

(संजय कुमार, जे.)

संजय कुमार जे. के समक्ष,

राजेश कुमार और अन्य- याचिकाकर्ता

बनाम

हरियाणा राज्य और अन्य - प्रतिवादी

2020 का सी. डब्ल्यू. पी. No.17718

10 फरवरी, 2021

हरियाणा परिवहन विभाग (समूह 'सी') सेवा नियम,

1998 नियम 9 (8)-हरियाणा सिविल सेवा (सामान्य) नियम, 2016,

नियम 108-परिवहन विभाग का विभाजन-कर्मचारियों का आवंटन-

राज्य के परिवहन विभाग को विनियामक शाखा और वाणिज्यिक

शाखा में विभाजित किया गया था-एक ही विभाग के भीतर दो

शाखाएं अलग और स्वतंत्र इकाइयां बनाती हैं-विनियामक शाखा से

वाणिज्यिक शाखा या वाणिज्यिक शाखा से विनियामक शाखा में

प्रतिनियुक्त याचिकाकर्ता-2016 नियम विशेष रूप से सरकार के

नियंत्रण वाले किसी भी विभाग में प्रतिनियुक्ति की बात करता है-

1998 के नियमों में कहा गया वाक्यांश गायब है-राज्य ने 1998 के

नियम में संशोधन नहीं किया ताकि इसे 2016 के सामान्य नियमों

के बराबर लाया जा सके-2016 के नियमों के तहत प्राप्त सामान्य

नियम को एक बार विशेष नियमों के क्षेत्र में आने के बाद सेवा में नहीं लगाया जा सकता है-1998 के नियम वर्तमान में याचिकाकर्ताओं के मामलों में लागू होते हैं, ड्राइवरों के अलावा-इसलिए, प्राधिकरण था।

यह अभिनिर्धारित किया गया कि यदि यह अधिकारियों का मामला है कि नामित व्यक्तियों के खिलाफ शिकायतें निर्देशित की गई थीं, तो उनके खिलाफ अनुशासनात्मक कार्यवाही शुरू करना उनका दायित्व था, ताकि भ्रष्ट कर्मचारियों को एक शाखा से दूसरी शाखा में स्थानांतरित करने के बजाय विभाग से पूरी तरह से हटा दिया जा सके। इस बात का कोई औचित्य नहीं है कि वर्तमान अभ्यास से प्रणाली को कैसे लाभ होगा, बड़े पैमाने पर जनता की तो बात ही छोड़िए। यह अच्छी तरह से तय किया गया है कि किसी भी प्रशासनिक कार्रवाई को तर्कसंगतता के वैज्ञानिक सिद्धांतों को संतुष्ट करना चाहिए। इसलिए, इस मामले में भी, अधिकारियों द्वारा की गई कवायद स्थायी नहीं है।

(पैरा 29)

यह अभिनिर्धारित किया कि याचिकाकर्ताओं को परिवहन विभाग की विनियामक शाखा का हिस्सा होने के नाते वाणिज्यिक शाखा में प्रतिनियुक्त/तैनात किया गया है।, हरियाणा रोडवेज, जिसे अधिकारियों के रूप में एक ही मूल इकाई का हिस्सा नहीं कहा जा सकता है, ने अपने विवेक से इन दोनों शाखाओं को एक ही विभाग के भीतर अलग-अलग और स्वतंत्र इकाइयों में विभाजित किया।

यह वाक्यांश 1998 के नियमों में गायब है और अपने विवेक में, राज्य ने 2016 के नियमों के नियम 108 के तहत प्राप्त सामान्य नियम के बराबर लाने के लिए उक्त नियम में संशोधन करने का विकल्प नहीं चुना। यह स्वयं प्राधिकरणों का मामला है कि 1998 के नियम वर्तमान में ड्राइवरों के अलावा याचिकाकर्ताओं के मामलों पर लागू होते हैं। इसलिए, वे सामान्य शासन का सहारा लेने के लिए स्वतंत्र नहीं हैं। वास्तव में, न तो 1998 के नियमों के नियम 12 और न ही 2016 के नियमों के नियम 108 से अधिकारियों को कोई लाभ हुआ है।

(पैरा 31)

यह अभिनिर्धारित किया गया है कि तार्किक रूप से, दोनों पक्षों के बीच हितों का कोई अतिव्यापी होना संभव नहीं है, चाहे वह किसी भी स्तर पर हो। शायद यही कारण है कि अधिकारियों ने अंततः दोनों शाखाओं को पूरी तरह से विभाजित कर दिया और दोनों शाखाओं को स्थायी आधार पर कर्मचारियों का आवंटन किया।

(पैरा 32)

यह अभिनिर्धारित किया कि उपरोक्त विश्लेषण पर, इस न्यायालय ने पाया कि परिवहन विभाग, हरियाणा राज्य के अधिकारियों की कार्रवाई, एक शाखा में काम करने वाले कर्मचारियों को दूसरी शाखा में प्रतिनियुक्त करने, तैनात करने या वापस भेजने में, और इसके विपरीत, कानून में

और एक से अधिक आधारों पर तथ्यों पर अस्थिर है।

(पैरा 36)

R.K.Malik और विकास बहल, वरिष्ठ अधिवक्ता, द्वारा सहायता
अमित झांजी और आकृति राज, अधिवक्ता,
सी. डब्ल्यू. पी. Nos.17718,18302 और 2020 के 18313 में
याचिकाकर्ताओं के लिए।

संजीव गुप्ता, अधिवक्ता

2020 के सी. डब्ल्यू. पी. Nos.18045 और 20053 में याचिकाकर्ताओं के
लिए।

बी. आर. महाजन, महाधिवक्ता हरियाणा
जगबीर मलिक, ए. ए. जी., हरियाणा।

महक साहनी, अधिवक्ता

सी. डब्ल्यू. पी.-17718-2020 में प्रतिवादी No.10 के लिए।

संजय कुमार, जे. ओरल

(1) इन मामलों में याचिकाकर्ताओं की शिकायतें समान हैं और उन्हीं
अधिकारियों के खिलाफ निर्देशित हैं, ये रिट याचिकाएं इस सामान्य आदेश
के माध्यम से अंतिम निपटान के लिए उत्तरदायी हैं।

सी. डब्ल्यू. पी.-17718-2020

(संजय कुमार, जे.)

(2) याचिकाकर्ताओं की संख्या 10 है। 06 इनमें से परिवहन उप-निरीक्षक हैं और अन्य 04 हरियाणा राज्य में विभिन्न स्थानों पर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों (आर. टी. ए.) में परिवहन निरीक्षक हैं। वे परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित 17.10.2020 दिनांकित आदेश पर हमला करते हैं, जिसके तहत उन्हें अन्य लोगों के साथ, एक वर्ष की अवधि के लिए हरियाणा रोडवेज के महाप्रबंधकों के कार्यालयों में तैनात/प्रतिनियुक्त किया गया था। वे परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित एक अन्य आदेश पर भी हमला करते हैं, जिसमें परिवहन निरीक्षकों और परिवहन उप-निरीक्षकों के रिक्त पदों के खिलाफ विभिन्न स्थानों पर हरियाणा रोडवेज के महाप्रबंधकों के कार्यालयों से क्लर्कों को तैनात किया गया है।

