

माननीय न्यायधीश कंवलजीत सिंह अहलूवालिया के समक्ष

शिवानी आदर्श सहकारी परिवहन

सोसायटी लिमिटेड, शिवानी, जिला भिवान

बनाम

हरियाणा राज्य एवं

सी.डब्ल्यू.पी. 2002 का क्रमांक 17112

2 दिसंबर 2008

भारत का संविधान, बोली के आधार पर रूट परमिट के आवंटन की योजना को अधिसूचित करता है - क्या यह अनुच्छेद 14 और 19 (1) (जी) का उल्लंघन है - बोली द्वारा परमिट देना न केवल एकाधिकार बनाता है बल्कि सार्वजनिक हित के लिए हानिकारक है - आधार पर रूट परमिट का आवंटन अकेले बोली को खराब और टिकाऊ नहीं माना जाता है - हालांकि, बोली प्रक्रिया में भाग लेने वाले लोग बोली राशि का भुगतान करने से बच नहीं सकते हैं - राज्य को एक नई नीति बनाने का निर्देश दिया गया है।

यह अभिनिर्धारित किया गया कि यदि बोली द्वारा परमिट देने की प्रणाली की अनुमति है। यह न केवल एकाधिकार बनाएगा बल्कि सार्वजनिक हित के लिए हानिकारक होगा, क्योंकि वित्तीय ताकत का आनंद लेने वाले सभी रूट परमिट हड़प लेंगे। इसके अलावा, राज्य की चिंता कि एक कुशल और पर्याप्त परिवहन प्रणाली भी हताहत विकसित की जाएगी। बोली के आधार पर परमिट देना राजस्व सृजन का एक माध्यम बन जाएगा। पूर्ववृत्त और पिछले प्रदर्शन ट्रैक के सत्यापन को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक आवेदक की योग्यता निर्धारित करना राज्य पर निर्भर था। समय की पाबंदी, मार्ग का पालन, वाहन की स्थिति, ग्राहक सेवा, पिछला संतोषजनक प्रदर्शन, वित्तीय स्थिरता, टिकट जारी करना और कर की चोरी न करना, विभिन्न कारक हैं, जिन्हें परमिट आवंटित करते समय ध्यान में रखा जा सकता है। इन बातों को सीमित और प्रतिबंधित नहीं किया जा सकता। प्रत्येक क्षेत्र के मार्ग के आधार

पर, यात्रियों की सुरक्षा, सुविधाएं और ऑपरेटर द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाएं राज्य की चिंता होनी चाहिए, न कि यात्रियों को बेहतर सेवा प्रदान किए बिना अधिकतम बोली के आधार पर परमिट आवंटित करना। उदाहरण के लिए, कट्टर अपराधियों को उन मार्गों पर ड्राइवर और कंडक्टर बनने की अनुमति नहीं दी जा सकती, जिनका उपयोग लड़कियों द्वारा शैक्षणिक संस्थानों तक पहुंचने के लिए किया जाता है। चूँकि एकमात्र मानदंड अधिकतम बोली देना है, जो अधिनियम के प्रावधानों के विपरीत है, इसे बरकरार नहीं रखा जा सकता है। इसलिए केवल बोली के आधार पर रूट परमिट का आवंटन खराब होने को कायम नहीं रखा जा सकता।

(पैरा 16)

आगे यह अभिनिर्धारित किया गया, कि याचिकाकर्ताओं को यह कहने की अनुमति नहीं दी जा सकती कि बोली के आधार पर परमिट प्राप्त करने के बाद, केवल इसलिए कि योजना की बोली लगाई गई थी, वे बोली राशि का भुगतान करने की अपनी जिम्मेदारी से मुक्त हो गए हैं। यदि याचिकाकर्ताओं के तर्क को स्वीकार कर लिया जाता है कि राज्य बोली राशि लगाकर खुद को समृद्ध नहीं कर सकता है, तो याचिकाकर्ता भी बोली प्रक्रिया में भाग लेकर और फिर बाद में अपनी वित्तीय प्रतिबद्धता से भागकर खुद को समृद्ध नहीं कर सकते हैं। इसलिए, यह अभिनिर्धारित किया गया कि बोली के आधार पर परमिट का अनुदान बरकरार नहीं रखा जा सकता है। हालाँकि, जिन लोगों ने बोली प्रक्रिया में भाग लिया, वे बोली की राशि का भुगतान करने से बच नहीं सकते, जिसे वे भुगतान करने के लिए बाध्य हैं।

(पैरा 17 एवं 18)

याचिकाकर्ता के वकील राजिंदर शन्ना के साथ बलदेव कपूर, वकील, एच.एस. साहनी, वरिष्ठ वकील।

एच.एस.हुड्डा, महाधिवक्ता, हरियाणा, सुरेश मोंगा, अतिरिक्त के साथ। उत्तरदाताओं के लिए ए.जी., हरियाणा।

