

ਸੁਰਿਆ ਕਾਂਤ ਅਤੇ ਆਰਪੀ ਨਾਗਰਥ ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ ਵਿਜਿਅੰਤ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ—ਪਟੀਸ਼ਨਰਜ਼

ਬਨਾਮ

ਸਟੇਟ ਆਫ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹੋਰ—ਜਵਾਬਦਾਤਾ

ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ 15786 of 1999

ਦਸੰਬਰ 20, 2012

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950 - ਕਲਾਮ 14, 19(1)(g) ਅਤੇ 19(6) -
ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988-Ss. 66, 68, 80, 99, 100, 217, 217A-
ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਰੂਲਜ਼, 1989 - ਆਰ.ਆਈ. 64 - ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ
ਸਕੀਮ, 2010 - ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ - ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ - ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 9
ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਏ ਸੀਟੀ, 1988 ਦੇ ਅਧੀਨ 99 ਤਿਆਰ
ਕੀਤੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ- ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਮੁਕਤ ਕਰਨ
ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ
ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਸਕੀਮ, 2010 ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ੍ਰਿਤ ਰੂਟਾਂ ਅਤੇ
ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ - ਸਕੀਮ ਮਿਤੀ 3
ਨਵੰਬਰ, 1993 ਨੂੰ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਵੀ
ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ - ਅਧਿਆਇ 6 ਨੂੰ ਅਧਿਆਏ- V ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ
ਧਾਰਾ 98 ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਆਇ VI ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ - S.
99 ਧਾਰਾ 19(6)(ii) ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ - ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰਾਇ ਦਾ
ਗਠਨ ਮਹਿਜ਼ ਰਸਮੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ - ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ
ਅੰਕੜਿਆਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਆਂਇਕ

ਸਮੀਖਿਆ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ - ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀ u/A 19(F) ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ। /A 19(l)(g) ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ - ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀਮਾ ਮਨਮਾਨੀ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ - S.99 ਕਲਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ, 19(6)(ii) - ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਪੁਲਿਸ ਦੀ 'ਸੋਧ' ਨੂੰ 'ਸੋਧ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਾਨਤਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ - ਸੋਧ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ 102 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। 99 - ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਪਰਦੇਸੀ ਹੋਣ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ - ਮਿੰਨੀ ਰਸ ਸਕੀਮ ਅਲਟਰਾ ਵਾਇਰਸ ਐਸ. 99 - ਇਕੱਲੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅਧਿਆਇ-V ਵਿੱਚ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਪੈਨਿਟਸ ਮਨੀ ਲਈ ਇਸਦੀ ਵਚਨਬੱਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਅਧਿਆਇ-V ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 98 ਦੁਆਰਾ, Ch apter-V] ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਕਲੀਸਿਟ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ, ਇਹ ਐਲਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ Chapter-V 1 ਦੇ ਅਤੇ ਉਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਹੁਕਮ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵੀ ਅਸੰਗਤ ਚੀਜ਼ ਅਧਿਆਇ-V ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਾਏ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੇਜਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ.) ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅੰਸ਼ਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ

ਬੇਦਖਲ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਧਾਰਾ 99 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ, ਧਾਰਾ 98 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, -V ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਿਤ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ।

(ਪੰ: ੫੫)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਧਾਰਾ 99 ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6)(ii) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉੱਥੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਫੋਨੂਲੇਟਸੀਡੀ ਹੋਵੇਗੀ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਸਿਰਫ ਧਾਰਾ 99 ਦੁਆਰਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੂਰਵ-ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, (i)) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰਾਇ ਦਾ ਪ੍ਰਸਾਰ ਕੁਸ਼ਲ, ਢੁਕਵੀਂ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਲੋੜ ਲਈ; (ii) ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਲੋੜ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ; (iii) ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ; (iv) ਅਜਿਹੇ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਸੜਕੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸਕੂਵਿਕਾਂ ਨੂੰ ਸੇਟ ਏਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਅਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (v) ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਛਾਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਰਾਇ ਸਿਰਫ ਰਸਮੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਬਲਕਿ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਜਾਂ ਸਰਵੇਖਣ ਆਦਿ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਪ੍ਰਤੀ ਐਸਸੀ ਅਜਿਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਕਾਫੀ ਮਾਤਰਾ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦੁਆਰਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਾ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ

ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ।

(ਪੰ: ੫੬)

ਦੇ ਉਲਟ , ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਜਾਂ ਸਕੀਮ ਦੇ ਗਠਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੌਖ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗਠਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਕੀਮ ਸਾਰੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 19 ਦੀ ਸੰਭਾਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ (6)(ii) 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੱਥੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਮੰਗ ਤਾਂ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿੱਤੇ, ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ "ਸਲੇਟ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਿਸੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ" ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਅਤੇ 19 (1) (ਜੀ) ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਪੰ: ੫੭)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 19(6) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਨੁਛੇਦ 19(1)(ਜੀ) ਦੁਆਰਾ ਗਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ। ਧਾਰਾ (2) ਤੋਂ (6) ਤੱਕ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਅਨੰਦ ਲੈਣ ਲਈ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀਮਾ ਆਪਹੁਦਰੀ ਜਾਂ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਦਰਤ ਦੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਤਰਕਸ਼ੀਲਤਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨੂੰ ਆਮ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਬਾਹਰਮੁਖੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

(ਪੰ: ੬੦)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸਾਧਾਰਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 1939 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਭਟਕਣ ਨੂੰ ਸੀਵਿਯਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 19(6)(ii) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਅੰਦਰ 'ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ' ਦੀ ਤੰਗ ਰੱਸੀ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਦੇ ਹੋਏ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਰਾਜ ਨੂੰ ਵੀ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਮੋਹਰ ਲੱਗ ਗਈ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ-V ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਉੱਤੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ, ਅਸੰਗਤਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਹਿਸ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ।

(ਪੰ: ੬੫)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਅਟੱਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹੈ:

(i) ਧਾਰਾ 19[1] [g] ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਇੱਕ ਪੂਰਨ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰ, ਕਾਰੋਬਾਰ,

ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ 'ਤੇ, ਭਾਵੇਂ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਬੇਦਖਲੀ, ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂ ਹੋਰ;

(ii) Section 99 of the 1988 Act ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19[6][iii] ਦੇ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ;

(iii) ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਖੁਦ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰ, ਕਾਰੋਬਾਰ, ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਅਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਨਿਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ;

(iv) ਜਦੋਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਧਾਰਾ 99 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਅਸੰਗਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਧਿਆਇ-V ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰੇਗੀ;

(v) 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨਿਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਦੋ ਪਹਿਲੂ ਹਨ, ਅਰਥਾਤ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੰਗ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਤਾਂ ਜੋ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਮੁਕਾਬਲਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਪਰ Chapter-VI ਵਿੱਚ ਉੱਕਰਿਆ ਦੂਜਾ ਪੱਖ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਇਹ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ;

(vi) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਧਿਆਇ-V ਦੀ ਉਦਾਰ ਨੀਤੀ ਸ਼ਾਂਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰਾ ਖੇਤਰ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ;

(vii) ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਛੋਟੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੈਨਿਟ ਵੀ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਨਾ ਕਿ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਗੁਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਕੀਮ ਦੀ ਸੀਐਨ ਫੋਰਸਮੈਂਟ ਨਾਲ;

(viii) ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟਾਂ, ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ ਆਦਿ ਵਜੋਂ ਲੇਬਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੋਣ, ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਕੋਲ ਐਸਟੀਯੂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਸਿਵਾਏ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਅਖਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(ix/rhe ਵਪਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਟੈਨ ਜਿਵੇਂ, 'ਕਾਰੀਡੋਰ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ' ਜਾਂ 'ਓਵਰ - ਲੈਪਿੰਗ ਰੂਟਸ' ਆਦਿ ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਸਕੀਮ ਦੇ ਟੈਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਸੈਟਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

(ਪੰ: ੭੯)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਦਾ ਗਲਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਜਿਹੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ

ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਯਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(ਪੰ: ੮੦)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਨੂੰਨ ਜਾਂ ਨੀਤੀ ਦੇ 'ਸੋਧਣ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ 'ਸੋਧ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਮਾਨਤਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ "ਸੋਧ" ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤਿਬੰਧਿਤ ਅਰਥ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਨੀਤੀ ਦੀ ਮੂਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਬਦਲੇ ਬਿਨਾਂ ਸਤਹੀ, ਪਰਿਣਾਮਿਕ ਜਾਂ ਇਤਫਾਕਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਅਤੇ

102 ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 99 ਅਤੇ 100 ਦੇ ਅਧੀਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੀਤੀ ਆਪਣਾ ਅਸਲ ਚਿਹਰਾ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਗੁਆ ਬੈਠਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੁਝ ਵੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰੋ। Wc ਸਾਡੀ ਨਾਰਾਜ਼ਗੀ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਹਨ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਅਤੇ 100 ਦੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੇ ਬਦਲ ਲਈ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਛੋਟੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਕੀਮ ਦੇ 'ਸੇਵ', 'ਸੋਧੇ ਹੋਏ' ਜਾਂ 'ਸਥਾਪਿਤ' ਕਲਾਉਸ ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਸੂਚਨਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ।

(ਪੰ: ੮੨)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (8) ਨੂੰ ਅਸਪਸ਼ਟ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਇੰਨਾ ਅਸਪਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਬਾਈਡਿੰਗ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟਸ ਲਈ ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਡਬਲਯੂ.ਸੀ. ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੇ ਪੈਸਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਸਰੋਤ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਸੋਧਣ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਕਾਰਜਪਾਲਿਕਾ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਸਾਧਨ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦੀ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਪਰਦੇਸੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵੱਲ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਅਨੁਕੂਲ ਝੁਕਾਅ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਭਾਗ-111 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਜਬਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਨਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

(ਪੰ: ੯੬)

ਅੱਗੋਂ ਕਿਹਾ, ਕਿ ਅਸੀਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਾਂ ਕਿ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸਕੀਮ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਇੱਕ ਰੰਗੀਨ ਵਰਤੋਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਦੀ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਤੱਥ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ

ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਸਟੀਯੂ ਕੋਲ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ 2010 ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਵੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਦੂਜਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਸਟੀਯੂ ਨੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਮੰਗੀ ਗਈ।

ਦੁਆਰਾ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਬਾਰੇ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ। ਯਾਤਰੀ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਕੁਸ਼ਲ, ਦੁਕਵੀਂ ਜਾਂ ਕਿਫ਼ਾਇਤੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਕਿੱਥੇ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੋਲ ਨਾ ਤਾਂ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਹੈ? ਤੀਸਰਾ, ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਦੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਵੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਚਕ ਜਾਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਸਟੀਯੂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪੈਨਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ 'ਸੁਰੱਖਿਅਤ' ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਵਧ-ਫੁੱਲ ਰਹੇ ਹਨ, ਚੌਥਾ, "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਿੱਕਾ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਸਕੀਮ ਲਈ ਪਰਦੇਸੀ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂ ਤਾਂ "ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" [ਸੈਕਸ਼ਨ 2(17)], "ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" [ਸੈਕਸ਼ਨ 2(24)] ਜਾਂ, "ਮੈਕਸੀਕੈਬ", "ਮੋਟਰਕੈਬ", "ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" ਅਤੇ "ਓਮਨੀਬਸ" ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ "ਹਲਕਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" [ਸੈਕਸ਼ਨ 2(21)]। ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦੀ। the esc ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ. ਪੰਜਵਾਂ, ਇਹ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ 'ਭਵਿੱਖ' ਦੀਆਂ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਪ੍ਰੋਜੈਂਟੀਆ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਕੱਲੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ: -

i .ਜਦ ਤੱਕ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੈ, 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

ii . I ਜੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਝੂਠੀ ਸਕੀਮ ਨੋਟੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ ਹੈ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪੈਨਿਸਿਬਿਲਟੀ ਆਰਕ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ 1988 ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਅਧੀਨ। ਐਕਟ;

iii .The ਸਕੀਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਅਤੇ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਅਧੀਨ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਗੈਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਰਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

iv. ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 90 ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਆਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਗਏ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ, 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਾਰਿਆ;

v. ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰਾ 106 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਲ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਅਸੀਮਿਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ

ਕਰਨ ਵਾਲੀ 20 ਦਸੰਬਰ 2011 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (10) ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ;

vi. ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰੇ 95 ਅਤੇ 96 ਵਿੱਚ ਜੋ ਕੁਝ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਉਹ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਜੋ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤੀਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਬੰਨ੍ਹੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਮੋਡੀ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-ਏ), ਅਰਥਾਤ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ 1 ਲੰਮੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਕ ਪਾਸੇ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਦਸੰਬਰ 20, 2011 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹਨਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਪੈਨਿਟਾਂ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁੜ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ; ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰੇ 96 ਅਤੇ 104 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਧਾਰਾ (8) ਅਤੇ (9) ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ "ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਨ" ਵਾਕੰਸ਼ ਵਿੱਚ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਸੇ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ। ਮੂਲ ਜਾਂ ਸਕੀਮ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਕਤੂਬਰ 21, 1997 ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਰਹਿੰਦ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਮਹਾਰਾਜਾ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਜਾਂ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਆਈ ਲੰਬੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ;

viii ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰਾ 80 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 128, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਨੰਤਤਾ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਨਹੀਂ ਹਨ;

ix. ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰੇ 99 ਤੋਂ 103 ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਖੋਜਾਂ ਦਾ 1 ਨ ਦ੍ਰਿਸ਼, 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਖੜੀ ਹੈ;

x. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 2(i) ਤੋਂ (iv) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਉਪਜਾਊ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰਾਹਤਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਫੋਇਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ permissible. ਇਹ ਹੁਕਮ;

xi. ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 115 ਤੋਂ 123 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ, 2010 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 123 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਰੱਦ ਅਤੇ ਰੱਦ. ਸਿਟੋ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 2(v) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ-ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ;

xii. ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰੇ 124 ਤੋਂ 130 ਵਿੱਚ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਹੀ ਜਿਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਦੇ ਕਲਾਜ਼ (2) ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ (3) ਤੋਂ (7) ਸਕੀਮ ਤੋਂ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਲੋੜੀ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ 2006 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 9853 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ;

ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰਾ 134 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ ਅਤੇ ਅਗਲੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। . ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ 1 ਅਕਤੂਬਰ, 2012 ਜਾਂ 30 ਸਤੰਬਰ, 2013 ਤੱਕ, ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ;

xiv. CWP ਨੰ. 1463 9, 1998 ਦੀ 17643 ਅਤੇ 18 ਜੂਨ, 1998 ਦੀ 2000 ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਸਕੀਮ ਦਾ 6122 ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ;

xv. 2012 ਦੇ ਐਲਪੀਏ ਨੰਬਰ 1428, 1429 ਅਤੇ 1432 ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਏ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਕਿ 'ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ' ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹੀ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ, ਵਧਾਉਣ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪੈਨਿਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਐਮਐਸ ਖਹਿਰਾ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ; Sumcct ਮਹਾਜਨ, SeniorAdvocatc; ਡੀਐਸ ਕਾਮਰਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ; ਧਰਮਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਐਡਵੋਕੇਟ; ਰਾਜਿੰਦਰ ਸ਼ੰਨਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ; ਆਰ.ਐਸ. ਬਾਵਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ;

ਵਿਸ਼ਾਲ ਸ਼ਰਮਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ; ਪੇਟਿਟ ਟੋਨਰ (ਆਂ) ਲਈ

ਅਮੋਲ ਰਤਨ ਸਿੰਘ, ਐਡੀ. ਏ.ਜੀ.ਪੰਜਾਬ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਦਮਨ ਧੀਰ ਵੱਲੋਂ
ਸਹਿਯੋਗ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਰਵੀ ਦੱਤ ਸੰਨਾ, ਡੀਏਜੀ ਹਰਿਆਣਾ

ਬਾਲਦਕਵੀ ਕਪੂਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਤੇ ਰੋਹਿਤ ਕਪੂਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਨੁਪਮ
ਸਿੰਗਲਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ (CWP-8783-2012 ਵਿੱਚ) PRTC/PEPSU
ਲਈ

ਵਿਜੇ ਰਾਣਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 16 ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ (CWP-13624-
2009 ਵਿੱਚ)

ਸੂਰਿਆ ਕਾਂਤ, ਜੇ.