(3) दिनांक 27.10.2020 के आदेश द्वारा, इस न्यायालय ने दिनांक 17.10.2020 के दोनों विवादित आदेशों के संचालन पर रोक लगा दी। आर. टी. ए. में तैनात क्लर्कों में से, दूसरे विवादित आदेश के अनुसार, 12 को प्रतिवादी Nos. 4 से 15 के रूप में शामिल किया गया है। नोटिस की सेवा के बावजूद, प्रतिवादी No. 10 को छोड़कर इनमें से किसी भी उत्तरदाता ने इस न्यायालय के समक्ष उपस्थिति दर्ज करने और याचिकाकर्ताओं के अनुरोध का विरोध करने का विकल्प नहीं चुना। प्रतिवादी No. 10 की विद्वान अधिवक्ता मिस. महक साहनी ने कहा कि उनका मुवक्किल भी इस

मामले को लड़ना नहीं चाहता है और इस अदालत के फैसले का पालन करना करेगा।

सीडब्ल्यूपी-18302-2020

(4) याचिकाकर्ताओं की संख्या 13 है। 03 इनमें से परिवहन निरीक्षक हैं और शेष 10 परिवहन उप-निरीक्षक हैं। वे परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित दिनांक 1 के आदेश पर हमला करते हैं, जिसके तहत उन्हें अन्य लोगों के साथ हरियाणा राज्य में विभिन्न स्थानों पर हरियाणा रोडवेज के महाप्रबंधकों के कार्यालयों में तैनात/प्रतिनियुक्त किया गया था। वे हरियाणा राज्य में विभिन्न स्थानों पर हरियाणा रोडवेज के महाप्रबंधकों के कार्यालयों से परिवहन निरीक्षक/सहायक या परिवहन उप-निरीक्षक/क्लर्क के खाली पदों पर क्लर्क तैनात करने के लिए परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित 20.10.2020 के आदेश पर भी हमला करते हैं।

(5) दिनांक 04.11.2020 के आदेश द्वारा, इस न्यायालय ने निर्देशों के आधार पर हरियाणा के विद्वान महाधिवक्ता की इस दलील को नोट किया कि याचिकाकर्ताओं को पहले ही मुक्त कर दिया गया था और वे उस विभाग में शामिल हो गए थे जहां उन्हें प्रतिनियुक्ति पर भेजा गया था और दावा किया गया था।

याचिकाकर्ताओं विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री विकास बहल ने इसके विपरीत यह स्पष्ट किया कि यदि याचिकाकर्ताओं को मुक्त नहीं किया गया था और/या वे उस विभाग में शामिल नहीं हुए थे जहां उन्हें प्रतिनियुक्ति पर भेजा गया था, तो उस तारीख तक की यथास्थिति बनाए रखी जानी चाहिए। आर. टी. ए. में तैनात क्लर्कों में से, दिनांक 20.10.2020 के विवादित आदेश के तहत, 22 को प्रतिवादी Nos.4 से 25 के रूप में शामिल किया गया है। नोटिस की सेवा के बावजूद, उनमें से कोई भी इस न्यायालय के समक्ष उपस्थित नहीं हुआ।

सीडब्ल्यूपी-18313-2020

(6) याचिकाकर्ताओं की संख्या 09 है। वे हरियाणा राज्य में विभिन्न आर. टी. ए. में सहायक सचिव हैं। वे परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित 17.10.2020 दिनांकित आदेश पर हमला करते हैं, जिसमें उन्हें अन्य सहायक सचिवों के साथ एक वर्ष की अवधि के लिए निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा के कार्यालय में तैनात किया गया था। वे निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा पारित दिनांक 26/27.10.2020 के आदेश पर भी हमला करते हैं, जिसमें दिनांक 17.10.2020 के आदेश में उल्लिखित 14 सहायक सचिवों में से 12 को स्थापना शाखाओं और हरियाणा रोडवेज के महाप्रबंधकों के कार्यालयों में रिक्तियों के खिलाफ नामित स्थानों पर

तैनात/समायोजित किया गया है। इस रिट याचिका में सी. डब्ल्यू. पी.-18302-2020 की तरह ही 04.11.2020 पर अंतरिम राहत दी गई थी।

सीडब्ल्यूपी-18045-2020

(7) याचिकाकर्ताओं की संख्या 12 है। वे चालक हैं। वे परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित 17.10.2020 दिनांकित आदेश पर हमला करते हैं, जिसके तहत उन्हें अन्य चालकों के साथ हरियाणा रोडवेज वापस भेज दिया गया था। यह आदेश निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा परिवहन आयुक्त, हरियाणा को संबोधित पत्र की निरंतरता में पारित किया गया था, जिसमें उन्हें सूचित किया गया था कि निर्देश जारी किए गए थे कि हरियाणा राज्य परिवहन से परिवहन आयुक्त के कार्यालय में प्रतिनियुक्ति पर आए 22 चालकों को तत्काल प्रभाव से उनके मूल डिपो में वापस भेजा जाए और उनके स्थान पर, वर्ष 2018 के दौरान हरियाणा कर्मचारी चयन आयोग द्वारा उपलब्ध कराए गए 22 चालकों को प्रतिनियुक्ति के आधार पर परिवहन आयुक्त के कार्यालय में भेजा जाए। पत्र में उन 22 चालकों का विवरण भी दिया गया है जिन्हें प्रतिनियुक्ति पर भेजा गया था। उक्त पत्र को भी चुनौती दी गई है। इसके अलावा, याचिकाकर्ताओं ने परिवहन आयुक्त, हरियाणा द्वारा पारित दिनांक 17.10.2020 के परिणामी आदेश को चुनौती दी है, जिसके तहत दिनांक 17.10.2020 के पत्र के तहत निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा प्रतिनियुक्ति पर भेजे गए चालकों को नियुक्ति आवंटित की गई थी।

(संजय कुमार, जे.)

(8) दिनांक 30.10.2020 के आदेश द्वारा, इस न्यायालय ने विवादित आदेशों और दिनांकित 17.10.2020 के पत्र के संचालन पर रोक लगा दी। रिट याचिका दायर करने के बाद, प्रतिनियुक्ति के आधार पर लाए गए 07 चालकों को इस रिट याचिका में प्रतिवादी Nos.4 से 10 के रूप में शामिल किया गया था। नोटिस की सेवा के बावजूद, उनमें से कोई भी इस न्यायालय के समक्ष उपस्थित नहीं हुआ।

सीडब्ल्यूपी-20053-2020

(9) याचिकाकर्ताओं की संख्या 10 है। वे चालक भी हैं। वे उसी आदेश और सी. डब्ल्यू. पी.-18045-2020 में याचिकाकर्ताओं द्वारा विवादित 17.10.2020 दिनांकित पत्र पर हमला करते हैं। उन्होंने रिट याचिका दायर करने के बाद प्रतिवादी संख्या 4 से 10 के रूप में प्रतिनियुक्ति पर लाए गए कुछ चालकों को भी शामिल किया। नोटिस की सेवा के बावजूद, प्रतिवादी संख्या 4 से 10 ने इस न्यायालय के समक्ष उपस्थित होने का विकल्प नहीं चुना। इस रिट याचिका में कोई अंतरिम आदेश नहीं दिया गया था क्योंकि श्री जगबीर मलिक, विद्वान अतिरिक्त महाधिवक्ता हरियाणा ने इस अदालत को सूचित किया था कि सी. डब्ल्यू. पी.-18045-2020 में अंतरिम राहत दिए जाने के समय कुछ महत्वपूर्ण पहलुओं को सामने नहीं लाया गया था।