कंवलजीत सिंह अहलूवालिया (मौखिक)।

- (1) इस सामान्य आदेश के अनुसार, रिट याचिकाओं का एक समूह सिविल रिट याचिका संख्या 17112, 17111, 17113, 17114, 17115, 17116, 17117, 17118, 17119 2002; 2007 के 14262 और 2008 के 9673, 9674 का फैसला एक साथ किया जा सकता है। इस बात पर सहमत हैं कि संदर्भ की सुविधा के लिए 2002 की सिविल रिट याचिका संख्या 17112 से तथ्य लिए जा सकते हैं।
- (2) याचिकाकर्ता ने सर्टिओरारी की प्रकृति में एक रिट की मांग की है जिसमें यह घोषणा करने की मांग की गई है कि 19 जनवरी, 2001 को प्रतिवादी राज्य द्वारा प्रकाशित निजी बस सेवा योजना, अनुलग्नक पी-2 भारत के संविधान के अनुच्छेद 14 और 19 (1) (जी) का उल्लंघन है और है अतः रद्द किये जाने योग्य है।
- (3) संक्षेप में तथ्यों का संदर्भ दिया जा सकता है कि अनुबंध पी-2 के अनुसरण में, सरकार ने गैर-अधिसूचित मार्गों के लिए बोलियां आमंत्रित की थीं, ताकि इसे उच्चतम बोली लगाने वाले को आवंटित किया जा सके और याचिकाकर्ता के अनुसार, यह स्वीकार्य नहीं है। कानून के किसी अधिकार के बिना, क्योंकि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (बाद में इसे 'अधिनियम' के रूप में संदर्भित किया जाएगा) राज्य की ओर से ऐसी कोई प्रक्रिया या कार्रवाई की परिकल्पना नहीं करता है। यह बताया गया है कि धारा 99 के तहत जो अधिनियम के अध्याय VI का हिस्सा है, राज्य सरकार सार्वजनिक हित में एक कुशल पर्याप्त और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए विशेष रूप से राज्य परिवहन उपक्रम के पक्ष में स्टेज कैरिज परमिट संचालित कर सकती है। अन्य सभी को या आंशिक रूप से, यानी राज्य परिवहन उपक्रम और निजी ऑपरेटरों दोनों को बाहर रखा जाएगा। दूसरे शब्दों में दोनों एक साथ अधिनियम की धारा 99 के प्रावधानों के अनुरूप राज्य सरकार द्वारा निर्दिष्ट मार्गों पर वाहनों का संचालन कर सकते हैं। आगे कहा गया है कि अधिनियम की धारा 100(2) की

उपधारा (2) के प्रावधानों के अनुसरण में, राज्य सरकार ने 3 नवंबर, 1993 को एक योजना प्रकाशित की जिसे रिट याचिका के साथ अनुबंध पी के रूप में संलग्न किया गया है। योजना के पैरा 2 का संदर्भ दिया गया है जिसमें कहा गया है कि सभी अंतर-जिला मार्ग जो कुल 10 किलोमीटर से अधिक की दूरी तय नहीं करते हैं। राष्ट्रीय/राज्य राजमार्ग पर निजी परिचालन के लिए पेशकश की जाएगी और हरियाणा रोडवेज की बसें उन मार्गों पर नहीं चलेंगी। निजी ऑपरेटरों को दिए गए प्रस्ताव में यह शर्त रखी गई थी कि निजी ऑपरेटरों के लिए प्रस्तावित मार्गों का निर्धारण नीति के अनुसार प्रत्येक जिले के लिए मुख्यमंत्री द्वारा गठित की जाने वाली उपयुक्त समितियों द्वारा किया जाएगा ताकि मार्गों के निर्धारण का काम तेजी से पूरा किया जा सके और परमिट दिए जा सकें। कम से कम पांच सदस्यों वाली बेरोजगार युवाओं की पंजीकृत सहकारी समितियों को जारी किया जाएगा। शैक्षणिक योग्यता भी निर्धारित की गयी। योजना का पैरा 4 इस प्रकार है।

"कम से कम पांच सदस्यों वाले बेरोजगार युवाओं की पंजीकृत सहकारी समितियों को परमिट जारी किए जाएंगे। अनुसूचित जाति और पिछड़े वर्गों के मामले में सदस्यों की न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता मिडिल पास होगी और अन्य के लिए, यह मैट्रिक पास होगी। हालांकि, यह पांच साल के अनुभव के साथ भारी वाहनों के लिए ड्राइविंग लाइसेंस रखने वाले व्यक्तियों के मामले में कोई न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता नहीं होगा। सोसायटी के सदस्यों की आयु 18 से 40 वर्ष के बीच होनी चाहिए और प्रत्येक सदस्य को एक शपथ पत्र और रोजगार कार्यालय में पंजीकरण का प्रमाण पत्र देना होगा। इस तथ्य के प्रमाण में कि वह बेरोजगार है।"

योजना के अनुलग्नक का संदर्भ दिया जा सकता है, जिसके अनुसार सभी अंतर-जिला मार्ग और एक जिले के भीतर सभी मार्ग जो कुल 10 किलोमीटर को कवर करते हैं। राज्य और राष्ट्रीय राजमार्गों की संयुक्त लंबाई पूरी तरह से राज्य

