्रदेश राज्य एवं अन्य,* [1985] 4 एस.सी.सी. 557 में प्रस्तुत किया गया था। संविधान पीठ की ओर से चिनप्पा रेड्डी, न्यायमूर्ति ने पृष्ठ 566 पर निम्नवत् प्रेक्षण किया :—

> "7. धारा 68-सी, धारा 68-डी(3) तथा धारा 68-एफएफ का, धारा 2(28-ए) में 'मार्ग' अभिव्यक्ति की परिभाषा के आलोक में सावधानीपूर्वक तथा परिश्रमपूर्वक अध्ययन करने पर यह स्पष्ट रूप से प्रकट होता है कि एक बार किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके किसी भाग के संबंध में धारा 68-डी के अधीन कोई योजना प्रकाशित हो जाने पर, चाहे वह अन्य व्यक्तियों के पूर्ण अथवा आंशिक अपवर्जन के लिए हो अथवा अन्यथा, राज्य परिवहन उपक्रम के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग पर संचालन नहीं कर सकता, सिवाय इसके कि स्वयं योजना में ऐसा उपबंध किया गया हो। इन उपबंधों का एक आवश्यक परिणाम यह है कि कोई निजी परिचालक अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के किसी भाग अथवा खंड पर अपना वाहन संचालित नहीं कर सकता, जब तक कि उसे ऐसा करने के लिए स्वयं योजना की शर्तों द्वारा प्राधिकृत न किया गया हो। वह अधिसूचित मार्ग अथवा क्षेत्र के किसी भाग अथवा खंड पर केवल इस आधार पर संचालन नहीं कर सकता कि उसे मूलतः प्रदत्त परमिट अधिसूचित मार्ग अथवा क्षेत्र को आच्छादित करती थी।"

उपर्युक्त प्रेक्षण के दृष्टिगत, हमें यह अभिनिर्धारित करना होगा कि वर्तमान मामले में उत्तरदाता अधिसूचित मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर अपनी स्टेज कैरिज संचालित करने का हकदार नहीं है, यद्यपि उसे अधिसूचित मार्ग के एक खंड पर संचालन करने हेतु अपनी परमिट में परिवर्तन प्रदान किया गया हो सकता है।

हम उत्तरदाता की ओर से प्रस्तुत इस तर्क से सहमत नहीं हैं कि योजना की यथार्थ व्याख्या करने पर अनुमोदित योजना के अधीन केवल वे व्यक्ति ही अपवर्जित किए गए हैं, जो मदुरै से कुमुली तक संपूर्ण मार्ग के संबंध में निर्गत अनुज्ञप्तियों के अधीन अपनी स्टेज कैरिजों का संचालन कर रहे हैं, और वे व्यक्ति नहीं, जो अधिसूचित मार्ग पर स्थित किन्हीं दो

स्थानों के मध्य अथवा अधिसूचित मार्ग के बाहर स्थित किसी स्थान तथा अधिसूचित मार्ग पर स्थित किसी स्थान के मध्य संचालन कर रहे हैं, यद्यपि वे अधिसूचित मार्ग के किसी भाग पर संचालन कर रहे हों। हम इस मत पर दृढ़ हैं कि मदुरै और कुमुली के मध्य संपूर्ण अधिसूचित मार्ग पर अथवा उसके किसी भाग पर, राज्य परिवहन उपक्रम के अतिरिक्त, अनुमोदित योजना के परिशिष्ट ॥ में उल्लिखित व्यक्तियों के सिवाय कोई अन्य व्यक्ति स्टेज कैरिज सेवा संचालित नहीं कर सकता। अतः हम उत्तरदाता को यह निर्देश देते हैं कि वह उस खंड पर अपनी स्टेज कैरिज का संचालन न करे, जिसके संबंध में उसने अपनी परमिट में परिवर्तन प्राप्त किया है।

हमें सूचित किया गया है कि 4 जून, 1976 को प्रकाशित प्रारूप योजना पर अधिनियम की धारा 68-डी के अधीन संबंधित प्राधिकारी द्वारा विचार किया जा रहा है। उपर्युक्त अनुमोदित योजना के कारण उसे हुई असुविधा के संबंध में, उत्तरदाता के लिए यह खुला है कि वह उक्त प्राधिकारी के समक्ष ऐसा कोई अभ्यावेदन प्रस्तुत करे, जिसे प्रस्तुत करना उसे उचित परामर्शानुसार प्रतीत हो।

अतः, उपर्युक्त अपील तदनुसार अनुज्ञात की जाती है। व्यय के संबंध में कोई आदेश नहीं होगा।

ए.पी.जे. अपील अनुज्ञात।

खंडन (डिस्क्लेमर)- स्थानीय भाषा में निर्णय के अनुवाद का आशय, पक्षकारों को इसे अपनी भाषा में समझने के उपयोग तक ही सीमित है और अन्य प्रयोजनार्थ इसका उपयोग नही किया जा सकता। समस्त व्यावहारिक, कार्यालयीय, न्यायिक एवं सरकारी प्रयोजनार्थ, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रमाणिक होगा साथ ही निष्पादन तथा कार्यान्वयन के प्रयोजनार्थ अनुमान्य होगा।