पृष्ठभूमि

(10) हरियाणा सरकार के परिवहन विभाग में दो अलग-अलग शाखाएँ थीं।, विनियामक शाखा और वाणिज्यिक शाखा (हरियाणा रोडवेज) लेकिन वर्ष 2002 तक एक इकाई बनी रही। यह केवल 20.09.2002 पर था कि इस विभाग को कम से कम शीर्ष पर अलग किया गया था। यह विभाजन 'द मोर मॉडर्न कोऑपरेटिव' में सुप्रीम कोर्ट के फैसले के कारण हुआ था।

ट्रांसपोर्ट सोसाइटी लिमिटेड बनाम वित्तीय आयुक्त और सरकार के सचिव, हरियाणा और एक अन्य '(2001 की सिविल अपील **No.6974** दिनांक 09.07.2002)। इस प्रकार के विभाजन के अनुसार, रेगुलेटरी विंग का नेतृत्व राज्य परिवहन नियंत्रक ने किया, एक पद जो 14.03.2003 पर बनाया गया था, और कमर्शियल विंग (हरियाणा रोडवेज) परिवहन आयुक्त, हरियाणा के नियंत्रण में था। मार्च, 2010 में, राज्य परिवहन नियंत्रक का पदनाम बदलकर परिवहन आयुक्त (नियामक शाखा) कर दिया गया था, जबकि वाणिज्यिक शाखा में परिवहन आयुक्त का पद बदलकर महानिदेशक, राज्य परिवहन (वाणिज्यिक शाखा) कर दिया गया था।

(11) हालाँकि, दोनों शाखाओं के कर्मचारियों को वर्ष 2013 तक अलग नहीं किया गया था। केवल 14.05.2013 पर निर्णय लिया गया था कि मौजूदा कर्मचारियों को ड्रॉ के माध्यम से दोनों शाखाओं में आवंटित किया जाए। आवंटन की प्रस्तावित कार्यप्रणाली से व्यथित होकर हरियाणा परिवहन विभाग के कुछ कर्मचारियों ने सी. डब्ल्यू. पी.-10568-2013 दाखिल

किया, जिसका शीर्षक था- बलजिंदर सिंह और अन्य बनाम हरियाणा राज्य और अन्य, इस न्यायालय के समक्ष। उक्त रिट याचिका को 18.04.2017 पर अनुमति दी गई थी और अधिकारियों को विकल्प आमंत्रित करने के बाद ही कर्मचारियों को आवंटित करने का निर्देश दिया गया था।

(12) इस संबंध में, परिवहन आयुक्त, हरियाणा के दिनांकित पत्र का संदर्भ दिया जा सकता है, जिसमें विनियामक शाखा के कर्मचारियों को संबोधित किया गया है, जिसमें कहा गया है कि परिवहन विभाग 2003 से दो शाखाओं में काम कर रहा था, अर्थात्, वाणिज्यिक शाखा और विनियामक शाखा, और दोनों शाखाओं के कर्मचारियों की स्थिति और प्रशासनिक अधिकारी अलग-अलग थे। उन्होंने पुष्टि की कि नियामक शाखा की कार्य शैली पूरी तरह से अलग थी और वर्ष 2003 से दोनों शाखाओं में समान कर्मचारी काम कर रहे थे। इसके बाद उन्होंने सी. डब्ल्यू. पी.-10568-2013 के आदेश का उल्लेख किया और कहा कि उनके कार्यालय में काम करने वाले इच्छुक कर्मचारियों से विकल्प प्राप्त करना आवश्यक हो गया था कि क्या वे उनके कार्यालय में काम करना चाहते हैं या हरियाणा के राज्य परिवहन महानिदेशक के कार्यालय में समायोजित होना चाहते हैं। इसी तर्ज पर, राज्य परिवहन, हरियाणा के महानिदेशक ने अपने दिनांक 04.04.2018 के पत्र द्वारा परिवहन आयुक्त, हरियाणा और हरियाणा में

आर. टी. ए. के सभी सचिवों को सूचित किया कि दोनों शाखाओं में सामान्य संवर्ग में काम करने वाले कर्मचारियों/कर्मचारियों का आवंटन, अर्थात्, वाणिज्यिक शाखा और विनियामक शाखा, अभी तक नहीं किया गया था और अनुरोध किया कि यदि विनियामक शाखा में समायोजित कोई अधिकारी वाणिज्यिक शाखा में शामिल/समायोजन के लिए अपना विकल्प देना चाहता है, तो उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उसका विकल्प उसके कार्यालय द्वारा 06.04.2018 पर लिखित रूप में अग्रेषित/प्राप्त किया गया था और यदि उन्होंने इस संबंध में लिखित रूप में कोई विकल्प प्रस्तुत नहीं किया, तो यह माना जाएगा कि वे अपने वर्तमान समायोजन के लिए सहमत हो गए थे। इसके बाद मई, 2018 में स्थायी आवंटन किया गया और दोनों शाखाओं के कर्मचारियों को अलग कर दिया गया। जबकि, विवादित आदेशों के माध्यम से, दोनों शाखाओं में काम करने वाले कर्मचारियों को अब फेरबदल करने की मांग की जाती है, चाहे वह प्रतिनियुक्ति, तैनाती या प्रत्यावर्तन के नाम पर हो।

कानूनी व्यवस्था

(13) याचिकाकर्ताओं की ओर से की गई विभिन्न दलीलों और राज्य द्वारा दी गई प्रतिक्रियाओं की ओर रुख करने से पहले, हरियाणा परिवहन विभाग पर लागू नियमों ध्यान दें देना उचित होगा। हरियाणा परिवहन विभाग (समूह 'बी') सेवा नियम, 1992, संविधान के अनुच्छेद 309 के प्रावधान द्वारा प्रदत्त शक्ति का प्रयोग करते हुए बनाए गए थे और हरियाणा

(संजय कुमार, जे.)

परिवहन विभाग (समूह 'बी' सेवा) पर लागू होते थे, जिसमें उसके परिशिष्ट 'ए' में दिखाए गए पद शामिल थे। परिशिष्ट 'A' यह दर्शाता है कि इस मुकदमे में शामिल किसी भी पद का उसमें उल्लेख नहीं है। इसलिए उक्त नियमों की कोई प्रासंगिकता नहीं होगी, लेकिन यह ध्यान दिया जा सकता है कि 'सेवा करने की देयता' से संबंधित इन नियमों का नियम 12 वही है जो 1998 के बाद के नियमों में था, जिसे अवसंरचना के रूप में संदर्भित किया गया था। परिशिष्ट 'ए' के सीरियल Nos.7 और 8 के पदों से यह भी स्पष्ट होता है कि इन नियमों के तहत आने वाले पद परिवहन विभाग के मुख्य कार्यालय के साथ-साथ रोडवेज विंग में भी थे।

(14) इसके बाद हरियाणा परिवहन विभाग (समूह 'सी') हरियाणा सड़क सेवा नियम, 1995 (संक्षेप में, '1995 के नियम') आते हैं, जिन्हें संविधान के अनुच्छेद 309 के प्रावधान के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए भी बनाया गया था। इन नियमों के नियम 41 में प्रावधान किया गया है कि सेवा पर लागू और इनमें से किसी भी नियम के अनुरूप कोई भी नियम, जो इन नियमों के शुरू होने से तुरंत पहले लागू था, निरस्त कर दिया गया था। ये नियम उस सेवा पर लागू थे जिसमें उसके परिशिष्ट 'ए' में दिखाए गए पद शामिल थे। परिशिष्ट 'ए' में मंत्रिस्तरीय कर्मचारी, परिचालन कर्मचारी और तकनीकी कर्मचारियों की अलग-अलग श्रेणियों में