परिवहन उपक्रम के पक्ष में अधिसूचित की गई थी। इसे पुनः प्रस्तुत करना उपयुक्त होगा।

अनुलग्नक		
क्रमांक	क्षेत्र/मार्ग	विरतार
1.	सभी अंतर-राज्य मार्ग जो अंतर-राज्य समझौते के अनुसार हरियाणा के हिस्से में आते हैं	100%
2.	सभी अंतर-जिला मार्ग	100%
3.	एक जिले के भीतर सभी मार्ग जो कुल 10 किलोमीटर से अधिक दूरी तय करते हैं। राज्य एवं राष्ट्रीय सजमार्ग पर कुल लंबाई	100%

- (4) 19 जनवरी, 2001 को अधिसूचित योजना के अनुसार, अनुबंध पी2, जिले के भीतर सभी अंतर-जिला मार्गों और मार्गों और बेरोजगार युवाओं, अन्य व्यक्तियों को छोड़कर, को उनकी सहकारी परिवहन समितियों के माध्यम से आवंटित मार्गों को भी हरियाणा रोडवेज को दिया गया था। याचिकाकर्ता 2001 योजना के पैरा 3 से चिंतित हैं जो इस प्रकार है:

"हालांकि, परिवहन सेवाओं के संचालन को और अधिक कुशल बनाने की दृष्टि से, आम तौर पर एक शहर से दूसरे शहर तक, तीसरे शहर के हस्तक्षेप के बिना, लेकिन कुछ गांव मार्गों को जोड़ने वाले मार्ग जो वर्तमान योजना के तहत पात्र पाए गए व्यक्तियों और समाजों को, आवंटित किए जाएंगे, जैसा कि इस योजना के अनुबंध ए में दिखाया गया है। यहां "शहर" शब्द में एक बड़ा गांव शामिल है।"

- (5) वर्तमान रिट याचिका में, योजना के पैरा 7 की आलोचना की गई है जिसके तहत बोलियां आमंत्रित करके मार्ग आवंटित किए गए थे और उन्हें उच्चतम बोली लगाने वालों को आवंटित किया गया था। पैरा 7 इस प्रकार है:-

"पांच साल का परमिट और संचालन का अधिकार बोली आमंत्रित करके ऑपरेटरों को मार्ग पट्टे पर दिया जाएगा और उच्चतम बोली लगाने वाले को आवंटित किया जाएगा। 250

किलोमीटर प्रति दिन चलने वाली बस के लिए 25 पैसे प्रति किलोमीटर की फ्लोर लीज राशि तय की जाएगी। मासिक राशि लगभग 1875 रुपये होगी।"

- (6) याचिकाकर्ताओं की ओर से उपस्थित श्री बलदेव कपूर ने अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों को पढ़ा है और कहा है कि स्टेज कैरिज चलाने के लिए, अधिनियम दो अलग-अलग अनुप्रयोगों की परिकल्पना करता है, एक राज्य परिवहन उपक्रम के लिए और दूसरा निजी ऑपरेटरों के लिए। उन्होंने अध्याय VI पढ़ा है जिसमें राज्य परिवहन उपक्रम से संबंधित विशेष प्रावधान हैं कि राज्य परिवहन उपक्रम और निजी ऑपरेटरों को कैसे विनियमित किया जाना चाहिए यदि दोनों अधिसूचित मार्ग पर संचालित होते हैं। अध्याय VI निजी ऑपरेटरों पर परिकल्पना और नियंत्रण की परिकल्पना नहीं करता है। उन्होंने कहा है कि जिन सड़कों को अधिसूचित किया गया है या जो क्षेत्र विशेष रूप से राज्य परिवहन उपक्रम के लिए अधिसूचित किया गया है, वे अध्याय VI द्वारा शासित होंगे। उन्होंने आगे तर्क दिया कि यदि अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के लिए कोई प्रावधान है जिसे निजी ऑपरेटरों को अपने वाहनों को आंशिक रूप से राज्य परिवहन उपक्रम के साथ चलाना है, तो वे अध्याय VI के प्रावधानों से बंधे होंगे। विभिन्न प्रावधानों का जिक्र करते हुए उन्होंने कहा है कि अधिनियम की धारा 97 से 108 को इस तरह से अधिनियमित किया गया है कि वे गैर-अधिसूचित मार्गों या क्षेत्र पर निजी ऑपरेटरों के लिए तंत्र, विनियमन या कोई प्रस्ताव प्रदान नहीं कर सकते हैं। उन्होंने कहा है कि, योजना अनुबंध पी-2 के तहत जो मार्ग निजी ऑपरेटरों को आवंटित किए गए हैं, वे विशेष रूप से अधिनियम के अध्याय VI द्वारा शासित होंगे।
- (7) (7) अध्याय 5, धारा 66 का उल्लेख करते हुए आग्रह किया गया है कि एक बार परमिट की आवश्यकता की परिकल्पना की गई है, तो धारा 67 के संदर्भ में राज्य सरकार सड़क परिवहन को नियंत्रित कर सकती है। इसके लिए, श्री कपूर ने अधिनियम की

धारा 67 (डी) का हवाला देते हुए कहा है कि मार्गों के आवंटन के लिए मार्गदर्शक कारकों में से एक परमिट धारकों के बीच गैर-आर्थिक प्रतिस्पर्धा को रोकने की वांछनीयता है। उन्होंने धारा 67 की उपधारा (2) का भी उल्लेख किया है जिसके तहत राज्य सरकार स्टेज कैरिज के लिए किराया और माल ढुलाई तय कर सकती है। अधिनियम की धारा 80 की उपधारा (2) पर जोर दिया गया है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, राज्य परिवहन प्राधिकरण या धारा 66 की उपधारा (1) में निर्दिष्ट कोई भी निर्धारित प्राधिकारी आमतौर पर परमिट के लिए अधिनियम के तहत किए गए किसी भी प्रकार का आवेदन देने से इनकार नहीं करेगा। उन्होंने आगे कहा है कि धारा 71 उपधारा (3) (ए) के तहत शहर के परमिट के लिए जहां आबादी पांच लाख से अधिक है, राज्य सरकार को मानदंडों द्वारा निर्देशित किया जा सकता है, अन्यथा वही मानदंड निर्देशिका के रूप में लागू हो सकते हैं।

- (8) श्री कपूर ने कहा है कि अधिनियम के लागू होने के बाद धारा 80 की उप-धारा (2) के तहत, उपभोक्ताओं को बेहतर सेवाएं सुनिश्चित करने के लिए परमिट देने को उदार बनाया गया है। उन्होंने जगदीप सिंह बनाम जागीर चंद और अन्य (1), और सुभाष चंदर और अन्य बनाम राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण और अन्य (2) में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों पर भरोसा किया है, यह तर्क देने के लिए कि कोई भी योजना अधिनियमित होती है जो नियंत्रण को रोकती है, नियंत्रित करती है परमिट देने के लिए निजी ऑपरेटरों पर प्रतिबंध स्वीकार्य नहीं है और इसे रद्द किया जा सकता है। उन्होंने आगे कहा है कि बोली आमंत्रित करके, राज्य सरकार ने उन लोगों के लिए निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा को खत्म कर दिया है जो गैर-अधिसूचित मार्गों पर यात्रा करना चाहते हैं, इसलिए, उपभोक्ताओं को बेहतर सेवा प्रदान नहीं की गई है। आगे यह आग्रह किया गया कि एक बार जब राज्य सरकार ने योजना लागू की और बोलियां आमंत्रित कीं, तो ऑपरेटरों के लिए बोली

लगाने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं था क्योंकि उन्हें इस तरह की योजना के आगे झुकना पड़ता था क्योंकि राज्य द्वारा कोई अन्य रास्ता खुला नहीं रखा गया था। और इस तरीके से अधिनियम की धारा 80 की उप-धारा (2) के तहत सामान्यतः परमिट दिए जाने की मंशा ही व्यर्थ हो गई है। यह कहा गया है कि परमिट के लिए आवेदन को अस्वीकार करने के लिए, कारण बताना होगा और परमिट की अस्वीकृति पर अपील करने के अपने अधिकार का उपयोग करके खारिज किए गए व्यक्ति द्वारा हमला किया जा सकता है। बोली के आधार पर परमिट आवंटित करने की प्रक्रिया अपनाकर, राज्य ने अधिनियम की धारा 80(2) के तहत आवेदन करने वाले व्यक्ति को दिए गए सभी अनिवार्य सुरक्षा उपाय छीन लिए हैं। आगे यह प्रस्तुत किया गया है कि बोली में भाग न लेने या बोली में सफल न होने से, अधिनियम का मूल उद्देश्य कि राज्य सरकार आमतौर पर परमिट से इनकार नहीं करेगी, पराजित हो जाएगा।

(1) जे.टी. 2001(8) एस.सी. 559

(2) जे.टी. 2002(3) एस.सी. 239

आगे कहा गया है कि ऑपरेटर का अपना व्यवसाय या व्यापार करना मौलिक अधिकार है, इसे अनुचित वर्गीकरण के अधीन किया गया है क्योंकि यह राज्य के लिए लाभ से प्रेरित है और ऐसी योजना बनाकर, किसी को बोली देनी होगी, और अनुच्छेद 19(1)(जी) के तहत दिए गए व्यक्ति के मौलिक अधिकार को नष्ट कर दिया गया है। आगे यह भी कहा गया है कि बोली के आधार पर परमिट देने का लक्ष्य हासिल करने के लिए कोई उचित संबंध नहीं है। आगे यह प्रचारित किया गया है कि बोली में भाग लेने की विधि विकसित करके, राज्य ने अनधिकृत और अवैध रूप से राजस्व इकट्ठा करने के लिए एक तंत्र तैयार किया है जिसके लिए उन्हें अधिकार नहीं थे। श्री कपूर ने आगे कहा है कि इन रिट याचिकाओं के लंबित रहने के दौरान, पांच साल की अवधि समाप्त हो गई थी और इसलिए,