पदों का विवरण दिया गया है। सहायक, लेखाकार और क्लर्क के पदों का उल्लेख 'मंत्रिस्तरीय कर्मचारी' शीर्षक के तहत किया जाता है, जबकि निरीक्षक और उप-निरीक्षक के पदों का उल्लेख 'परिचालन कर्मचारी' शीर्षक के तहत किया जाता है। हल्के कार चालकों और भारी वाहन चालकों का भी इसी शीर्षक के तहत उल्लेख मिलता है। हालाँकि, यह ध्यान दिया जा सकता है कि ये नियम, अपने नामकरण के अनुसार, केवल हरियाणा रोडवेज पर लागू होते थे।, वाणिज्यिक शाखा।

(15) अंत में हरियाणा परिवहन विभाग (समूह 'सी') परिवहन आयुक्त कार्यालय सेवा नियम, 1998 (संक्षेप में, '1998 के नियम') आते हैं। इन नियमों की उत्पत्ति संविधान के अनुच्छेद 309 के प्रावधान से भी होती है। ये नियम उस सेवा पर लागू होते हैं जिसमें उसके परिशिष्ट 'ए' में दिखाए गए पद शामिल होते हैं, जिन्हें इस प्रकार विभाजित किया गया था- मंत्रिस्तरीय कर्मचारी, परिचालन कर्मचारी और तकनीकी कर्मचारी। सहायक सचिवों, सहायकों, लेखाकारों, परिवहन उप-निरीक्षकों और लिपिकों का उल्लेख 'मंत्रिस्तरीय कर्मचारी' शीर्षक के तहत मिलता है। कर्मचारी कार चालकों का उल्लेख 'परिचालन कर्मचारी' शीर्षक के तहत मिलता है। ये नियम, अपने शीर्षक के अनुसार, परिवहन आयुक्त के कार्यालय में लागू होते हैं। इस पर नियम 2 (एफ) द्वारा जोर दिया गया है, जिसमें 'सेवा' को हरियाणा परिवहन विभाग (समूह 'सी') परिवहन आयुक्त कार्यालय सेवा के रूप में परिभाषित किया गया था। हालाँकि, इन नियमों के बारे में बहुत कुछ कहा जाना बाकी है।

तथ्य

(16) श्री आर. के. मलिक और श्री विकास बहल, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता वकील 2020 के सी. डब्ल्यू. पी. NOS- 17718, 18302 के 18313 में याचिकाकर्ताओं के लिए विद्वान अधिवक्ता श्री अमित झांजी और मिस आकृति राज और सी. डब्ल्यू. पी. Nos.18045 और 2020 के 20053 में याचिकाकर्ताओं के लिए विद्वान अधिवक्ता श्री संजीव गुप्ता पर अब विचार किया जा सकता है।

(17) मुख्य रूप से, यह तर्क दिया जाता है कि दोनों शाखाओं के विभाजन और स्थायी आधार पर कर्मचारियों के आवंटन के बाद, अधिकारियों के लिए उनकी सहमति के बिना दूसरी शाखा में एक शाखा के कर्मचारियों को तैनात/प्रतिनियुक्त करने के लिए खुला नहीं है। दूसरा, यह तर्क दिया जाता है कि अधिकारियों ने यह भी सत्यापित नहीं किया कि क्या याचिकाकर्ता जो परिवहन निरीक्षकों, परिवहन उप-निरीक्षकों और सहायक सचिवों के रूप में काम कर रहे थे, उन्हें वाणिज्यिक शाखा में तैनात किया जा सकता था, जहां ऐसे कोई पद मौजूद नहीं थे। याचिकाकर्ताओं के अनुसार, उन्हें लागू नियमों के अनुसार वाणिज्यिक शाखा में मौजूद पदों पर काम करने के लिए नहीं बनाया जा सकता था।

(18) इसके अलावा, उनका तर्क है कि उन्हें उन लोगों के अधीन काम करना होगा जो उस समय उनके कनिष्ठ थे जब दोनों शाखाओं को एक माना जाता था। इस तथ्य का भी संदर्भ दिया जाता है कि प्रतिनियुक्ति आदेश यह भी संकेत नहीं देते हैं कि प्रतिनियुक्त/तैनात कर्मचारियों को कहाँ काम करना था, लेकिन अन्य आदेश, जिनके द्वारा वाणिज्यिक शाखा से उन लोगों को नियामक शाखा में लाया गया था, ने इस तरह के विवरण प्रस्तुत किए।

(19) यह बताया गया है कि प्रतिनियुक्ति/तैनाती के विवादित आदेशों से कोई कारण सामने नहीं आया है कि इस तरह की कवायद क्यों की गई, लेकिन लिखित बयान में, अधिकारियों ने कहा था कि यह लोक हित में किया गया था क्योंकि नियामक शाखा के कामकाज के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई थीं। यह आगे बताया गया है कि अधिकारियों ने इस कवायद को शुरू करने का दावा किया है ताकि प्रणाली को सुव्यवस्थित किया जा सके, लेकिन प्राप्त शिकायतों की प्रकृति और जिन व्यक्तियों के खिलाफ ऐसी शिकायतें की गई थीं, उनके बारे में कोई विवरण सामने नहीं आया है। याचिकाकर्ताओं का कहना है कि अधिकारियों को निर्दोष पाए बिना इस तरह की प्रतिनियुक्ति/तैनाती नहीं करनी चाहिए थी, क्योंकि कार्रवाई कलंकित प्रकृति की है। वैकल्पिक रूप से, यह इंगित किया जाता है कि यदि नामित व्यक्तियों के खिलाफ कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त नहीं हुई थी, तो अधिकारियों को यह बताना पड़ता था कि वे नियामक शाखा से विशेष कर्मचारियों को चुनने और चुनने के बारे में कैसे गए ताकि उन्हें एक वर्ष के लिए प्रतिनियुक्ति/तैनाती के अधीन किया जा सके। यह भी तर्क दिया

(संजय कुमार, जे.)

जाता है कि याचिकाकर्ताओं के पदोन्नति के अवसर उनकी प्रतिनियुक्ति/तैनाती से प्रतिकूल रूप से प्रभावित होंगे।

20) चालकों के मामलों में, उन्होंने जोर देकर कहा कि स्थायी आधार पर दोनों शाखाओं के बीच कर्मचारियों के आवंटन से पहले, विभाग में सभी चालक समान थे, लेकिन उनमें से किसी से भी विकल्प प्राप्त नहीं किए गए थे। उन्होंने तर्क दिया कि अधिकारियों द्वारा अपनाई गई नीति के संदर्भ में, चालकों को दिनांकित 04.04.2018 पत्र को ध्यान में रखते हुए 'जैसा है वैसा ही है' के आधार पर आवंटित किया जाना था। यह बताया गया है कि सी. डब्ल्यू. पी.-13102-2018 को नियामक शाखा में काम करने वाले कुछ चालकों द्वारा दायर किया गया था जब अधिकारियों ने स्थानांतरण के आधार पर नियामक शाखा में चालकों के पदों को भरने के लिए दिनांक 12.04.2018 का संचार/परिपत्र जारी किया था। उन्होंने उसी पर हमला किया और अधिकारियों को नियामक शाखा में बने रहने की अनुमति देने का निर्देश देने की भी मांग की। हालांकि, 12.04.2018 दिनांकित संचार/परिपत्र को अधिकारियों द्वारा स्वयं वापस ले लिया गया था और इसके आलोक में, रिट याचिका को 01.03.2017 पर खारिज कर दिया गया क्योंकि इसे निष्फल कर दिया गया था। हालांकि, सीएम-7107-2019 को तब उक्त रिट याचिका में दायर किया गया था जिसमें दिनांकित 01.03.2017 के बर्खास्तगी आदेश को वापस लेने की मांग की गई थी