याचिकाकर्ताओं के परमिट को नवीनीकृत करने का अधिकार धारा 74(2)(बी)(ii) के तहत ग्रहण कर लिया गया है। याचिकाकर्ताओं के खिलाफ यह माना जा सकता है कि उन्होंने बोली राशि का भुगतान नहीं किया है, इसलिए, उन्हें अयोग्य ठहराया जा सकता है।

(9) श्री कपूर ने अधिनियम के संपूर्ण अध्याय V के विभिन्न प्रावधानों को पढ़ने के बाद कहा है कि केवल बोली के आधार पर परमिट आवंटित करके, राज्य सरकार ने यात्रियों की सुरक्षा और यात्रियों को सुविधाएं, के संबंध में सभी आवश्यक प्रावधानों को खारिज कर दिया है, समय सारणी का पालन (समय की पाबंदी) जैसे कई कारक और अधिकतम राजस्व इकट्ठा करने का एकमात्र तरीका अपनाया गया है। श्री कपूर ने मिथिलेश गर्ग और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य (3) मामले में दिए गए माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले पर भरोसा करते हुए निम्नलिखित भाग को बार-बार पढ़ा है।

“अधिक ऑपरेटरों का मतलब स्वस्थ-प्रतिस्पर्धा और कुशल परिवहन प्रणाली है। खचाखच भरी बसें, गलियारे में खड़े यात्री, बस के दरवाजों से चिपके रहना और यहां तक कि छतों पर बैठना इस देश में आम दृश्य हैं। अक्सर ऐसी बस देखने को मिलती है जिसमें शोर करने वाला इंजन, पुरानी असबाब, असुविधाजनक सीटें और निकास पाइप से लगातार काले धुएं का उत्सर्जन होता है। इसलिए, यह आवश्यक है कि प्रत्येक मार्ग पर बहुत सारे ऑपरेटर हों जो यात्रियों को उनकी पसंद के वाहनों में बैठने के लिए पर्याप्त विकल्प प्रदान करें और सबसे अच्छी सेवा प्रदान करने वाले ऑपरेटर को संरक्षण दें। अन्यथा भी उदार नीति से परमिट देने की प्रक्रिया में भ्रष्टाचार और पक्षपात को खत्म करने में मदद मिलने की संभावना है। पुराने अधिनियम के तहत प्रतिबंधित लाइसेंसिंग ने व्यवसाय को कुछ व्यक्तियों के हाथों में केंद्रित कर दिया, जिससे एक प्रकार के एकाधिकार को बढ़ावा मिला, जिससे सार्वजनिक हित पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। याचिकाकर्ताओं की यह आशंका कि एक रूट पर बहुत अधिक ऑपरेटरों से पेशे के कमजोर वर्ग के हितों

पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है, निराधार है। परिवहन व्यवसाय अंततः मांग और आपूर्ति के तर्क से प्रभावित होने के लिए बाध्य है। व्यवसाय होने के कारण वाहन की लागत में भारी निवेश की आवश्यकता होती है। इच्छुक ऑपरेटरों को पेशे के अंतर्निहित अर्थशास्त्र के प्रति जागरूक होने की संभावना है। किसी विशेष मार्ग पर अंततः केवल उतनी ही संख्या में वाहन परिचालन में रहेंगे जितने आर्थिक रूप से व्यवहार्य हों। किसी भी स्थिति में किसी राज्य में परिवहन व्यवस्था जनता के लाभ और सुविधा के लिए होती है। अधिनियम के तहत उदारतापूर्वक परमिट देने की नीति उक्त लक्ष्य की ओर निर्देशित है”

(10) इस तर्क का समर्थन करने के लिए याचिकाकर्ताओं की ओर से उपस्थित श्री साहनी ने आगे कहा है कि राज्य परिवहन प्राधिकरण एक अर्ध न्यायिक प्राधिकरण है और इसलिए, प्राधिकरण के पास कोई छूट या विवेक निहित नहीं है, क्योंकि एकमात्र मानदंड अधिकतम राजस्व प्राप्त करना है। इसलिए, परमिट प्राप्त करने के लिए नीलामी में सफल होने के लिए अधिकतम राशि की बोली लगानी होगी। श्री साहनी ने रजनी बाला दास बनाम क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, कटक और अन्य (4) पर भरोसा जताया है, और कहा है कि व्यक्तियों के बीच प्रतिस्पर्धा दक्षता की कसौटी पर होनी चाहिए न कि वित्तीय ताकत पर। रजनी बाला दास के मामले (सुप्रा) के फैसले के पैरा 5 और 6 को पुनः प्रस्तुत करना यहां उपयुक्त होगा।

“5. इसमें कोई विवाद नहीं है कि आर.टी.ए. एक अर्ध न्यायिक पदाधिकारी है और उसे कानून के अनुसार आवेदनों पर विचार करना और उनसे निपटना आवश्यक है। प्रतिस्पर्धी आवेदकों के बीच या उनके बीच मामले का निर्णय करना आवश्यक है। की योग्यताओं पर विचार करते समय अनुप्रयोगों में, इसे आम तौर पर जनता के हित को ध्यान में रखना होगा।