और अधिकारियों को निर्देश देने का अनुरोध किया गया था कि वे याचिकाकर्ताओं को नियामक शाखा में बने रहने की अनुमति दें। यह आवेदन अभी भी विचाराधीन है।

(21) यह तर्क दिया जाता है कि चूंकि चालकों का दावा है कि वे पहले से ही नियामक शाखा में शामिल हैं, अभी तक लंबित रिट याचिका में निर्णय नहीं लिया गया है, इसलिए अधिकारियों के लिए इस तथ्य की अनदेखी करते हुए कि वे बहुत लंबे समय से नियामक शाखा में काम कर रहे हैं, उन्हें उनके तथाकथित मूल विभाग में वापस भेजने के लिए खुला नहीं है। यह दावा किया जाता है कि हालांकि अधिकारियों का दावा है कि दोनों शाखाओं के बीच चालकों का कोई विभाजन नहीं था, लेकिन उनके कार्य इसके विपरीत प्रदर्शित करते हैं।

(22) पूर्वोक्त विवादों का जवाब देते हुए, हरियाणा के विद्वान महाधिवक्ता ने तर्क दिया कि याचिकाकर्ताओं की एक शाखा से दूसरी शाखा में प्रतिनियुक्ति के लिए उनकी सहमति की आवश्यकता नहीं है। वह 1998 के नियमों के नियम 12 और हरियाणा सिविल सेवा (सामान्य) नियम, 2016 के नियम 108 (संक्षेप में, '2016 के नियम') पर भी भरोसा करेंगे। वे इस बात पर जोर देंगे कि 1998 के नियम वाणिज्यिक शाखा और परिवहन आयुक्त के मुख्य कार्यालय पर भी लागू होते हैं, विनियामक शाखा, जबकि विनियामक शाखा के क्षेत्रीय कार्यालय 1995 के नियमों द्वारा शासित होंगे। उन्होंने कहा कि अलग-अलग नियम अभी बनाए जाने हैं और इस बीच 1998 के नियम दोनों शाखाओं पर लागू होंगे। वह यह इंगित करेंगे कि

वर्तमान तैनाती केवल एक वर्ष की सीमित अवधि के लिए है और जोर देकर कहेंगे कि यह उपाय लोक हित में अपनाया गया था ताकि

विनियामक शाखा के कामकाज के बारे में शिकायतों के कारण प्रशासन को सुव्यवस्थित किया जा सके। वह कहेंगे कि ऐसे विशिष्ट व्यक्तियों के खिलाफ शिकायतें नहीं की गईं और यही कारण है कि प्रतिनियुक्ति/तैनाती के सामान्य आदेश पारित किए गए, जिन्हें कलंकित नहीं माना जा सकता था। विद्वान महाधिवक्ता इस न्यायालय को यह भी आश्वासन देंगे कि याचिकाकर्ताओं में से किसी को भी अपने कनिष्ठों के अधीन काम करने के लिए मजबूर नहीं किया जाएगा या वाणिज्यिक शाखा में तैनात होने के कारण उनके वेतनमान या पदों के समतुल्यता के मामले में कोई प्रतिकूलता नहीं झेलनी पड़ेगी। वह आगे कहेंगे कि उनके प्रचार के अवसर एक साल की अवधि के लिए इस व्यवस्था से प्रभावित नहीं होंगे।

(23) चालकों से संबंधित मामलों में, हरियाणा के अतिरिक्त महाधिवक्ता श्री जगबीर मलिक ने कहा कि उन सभी को 1995 के नियमों के तहत नियुक्त किया गया था क्योंकि 1998 के नियमों में भारी वाहन चालकों का कोई उल्लेख नहीं था। उन्होंने कहा कि परिवहन विभाग को तीन अलग-अलग इकाइयों के रूप में माना जाना चाहिए-आर. टी. ए. वाली नियामक शाखा, हरियाणा रोडवेज वाली वाणिज्यिक शाखा और इन दोनों शाखाओं के मुख्य कार्यालय। उन्होंने कहा कि नियामक शाखा का मुख्य कार्यालय 1998 के नियमों द्वारा शासित था और वाणिज्यिक शाखा के क्षेत्रीय कार्यालय भी

और केवल महाप्रबंधक (सड़क मार्ग) 1995 के नियमों द्वारा शासित होंगे। वह आगे कहेंगे कि सर्वोच्च न्यायालय के फैसले के अनुसार केवल मुख्य कार्यालय को विभाजित किया गया था और दावा करते हैं कि चालकों को वाणिज्यिक शाखा से नियामक शाखा में प्रतिनियुक्ति पर भेजा गया था, हालांकि आदेश इसे स्थानांतरण के रूप में बताते हैं।

बिन्दु

(24) याचिकाकर्ताओं को अपने कनिष्ठों के अधीन काम करना होगा या नहीं और क्या उनके पदोन्नति के अवसर प्रभावित होंगे या नहीं, इसके अलावा उन्हें वाणिज्यिक शाखा में कर्तव्यों की प्रकृति का निर्वहन करना होगा, जहां एक ही पदनाम के पद भी मौजूद नहीं हैं, ये गौण मुद्दे हैं। इस न्यायालय को, सबसे पहले, विवादित आदेशों की वैधता के प्रारंभिक मुद्दे को संबोधित करना होगा, जिसके तहत अधिकारियों द्वारा प्रतिनियुक्ति/तैनाती/प्रत्यावर्तन और नियुक्ति को प्रभावित किया गया है। दूसरा, इस न्यायालय को यह भी जांचना होगा कि क्या यह प्रशासनिक कवायद उचित, तर्कसंगत और मनमानेपन से मुक्त थी।

(25) शुरुआत में, यह ध्यान दिया जा सकता है कि परिवहन विभाग की दोनों शाखाओं के विभिन्न स्तरों पर लागू नियमों के बारे में कोई स्पष्टता नहीं है। जैसा कि पहले ही बताया जा चुका है, 1992 के नियमों की कोई प्रासंगिकता नहीं है, लेकिन यह इंगित करता है कि वे दोनों शाखाओं पर लागू होते हैं।

(संजय कुमार, जे.)

1995 के नियम, उनके नामकरण के अनुसार, नियामक शाखा में लागू नहीं हो सकते थे। इसके विपरीत तर्क को केवल अस्वीकार करने के लिए उल्लेख करने की आवश्यकता है। यह अधिकारियों के लिए खुला नहीं है कि वे 1995 के नियमों का विस्तार नियामक विंग के फील्ड स्टाफ, यानी आर. टी. ए. में काम करने वाले कर्मचारियों तक करें।

(26) जब 1998 के नियमों की बात आती है, तो शीर्षक इस धारणा की ओर ले जाता है कि वे केवल परिवहन आयुक्त के कार्यालय पर लागू होते हैं। उस समय, वर्ष 1998 में, परिवहन विभाग अविभाजित था और दोनों शाखाएं एक विभाग का हिस्सा थीं, जो एक प्रमुख परिवहन आयुक्त के नियंत्रण में थीं। महत्वपूर्ण रूप से, ये नियम 'मंत्रिस्तरीय कर्मचारी' के तहत परिवहन उप-निरीक्षक के पद को दर्शाते थे। ऐसे कोई स्थायी पद नहीं थे और केवल 33 अस्थायी पद उपलब्ध थे। मोटर वाहन निरीक्षक के पद को 'तकनीकी कर्मचारी' के हिस्से के रूप में दिखाया गया था और ऐसे 3 स्थायी पद और 3 अस्थायी पद थे। इसके अलावा, भर्ती की विधि से संबंधित इन नियमों के नियम 9 (8) में प्रावधान किया गया है कि सहायक लेखाकार, कनिष्ठ लेखा परीक्षक, परिवहन उप-निरीक्षक, सहायक-सह-कैशियर और कार्यालय-सह-लेजर सहायक के पदों को स्थानांतरण के

अलावा जूनियर स्केल आशुलिपिक, आशुलिपिक, क्लर्क, स्टोर खरीद क्लर्क और कंप्यूटर ऑपरेटरों की पदोन्नति द्वारा भरा जा सकता है। इसके तहत 'नोट' ने स्पष्ट किया कि सहायक और परिवहन उप-निरीक्षक के पद विनिमेय थे।

(27) 1998 के नियमों के तहत यह स्थिति होने के कारण, अधिकारियों का तर्क है कि ये नियम याचिकाकर्ताओं पर भी लागू होंगे। यह ध्यान दें महत्वपूर्ण है कि हरियाणा सरकार के परिवहन आयुक्त को संबोधित ज्ञापन में परिवहन विभाग के अतिरिक्त मुख्य सचिव ने कहा कि परिवहन आयुक्त, हरियाणा के कार्यालय में नियामक शाखा में कुछ पदों के नामकरण में बदलाव के लिए सरकार की मंजूरी दी गई थी। इसके तहत, यह प्रावधान किया गया था कि सहायक/लेखाकार के पद को परिवहन निरीक्षक के रूप में बुलाया जाएगा जबकि क्लर्क के पद को परिवहन उप-निरीक्षक के रूप में बुलाया जाएगा। इसके अनुसार, परिवहन आयुक्त, हरियाणा ने राज्य परिवहन, हरियाणा के निदेशक और राज्य में आर. टी. ए. के सभी सचिवों को सूचित करते हुए आई. डी. 1 दिनांकित ज्ञापन जारी किया कि 117 क्लर्कों और 67 सहायकों/लेखाकारों के पदों के नाम क्रमशः परिवहन उप-निरीक्षकों और परिवहन निरीक्षकों में बदल दिए गए हैं। नामकरण का यह परिवर्तन 1998 के नियमों के अनुरूप नहीं था, यदि वे सब भी लागू थे, क्योंकि इसके नियम 9 (8) ने यह स्पष्ट कर दिया था कि परिवहन उप-निरीक्षक और सहायक के पद पर परस्पर विनिमेय थे। आश्चर्य की बात यह है कि सरकार ने उक्त नियमों में संशोधन किए बिना, यदि लागू हो, तो क्लर्क के पद की तुलना परिवहन उप-निरीक्षक के पद से कर

दी। महत्वपूर्ण बात यह है कि क्लर्कों ने परिवहन उप-निरीक्षक के पद पर पदोन्नति के लिए फीडर श्रेणी का हिस्सा बनाया। इस प्रकार, वर्ष 2003 में दोनों इकाइयों को विभाजित करने के कदम के बावजूद, दोनों शाखाओं और उन पर लागू नियमों के संबंध में अधिकारियों की ओर से स्पष्टता और विवेक का पूर्ण अभाव है। इसे हल्के से कहने के लिए, इन दोनों शाखाओं और उनमें काम करने वाले कर्मचारियों से निपटने में अधिकारियों द्वारा अपनाया गया तदर्थ दृष्टिकोण वांछित होने के लिए बहुत कुछ छोड़ देता है। यह ध्यान दिया जाए कि अधिकारियों द्वारा स्वयं संबोधित 03.02.2017 दिनांकित पत्र में यह स्पष्ट किया गया था कि इन दोनों शाखाओं को अलग और स्वतंत्र इकाइयों के रूप में माना जाना था। इसलिए, उन्हें स्वतंत्र रूप से नियंत्रित करने के लिए उचित नियम बनाए जाने चाहिए थे। ऐसा नहीं किए जाने पर, नियमों के विपरीत समानता के नए वर्गों के साथ आने में अधिकारियों के दृष्टिकोण, जो उनके अनुसार लागू होते हैं, ने और अधिक भ्रम पैदा कर दिया। इसके अलावा, यह ध्यान दिया जा सकता है कि नियमों में परिवहन निरीक्षक का पद भी मौजूद नहीं है और ऐसा प्रतीत होता है कि इस पद को मनगढ़ंत तरीके से बनाया गया है।

(28) यह भी ध्यान दिया जा सकता है कि प्रतिनियुक्ति के विवादित आदेश पूरी तरह से तर्कसंगत नहीं हैं। इस बात का कोई संकेत नहीं है कि किस आधार पर नियामक शाखा के चुनिंदा कर्मचारियों को प्रतिनियुक्ति/तैनाती के अधीन किया गया है। यद्यपि विद्वान महाधिवक्ता यह

कहेंगे कि यह एक चल रही कवायद है और अन्य लोगों को भी इसी तरह की प्रतिनियुक्ति/तैनाती के अधीन किया जाएगा, लेकिन वह यह बताने में असमर्थ हैं कि किस आधार पर इन विशेष कर्मचारियों को पहली बार में इस तरह की प्रतिनियुक्ति/तैनाती के लिए चुना गया है। यह एक माना गया तथ्य है कि नियामक शाखा में 99 परिवहन उप-निरीक्षकों में से 55 को प्रतिनियुक्ति/तैनाती के अधीन किया गया है। इसी तरह 82 परिवहन निरीक्षकों में से 48 को प्रतिनियुक्ति/तैनाती पर भेजा गया है और 21 सहायक सचिवों में से 13 को वाणिज्यिक शाखा में प्रतिनियुक्त/तैनात किया गया है।

(29) इन रिट याचिकाओं में दायर अपने जवाबों में अधिकारियों ने कहा है कि भ्रष्टाचार की शिकायतें मिलने के कारण जनहित में वर्तमान उपाय अपनाया गया है। उनके अनुसार, वर्तमान कवायद वाणिज्यिक वाहनों की जांच की प्रणाली को सुव्यवस्थित करने के लिए की गई है। शिकायतों को रिकॉर्ड में नहीं रखा गया है। इसके अलावा, यह नहीं बताया गया है कि कैसे हरियाणा रोडवेज से कर्मचारियों को लाने के लिए विनियामक खंड में परिवहन निरीक्षकों, परिवहन उप-निरीक्षकों और सहायक सचिवों के कर्तव्यों, वाणिज्यिक वाहनों की जांच की प्रणाली को सुव्यवस्थित किया जाएगा। यदि यह अधिकारियों का मामला है कि नामित व्यक्तियों के खिलाफ शिकायतें निर्देशित की गई थीं, तो उनके खिलाफ अनुशासनात्मक

(संजय कुमार, जे.)