(3) एआईआर 1992 एस.सी. 443

(4) एआईआर 2003 उड़ीसा 28

इच्छुक ऑपरेटरों के बीच प्रतिस्पर्धा दक्षता के लिए प्रतिस्पर्धा है। यह कानूनी स्थिति होने के कारण, आर.टी.ए., कटक ने लॉटरी प्रणाली के परिणाम के तथ्यों के लिए स्पष्ट रूप से इसमें निहित अर्ध न्यायिक शक्ति का त्याग करके गलती की है। इसके द्वारा अपनाई गई ऐसी प्रक्रिया अधिनियम की योजना के लिए पूरी तरह से विदेशी है।

6. यह एक निर्विवाद तथ्य है कि लॉटरी पद्धति में, मौका या भाग्य का तत्व अंतर्निहित है और सीमाओं और जुए के भीतर है। इसके परिणाम हानिकारक हैं क्योंकि केवल भाग्य से एक इच्छुक आवेदक जिसकी वित्तीय स्थिरता खराब है, या जिसका स्टेज कैरिज ऑपरेटर के रूप में प्रदर्शन असंतोषजनक है या जो कर के भुगतान के मामले में बकाया है, लॉटरी प्रक्रिया में सफल आवेदक के रूप में सामने आ सकता है।"

(11) श्री कपूर द्वारा आगे कहा गया है कि, एक बार बोली राशि एकत्र कर ली गई है और भले ही याचिकाकर्ताओं ने इसका भुगतान कर दिया है और चूंकि राज्य के पास कोई अधिकार या वैधता नहीं है, इसलिए, राज्य का कार्य उचित नहीं है। कानून के अनुसार, याचिकाकर्ता भुगतान की गई राशि वापस पाने के हकदार हैं और भुगतान न करने पर उन पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ सकता। यह कहने के लिए संविधान के अनुच्छेद 265 का संदर्भ दिया गया है कि राज्य कानून के अधिकार के बिना कोई कर नहीं लगाएगा।

(12) श्री हुडा के हस्तक्षेप पर कि बोली को कर नहीं कहा जा सकता, श्री कपूर ने इस तर्क का पूरी शक्ति से पालन नहीं किया है। हालांकि, श्री कपूर ने कहा है कि परमिट देना राज्य के लिए खुद को समृद्ध करने का एक तरीका नहीं हो सकता है। उन्होंने आगे कहा कि भले ही याचिकाकर्ताओं ने बोली में भाग लिया और कुछ महीनों तक परिचालन के बाद राशि जमा करना बंद कर दिया, लेकिन ऐसा करना उनके लिए उचित था क्योंकि न तो इस आशय का कोई प्रावधान था और न ही कोई संविदात्मक

दायित्व या कानून था और न ही कानून प्रॉमिसरी एस्टॉपेल लगता है। श्री कपूर और श्री साहनी दोनों ने सामान्य कहावत पर भरोसा किया है कि यदि संवर्धन अर्जित किया गया है या कोई राशि एकत्र की गई है, तो यह कहकर कि यह कुछ दायित्वों को लागू करने के कारण था, संग्रह कानून के आदेश के बिना किया जा रहा है, वही प्रारंभ से ही शून्य होने के कारण, याचिकाकर्ताओं को इसके लिए पीड़ित नहीं किया जा सकता है, और यह नहीं कहा जा सकता है कि उन्होंने राज्य परिवहन उपक्रम के रूप में लाभ कमाया था और निजी ऑपरेटरों को एक समान किराया वसूलने के लिए मजबूर किया गया था। जोर देने के लिए, यह प्रचारित किया गया है कि राज्य परिवहन उपक्रम और निजी ऑपरेटरों के लिए किराए का निर्धारण करते समय, भुगतान की जाने वाली बोली की राशि को राज्य परिवहन उपक्रम और निजी ऑपरेटरों दोनों के लिए प्रति किलोमीटर किराया के रूप में ध्यान में नहीं रखा गया था।

- (13) श्री सुरेश मोंगा, अतिरिक्त महाधिवक्ता, हरियाणा, श्री एच.एस.हुडा, महाधिवक्ता, हरियाणा की सहायता करते हुए, श्री ओ.पी. आर्य, अधीक्षक, राज्य परिवहन नियंत्रक के कार्यालय में कार्यरत के निर्देश पर, ने कहा है कि अब तक वैधता या 2001 की योजना जिसके तहत बोलियाँ आमंत्रित की गई थीं, उसे उच्च न्यायालय या माननीय शीर्ष न्यायालय द्वारा निर्धारित नहीं किया गया है और किसी भी रिट याचिका पर निर्णय नहीं लिया गया है। इसका प्रतिकार करने के लिए, श्री साहनी ने कहा है कि 2003 में इसी तरह की एक योजना शुरू की गई थी, जिसे विभिन्न रिट याचिकाओं में चुनौती दी गई थी और इससे पहले कि इस प्रश्न पर निर्णय लिया जा सके, राज्य सरकार ने इस योजना को वापस ले लिया था। इसलिए, योजना में दिए गए प्रावधान के अनुसार बोलियाँ आमंत्रित करने की राज्य की क्षमता के मुद्दे पर कोई न्यायिक घोषणा नहीं हुई है।
- (14) श्री एच.एस.हुडा, महाधिवक्ता, हरियाणा ने राज्य की ओर से पेश होकर मेरा ध्यान 1993 की योजना की ओर आकर्षित

किया है और कहा है कि यह नहीं कहा जा सकता है कि इस योजना का अधिनियम में निर्दिष्ट उद्देश्य के साथ कोई उचित संबंध नहीं है। उन्होंने कहा है कि गैर राष्ट्रीयकृत मार्गों पर परमिट देने की योजना के उदारीकरण के लिए अधिनियम बनाया गया था। 1993 की योजना में प्रावधान लागू करके कि पंजीकृत सहकारी समितियों को न्यूनतम योग्यता निर्धारित करके बेरोजगारों के लिए रूट परमिट जारी किए जाएंगे, इस योजना में अनुसूचित जाति और पिछड़े वर्गों को मिलने वाले ब्याज और लाभों को भी ध्यान में रखा गया है, इसलिए, पैरा 8 2001 की योजना यह मानती है कि परमिट उन सोसाइटियों को आवंटित किए जाएंगे जिन्होंने 1993 की योजना के तहत पहले ही आवेदन कर दिया था। उनका कहना है कि बेरोजगार युवाओं को परमिट प्रदान करने के लिए राज्य ने उनके लिए परमिट आरक्षित किए हैं। उन्होंने कहा है कि बोली बेरोजगार युवाओं के समाज के बीच लगाई गई थी। जिसने अधिकतम बोली लगाई उसे सफल घोषित कर दिया गया, ताकि राज्य के अधिकारियों के हाथों में विवेकाधिकार का उपयोग मनमाने ढंग से न किया जा सके, इसलिए परमिट प्राप्त करने वाला कोई भी बेरोजगार युवा वही था, जिसने अधिकतम बोली लगाई हो। इसलिए, याचिकाकर्ताओं की यह दलील कि मौलिक अधिकार का उल्लंघन है, किसी वर्ग के व्यक्ति की पदोन्नति के रूप में कायम नहीं रखी जा सकती, राज्य एक वर्ग बना सकता है और यह युक्तिकरण भारत के संविधान के अनुच्छेद 14 और 19(1)(जी) का उल्लंघन नहीं हो सकता है।

- (15) श्री हुड्डा ने कहा है कि बोली लगाने वाले 65 व्यक्तियों में से 39 नियमित रूप से बोली राशि का भुगतान कर रहे हैं और अन्य लोगों के संबंध में जिसमें याचिकाकर्ता भी शामिल हैं, बोली राशि की राशि वसूलने के लिए गंभीर प्रयास किए गए थे, लेकिन रोक के कारण वर्ष 2005 और 2006 में पुनर्प्राप्ति की प्रक्रिया रुक गई।

(16) मैंने पार्टियों के वकील द्वारा की गई प्रतिद्वंद्वी दलीलों पर ध्यान दिया है। अधिनियम की धारा 80(2) के अनुसार, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण या राज्य परिवहन प्राधिकरण आमतौर पर अधिनियम के तहत किसी भी समय किसी भी प्रकार के परमिट के लिए आवेदन देने से इनकार नहीं करेगा। 'करेगा' शब्द महत्व रखता है, क्योंकि इसके बाद 'सामान्यतः मना नहीं किया जाएगा' इसलिए, कानून का आदेश स्पष्ट है। केवल उन्हीं कारणों से, जिनके कारण जनता के लाभ और सुविधा के लिए परिवहन व्यवस्था को नुकसान हो रहा है, परमिट देने से इंकार किया जा सकता है। इसलिए, अधिकारियों को, इनकार करते समय, मिथिलेश गर्ग के मामले (सुप्रा) में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा प्रदान किए गए ज्ञान के शब्दों द्वारा निर्देशित होना चाहिए। फैसले का एक हिस्सा पहले ही ऊपर दोहराया जा चुका है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय का विचार था कि नए अधिनियम ने उदारीकरण लाया है और कुछ व्यक्तियों के हाथों में व्यापार की एकाग्रता को बढ़ावा दिया है, क्योंकि एकाधिकार सार्वजनिक हित पर प्रतिकूल प्रभाव डाल रहा था। यदि बोली द्वारा परमिट देने की प्रणाली की अनुमति दी जाती है, तो यह न केवल एकाधिकार पैदा करेगा बल्कि सार्वजनिक हित के लिए हानिकारक होगा, क्योंकि वित्तीय ताकत का आनंद लेने वाले लोग सभी रूट परमिटों को हड़प लेंगे। इसके अलावा, राज्य की यह चिंता भी एक कारण होगी कि एक कुशल और पर्याप्त परिवहन प्रणाली विकसित की जाए। बोली के आधार पर परमिट देना राजस्व सृजन का एक माध्यम बन जाएगा। यह उस राज्य पर निर्भर था कि वह पूर्ववृत्त और पिछले प्रदर्शन ट्रैक के सत्यापन को ध्यान में रखते हुए प्रत्येक आवेदक की योग्यता निर्धारित करे। समय की पाबंदी, मार्ग का पालन, वाहन की स्थिति, ग्राहक सेवा, पिछला संतोषजनक प्रदर्शन, वित्तीय स्थिरता, टिकट जारी करना और कर की चोरी न करना, विभिन्न कारक हैं, जिन्हें परमिट आवंटित करते समय ध्यान में रखा जा सकता है। ये बातें