कार्यवाही शुरू करना उनका दायित्व था, ताकि भ्रष्ट कर्मचारियों को एक शाखा से दूसरी शाखा में स्थानांतरित करने के बजाय विभाग से पूरी तरह से हटा दिया जा सके। इस बात का कोई औचित्य नहीं है कि वर्तमान अभ्यास से प्रणाली को कैसे लाभ होगा, बड़े पैमाने पर जनता की तो बात ही छोड़िए। यह अच्छी तरह से तय किया गया है कि किसी भी प्रशासनिक कार्रवाई को तर्कसंगतता के वैज्ञानिक सिद्धांतों को संतुष्ट करना चाहिए। इसलिए, इस मामले में भी, अधिकारियों द्वारा की गई कवायद टिकाऊ नहीं है।

(30) इसके अलावा, 1998 के नियमों का नियम 12, जिसका शीर्षक 'सेवा करने की देयता' है, भले ही इसे विनियामक खंड में परिवहन निरीक्षकों, परिवहन उप-निरीक्षकों और सहायक सचिवों के पदों पर कोई आवेदन कहा जा सके, भी अधिकारियों की सहायता के लिए नहीं आता है। इस नियम को चार खंडों में विभाजित किया जा सकता है। सबसे पहले, नियम 12 (1) के तहत, सेवा का एक सदस्य ऐसा करने का आदेश दिए जाने पर हरियाणा राज्य के भीतर या बाहर किसी भी स्थान पर सेवा करने के लिए उत्तरदायी है। यह उनके मूल सेवा छोड़ने और विदेश सेवा में जाने पर विचार नहीं करता है। यह केवल यह मानता है कि ऐसी सेवा के सदस्य को किसी भी स्थान पर सेवा करनी होगी, चाहे वह राज्य के भीतर हो या बाहर। दूसरा, नियम 12 (2) (i) के तहत, सेवा के एक सदस्य को एक कंपनी, एक संघ या व्यक्तियों के एक निकाय के तहत सेवा करने के लिए

प्रतिनियुक्त किया जा सकता है, चाहे वह निगमित हो या न हो, जो पूरी तरह से या काफी हद तक राज्य सरकार, एक नगर निगम या हरियाणा राज्य के भीतर एक स्थानीय प्राधिकरण या विश्वविद्यालय द्वारा स्वामित्व या नियंत्रित है। तीसरा, नियम 12 (2) (ii) के तहत, सेवा के एक सदस्य को केंद्र सरकार या एक कंपनी, एक संघ, या व्यक्तियों के एक निकाय के तहत सेवा करने के लिए भी प्रतिनियुक्त किया जा सकता है, चाहे वह निगमित हो या न हो, पूरी तरह से या काफी हद तक केंद्र सरकार के स्वामित्व या नियंत्रण में हो। चौथा, नियम 12 (2) (iii) के तहत, सेवा के एक सदस्य को किसी अन्य राज्य सरकार, एक अंतरराष्ट्रीय संगठन, एक स्वायत्त निकाय जो सरकार या एक निजी निकाय द्वारा नियंत्रित नहीं है, के तहत सेवा करने के लिए भी प्रतिनियुक्त किया जा सकता है। प्रावधान में कहा गया है कि सेवा के किसी भी सदस्य को उसकी सहमति के अलावा केंद्र या अन्य राज्य सरकारों या नियम 12 (2) (ii) और 12 (2) (iii) में निर्दिष्ट किसी अन्य संगठन या निकाय की सेवा के लिए प्रतिनियुक्त नहीं किया जाएगा। विद्वान महाधिवक्ताक का तर्क है कि नियम 12 (1) और 12 (2) (i) में वर्तमान में आवेदन है इसलिए याचिकाकर्ता की सहमति के लिए आवश्यक नहीं है।

(31) याचिकाकर्ताओं को परिवहन विभाग की नियामक शाखा का हिस्सा होने के नाते वाणिज्यिक शाखा में प्रतिनियुक्त/तैनात किया गया है। हरियाणा रोडवेज, जिसे अधिकारियों के रूप में एक ही मूल इकाई का हिस्सा नहीं कहा जा सकता है, ने अपने विवेक से इन दोनों शाखाओं को एक ही विभाग के भीतर अलग और स्वतंत्र इकाइयों में विभाजित किया। इसके अलावा, उच्चतम न्यायालय के समक्ष अधिकारियों द्वारा स्वयं दिए गए तर्क के अनुसार वाणिज्यिक शाखा एक निगमित निकाय नहीं है। उन्होंने विशेष रूप से तर्क दिया था कि यह केवल एक विभागीय इकाई थी। इसलिए इसे एक कंपनी, एक संघ या व्यक्तियों का एक निकाय नहीं कहा जा सकता है जो नियम 12 (2) (i) के अंतर्गत आता है। इसलिए, नियम, जैसा कि बनाया गया है और मौजूदा है, अधिकारियों के बचाव में नहीं आता है। यह इस न्यायालय के लिए उक्त नियम में शब्दों को जोड़ना या पूरक करना नहीं है, जब वह इस तरह की व्याख्या के लिए खुद को उधार नहीं देता है। उल्लेखनीय है कि 2016 के नियमों के नियम 108 में विशेष रूप से प्रावधान किया गया है कि एक सरकारी कर्मचारी को हरियाणा सरकार के नियंत्रण में किसी भी संगठन/विभाग में प्रतिनियुक्ति पर जनहित में स्थानांतरित किया जा सकता है। यह नियम विशेष रूप से सरकार के नियंत्रण में किसी भी विभाग में प्रतिनियुक्ति की बात करता है। यह वाक्यांश 1998 के नियमों में गायब है और अपने विवेक में, राज्य ने 2016 के नियमों के नियम 108 के तहत प्राप्त सामान्य नियम के बराबर लाने के लिए उक्त नियम में संशोधन करने का विकल्प नहीं चुना। इसके

अलावा, यह न्यायालय याचिकाकर्ताओं का प्रतिनिधित्व करने वाले विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता वकील के इस तर्क में योग्यता पाता है कि 2016 के नियमों के तहत प्राप्त सामान्य नियम को विशेष नियमों के क्षेत्र में आने के बाद सेवा में नहीं लगाया जा सकता है। यह स्वयं अधिकारियों का मामला है कि 1998 के नियम वर्तमान में ड्राइवरों के अलावा याचिकाकर्ताओं के मामलों पर लागू होते हैं। इसलिए, वे सामान्य शासन का सहारा लेने के लिए स्वतंत्र नहीं हैं। वास्तव में, न तो 1998 के नियमों के नियम 12 और न ही 2016 के नियमों के नियम 108 से अधिकारियों को कोई लाभ हुआ है।

(32) इसके अलावा, इस न्यायालय ने पाया कि अधिकारियों द्वारा की गई कवायद एक बहुत गंभीर दोष से ग्रस्त है जो इसकी वैधता के लिए घातक है। यह एक माना गया तथ्य है कि परिवहन विभाग को दो शाखाओं में विभाजित करने और स्थायी आधार पर कर्मचारियों के आवंटन के बाद, वे अलग और स्वतंत्र इकाइयाँ बन गईं, भले ही वे एक ही परिवहन विभाग का हिस्सा हों। हरियाणा रोडवेज वाणिज्यिक शाखा होने के कारण इसका नियामक शाखा से कोई लेना-देना नहीं हो सकता है। यही सर्वोच्च न्यायालय के फैसले का आधार था। यह ध्यान दिया जाए कि उच्चतम न्यायालय के समक्ष यह तर्क दिया गया था कि हरियाणा रोडवेज न तो एक कंपनी थी और न ही एक वैधानिक निगम था और इसे परिवहन विभाग की एक शाखा होने के नाते एक विभागीय इकाई के रूप में चलाया

(संजय कुमार, जे.)

जा रहा था। उच्चतम न्यायालय ने विशेष तौर पर यह उल्लेख किया गया कि यह हल्का आग्रह किया गया था कि हरियाणा रोडवेज एक कंपनी नहीं थी, जैसा कि अन्य राज्यों में है, इसे मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में, '1988 का अधिनियम') की धारा 68 (2) के अर्थ के भीतर एक उपक्रम नहीं माना जा सकता है। इस निवेदन को बलहीन होने के रूप में खारिज कर दिया गया और सर्वोच्च न्यायालय ने बताया कि 1988 के अधिनियम की धारा 68 (2) ने अनिवार्य किया कि किसी भी परिवहन उपक्रम में कोई वित्तीय हित रखने वाले किसी भी व्यक्ति को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के सदस्य के रूप में नियुक्त नहीं किया जाना चाहिए। इसी आधार पर उच्चतम न्यायालय ने अंततः यह निर्णय दिया कि परिवहन आयुक्त, हरियाणा सड़क मार्ग का एक अधिकारी होने के नाते, 1988 के अधिनियम की धारा 68 (2) के अर्थ के भीतर उस उपक्रम में वित्तीय हित रखता है और इसलिए, उसे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के अध्यक्ष के रूप में नियुक्त नहीं किया जा सकता है। यह ध्यान दिया जाए कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के सदस्य सचिव के रूप में जिला परिवहन अधिकारी की नियुक्ति को केवल इस आधार पर अलग नहीं किया गया था कि यह चुनौती के अधीन नहीं था। अन्यथा, वही तर्क उनके लिए भी लागू होता। एक बार जब यह अंतर दोनों शाखाओं के शीर्ष पर खींचा जाता है, तो यह कहना विरोधाभासी होगा कि दोनों शाखाओं

का निचले स्तरों पर विलय जारी रह सकता है। तार्किक रूप से, दोनों पक्षों के बीच हितों का कोई अतिव्याप्ति नहीं हो सकता है, चाहे वह किसी भी स्तर पर हो। शायद यही कारण है कि अधिकारियों ने अंततः दोनों शाखाओं को पूरी तरह से विभाजित कर दिया और दोनों शाखाओं को स्थायी आधार पर कर्मचारियों का आवंटन किया। यह तथ्यात्मक स्थिति होने के कारण, वाणिज्यिक शाखा के कर्मचारियों को, जिनकी निष्ठा उसके साथ होगी, विनियामक शाखा में प्रतिनियुक्त करने या तैनात करने का सवाल नहीं उठता है, और इसके विपरीत, हरियाणा रोडवेज के एक क्लर्क, जिसे अब परिवहन निरीक्षक या परिवहन उप-निरीक्षक के रूप में सड़कों पर वाणिज्यिक वाहनों की जांच करने के लिए कहा जाता है, से हरियाणा रोडवेज के एक वाहन की जांच करते समय निष्पक्ष और उद्देश्यपूर्ण होने की उम्मीद नहीं की जा सकती है, जिसके प्रति वह निष्ठा रखता है और जिसके लिए वह नियत समय में वापस आएगा। इसलिए यह पूरी कवायद उस मूल सिद्धांत के खिलाफ है जिसके आधार पर उच्चतम न्यायालय ने पहले के मामले में राज्य के खिलाफ निर्णय दिया था। इसलिए 2020 की सी. डब्ल्यू. पी. संख्या 17718, 18302 और 18313 में प्रतिनियुक्ति/तैनाती के आदेश इस आधार पर सीधे अलग किए जाने योग्य हैं।

(33) जहां तक उन चालकों का संबंध है जिन्हें वापस भेजने की मांग की गई है, यह उनका तर्क है कि उन्हें दिनांकित 04.04.2018 पत्र के कारण नियामक विंग को स्थायी रूप से आवंटित किया गया माना जाता है। यह भी ध्यान देने योग्य है कि उनमें से अधिकांश को वर्ष 2008 में नियामक शाखा में 'स्थानांतरण' के आधार पर तैनात किया गया था।

इसके अलावा, हरियाणा के अतिरिक्त परिवहन आयुक्त द्वारा एक आर. टी. ए. से दूसरे आर. टी. ए. में न केवल सहायकों और क्लर्कों का स्थानांतरण/नियुक्ति करने का आदेश, बल्कि एक ड्राइवर सतबीर सिंह, जो करनाल में हरियाणा रोडवेज से यमुनानगर में आर. टी. ए. में काम कर रहा था, अधिकारियों के इस तर्क को गलत साबित करता है कि दोनों शाखाओं के ड्राइवरों को सामान्य नहीं माना जाता था। यदि सतबीर सिंह उसी विभाग का हिस्सा नहीं होते तो उनके तबादले का सवाल ही पैदा नहीं होता। यह कमजोर तर्क कि उन्हें नियामक शाखा में प्रतिनियुक्ति पर भेजा गया था, केवल अस्वीकार किए जाने की आवश्यकता है। आदेशों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि वे स्थानांतरण थे। इसके अलावा, प्रतिनियुक्ति, अपनी प्रकृति से, एक सीमित अवधि के लिए होनी चाहिए और एक दशक से अधिक समय तक जारी नहीं रखी जा सकती है। इसके अलावा, चूंकि चालकों का दावा है कि वे विनियामक खंड में बनाए रखने के हकदार हैं, इस अदालत के समक्ष अन्य रिट याचिका में अभी भी विचाराधीन है, जिसमें एक वापस बुलाने का आवेदन लंबित है, इसलिए अधिकारियों की ओर से इस मुद्दे को एक बंद के रूप में मानना जल्दबाजी होगी, जिससे वे एकतरफा रूप से उन्हें हरियाणा रोडवेज के हिस्से के रूप में मान सकते हैं और उन्हें प्रत्यावर्तन के अधीन कर सकते हैं।

(34) किसी भी मामले में, चुनौती के तहत आदेशों से कोई स्पष्टीकरण नहीं आ रहा है कि एक दशक से अधिक समय से जो स्थिति बन रही थी, उसे अचानक क्यों बदलना पड़ा, जिसके तहत याचिकाकर्ताओं को विस्थापित करने की मांग की गई थी। यह अभ्यास भी मन और तर्क के अनुप्रयोग से समान रूप से रहित है।

(35) समापन से पहले, यह ध्यान दिया जा सकता है कि प्रतिनियुक्ति, प्रत्यावर्तन आदि से संबंधित सामान्य सिद्धांतों पर दोनों पक्षों द्वारा बहुत सारे मामले कानून लागू किए गए थे। हालाँकि, यह न्यायालय इस निर्णय को पूर्व निर्णय के संदर्भों के साथ बोझ डालना आवश्यक नहीं समझता है क्योंकि इस निर्णय ने अनिवार्य रूप से इन मामलों में प्राप्त विशिष्ट तथ्यों को बदल दिया है।

(36) उपरोक्त विश्लेषण पर, इस न्यायालय ने पाया कि परिवहन विभाग, हरियाणा राज्य के अधिकारियों की कार्रवाई, एक शाखा में काम करने वाले कर्मचारियों को दूसरी शाखा में प्रतिनियुक्त करने, तैनात करने या वापस भेजने में, और इसके विपरीत, कानून में और एक से अधिक आधारित पर तथ्यों पर टिकाऊ नहीं है।

(37) इसके अनुसार रिट याचिकाओं को सभी विवादित कार्यवाहियों को दरकिनारा करने की अनुमति दी जाती है। लंबित अनेक प्रकार के आवेदन इस अंतिम आदेश के आलोक में बंद हो जाएंगे।

(38) लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

पायल मेहता

अस्वीकरण:- स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

सावित्री