सीमित और प्रतिबंधित नहीं हैं। प्रत्येक क्षेत्र के मार्ग के आधार पर, यात्रियों की सुरक्षा, सुविधाएं और ऑपरेटर द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाएं राज्य की चिंता होनी चाहिए, न कि यात्रियों को बेहतर सेवा प्रदान किए बिना अधिकतम बोली के आधार पर परमिट आवंटित करना। उदाहरण के लिए, कट्टर अपराधियों को उन मार्गों पर ड्राइवर और कंडक्टर बनने की अनुमति नहीं दी जा सकती, जिनका उपयोग लड़कियों द्वारा शैक्षणिक संस्थानों तक पहुंचने के लिए किया जाता है। उदाहरण एवं दृष्टान्त अनेक हो सकते हैं। चूंकि एकमात्र मानदंड अधिकतम बोली देना है, जो अधिनियम के प्रावधानों के विपरीत है, इसे बरकरार नहीं रखा जा सकता है। इसलिए, खराब होने के कारण केवल बोली के आधार पर रूट परमिट का आवंटन बरकरार नहीं रखा जा सकता है।

- (17) बोली के आधार पर परमिट आवंटन को गलत ठहराते हुए, तर्क का दूसरा पहलू यह है कि जिन ऑपरेटरों ने बोली के आधार पर रूट परमिट प्राप्त किए थे, उन्हें बोली राशि का भुगतान करने के लिए अपनी वित्तीय देनदारी से मुक्त किया जाना चाहिए। यह प्रस्तुत किया गया है कि चूंकि बोली के आधार पर परमिट देना कानूनन गलत है, इसलिए उन ऑपरेटरों/याचिकाकर्ताओं को, जिन्होंने बोली के आधार पर परमिट प्राप्त किए हैं, बोली राशि का भुगतान नहीं किया जा सकता है। यह तर्क भ्रामक है। वर्तमान मामले में, ऑपरेटरों ने अपने व्यवसाय को बढ़ावा देने के लिए पूरी तरह से जानते हुए भी बोली लगाई और परमिट प्राप्त किए। बोली में भाग लेना उनका सचेत निर्णय था। उनके पास बोली में भाग न लेने का विकल्प था। एक बार, योजना में उल्लिखित नियमों और शर्तों को अच्छी तरह से जानने के बाद, वे बोली लगाने और परमिट प्राप्त करने के लिए आगे आए, अब वे यह कहकर मुंह नहीं मोड़ सकते कि हरियाणा आज से तीन महीने के भीतर एक नई नीति बनाएगा। तब तक जिन रूटों पर बसें बोली के आधार पर संचालित हो रही हैं, उनका संचालन जारी रखा जा सकता है। आगे यह माना जाता है कि यदि इस

न्यायालय द्वारा दिए गए स्थगन के कारण या अन्यथा, बोली राशि का भुगतान नहीं किया गया है, तो रिट याचिकाओं की लंबी लंबितता को ध्यान में रखते हुए, बोली राशि बस ऑपरेटर द्वारा छह महीने के भीतर दो किस्तों में जमा की जा सकती है। अन्यथा, राज्य कानून के अनुसार बोली राशि को भू-राजस्व के बकाया के रूप में वसूल करने के लिए स्वतंत्र होगा। राज्य अधिसूचित मार्गों पर बसों के संचालन के लिए परमिट के नवीनीकरण के लिए बोली राशि जमा न करने को विकलांगता मानने के लिए भी स्वतंत्र होगा। हालाँकि, यदि बस ऑपरेटर द्वारा आज से एक महीने के भीतर एक शपथ पत्र प्रस्तुत किया जाता है कि वह बोली राशि की राशि छह महीने के भीतर दो किस्तों में जमा करेगा, तो ऐसी विकलांगता को बस ऑपरेटर और नवीनीकरण के लिए उनके आवेदन के खिलाफ नहीं माना जाएगा। परमिट पर कानून के अनुसार विचार किया जाएगा।

(18) ऊपर की गई टिप्पणियों के मद्देनजर, रिट याचिकाओं का निपटारा किया जाता है।

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।  
स्मृति

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी  
कुरुक्षेत्र, हरियाणा



- 
- (2) जे.टी. 2002(3) एस.सी. 239  
(3) एआईआर 1992 एस.सी. 443  
(4) एआईआर 2003 उड़ीसा 28