(1) ਇਹ ਹੁਕਮ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸਵਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਰੇ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਉਤਪੱਤੀ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੱਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਇਨੋ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਅਤੇ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਾਂਝੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਨ।

(2) ਸਹੂਲਤ ਦੀ ਖਾਤਰ, ਡਬਲਯੂ.ਸੀ. ਇਹਨਾਂ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸੱਤ ਸਮੂਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪੰਜ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੂਜੀ ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਦੋ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ:-

ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਕੇਸ

(i) 1999 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 15786 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ; 2000 ਦਾ 3547; 2001 ਦਾ 214; 2003 ਦਾ 17570; 2008 ਦੇ 8700; 2009 ਦੇ 17539, 13624, 15809, 18628; 2011 ਦੇ 5290 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ 21 ਅਕਤੂਬਰ ਨੂੰ ਇਸ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੋਦੀ ਫਿਕਸ਼ਨ, 1997 ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਉਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਅਧਿਆਏ-V ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਗੈਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ;

(ii) 2007 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 9826 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਲੜੀ ਨੰਬਰ (i) ਵਿੱਚ ਮੰਗੀ ਗਈ ਰਾਹਤਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੇ ਸਬੰਧਤ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਕਥਿਤ ਦੁਰਵਿਵਹਾਰਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਜਾਂਚ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਸਮੇਤ ਕਈ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾਵਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। o ਸਟੇਟਫ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਦਿ ਦੇ ਦਫਤਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ;

(iii) 1998 ਦੇ CWP ਨੰ. 3979,6021,13244,14464,17367, 17368 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ; 1999 ਦੇ 17084 ਅਤੇ 2077; 4001,4002,4003, 5780, 5781,5782, 5783,7096 ਅਤੇ 9254 ਆਫ਼ 2000, ਮਿਤੀ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦੇਣ ਤੋਂ

ਰੋਕਣ ਲਈ ਮਨਾਹੀ ਦੀ ਰਿੱਟ ਵੀ ਮੰਗਦੇ ਹਨ, ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ-ਕਮ-
representations ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣਾ। ਪੂਰਵ-ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੁਣਵਾਈ ਨੂੰ
ਬਹਾਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਪਿਕ ਐਂਡ ਚੁਜ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾ ਕੇ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣਾ, ਖਾਸ
ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 64 ਪਹਿਲਾਂ
ਹੀ ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; *

(iv) v) CWP ਨੰਬਰ 11817,12220 ਅਤੇ 2006 ਦੇ 12209 ਵਿੱਚ
ਪਟੀਸ਼ਨਰ; 2008 ਦੇ 9705 ਅਤੇ 21057 ਨੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ
ਅਥਾਰਟੀ, ਪੰਜਾਬ ਦੁਆਰਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈੱਨ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ
ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ
ਆਰਡੀਨੈਂਸਿਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਹ ਆਪਣੀਆਂ
ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਖਾਸਤ ਰੂਟ ਪੈਨਿਟ
ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਮੰਗਦੇ ਹਨ;

(v) CWPNos ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ 2011 ਦੇ
5611,5591,13557,20859 ਅਤੇ 22820; 8783, 17880,
17869, 17876, 19880, 19880, 19898, 19899, 19900,
19912 of 2012 ਨੇ 19 ਮਈ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ
19 ਮਈ ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ, 2010 ਨੂੰ ਰੱਦ
ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। 988 ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰੂਟਾਂ
ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਪਲਾਈ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ
ਦੀ ਅੰਤਮ ਅਰਦਾਸ ਵੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਹਰਿਆਣਾ ਦੇ ਕੇਸ

(vi) ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 1463 9, 1998 ਦੇ 17643 ਅਤੇ 2000 ਦੇ
6122 ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ 18 ਜੂਨ, 1998 ਦੀ ਰਾਜ I ਲਾਰਿਆਣਾ

ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਹ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਏ-V ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਵੀ ਮੰਗਦੇ ਹਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ 2006 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰ. 9853 ਵਿੱਚ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ 1 ਲਾਰਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼। (vii) 2012 ਦੇ ਐਲਪੀਏ ਨੰਬਰ 1428, 1429 ਅਤੇ 1432 ਆਰਕ 1428, 1429 ਅਤੇ 1432 ਰਾਜ ਦੇ 28 ਜੂਨ, 2010 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਦਵਤਾ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੈਧ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(3) ਅਸੀਂ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਇੱਕ ਸੌਖ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾਵਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਅਸੀਂ Scheme(s) ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਵਾੜ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਪੰਜਾਬ ਜਾਂ ਹਰਿਆਣਾ ਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 (ਅਧਿਆਇ-VI) ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 (ਅਧਿਆਇ-VI) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜਾਂ ਇਤਫਾਕਿਕ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਜਾਂ ਆਰਸੀਪੋਰਟਲ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ.

ਸੰਖੇਪ ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ:

(4) 'ਹਾਈ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1914 ਦੀ ਥਾਂ ਲੈ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਾਰੂਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਸਟੈਟਕ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਦੇ ਕਈ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਵੇਕ ਸੀ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਾਰਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਕਰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 48 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਕਾਰਨੇਜ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ। ਅਧਿਆਇ 1V-A ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6) (ii) ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ "ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ" ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਬੀ ਨੇ ਅਧਿਆਇ IV-A ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ ਉੱਤੇ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿੱਤਾ। -IV ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ।

(5) 'ਹਾਈ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵੀਚਿਕਸ ਐਕਟ, 1988 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, '1988 ਐਕਟ') ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 01 ਜੁਲਾਈ, 1989 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ ਸੀ। 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤਕਨਾਲੋਜੀ, ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੇ ਪੈਟਰਨ, ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ, ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰੀ ਤਕਨੀਕਾਂ ਵਿੱਚ ਆਧੁਨਿਕ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ। The Act ਦਾ ਉਦੇਸ਼/«/erm7<7 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਗੈਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਰਾਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਆਲ-ਇੰਡੀਆ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਮਾਲ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਉਦਾਰ ਯੋਜਨਾਵਾਂ।

(6) 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰਜ਼!, V ਅਤੇ VI ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਇਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਹੱਡੀ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਾਇ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਹੋਵੇਗਾ।

(7) 1988 ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (1), (31), (35), (38) ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। (40) ਅਤੇ (42), ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੋ:-

(8) ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ। — ਇਸ ਵਿੱਚ /let, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। -

(1) “ਖੇਤਰ”, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹਾ ਖੇਤਰ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ;

(31) "ਪਰਮਿਟ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ;

(35) "ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਕਸਿਕੈਬ, ਇੱਕ ਮੋਟਰਕੈਬ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ;

(38) "ਰੂਟ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਜੋ ਹਾਈਵੇਅ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਇੱਕ ਟਰਮਿਨਸ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਟਰਮਿਨਸ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਲੰਘਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(40) "ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪੂਰੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਜਾਂ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਪੜਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖਰੇ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਹੈ;

(42) "ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਪਾਗਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਉੱਦਮ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ -

(i) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਫਾਲਤੂ ਸਰਕਾਰ;

(ii) ਸੜਕ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਥਾਪਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ;

(ਹਾਇ) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ, ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਨਿਗਮ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ;

(iv) ਜ਼ਿਲ ਏ ਪਾ ਰਿਸ਼ਾਦ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ।

ਵਿਆਖਿਆ। - ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, "ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਜਾਂ ਚੋਵਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ"

(47) 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ, ਇੱਕ ਮਾਲ ਗੱਡੀ, ਇੱਕ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਨ ਬੱਸ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ;

(8) ਸੈਕਸ਼ਨ 66 ਤੋਂ 96 ਵਾਲਾ ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-V "ਕੰਟਰੋਲ ਓ (ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ)" ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 66(1) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ

(14) AIR 1961 SC 82

(15) AIR 1967 SC 603

(16) (1984) 1 SCC 107

(17) (1998) 8 SCC 227

ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਥਾਂ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਹਸਤਾਖਰਿਤ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 67 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ਼, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ਼ ਅਤੇ ਗੁੱਡ ਕੈਰੀਜ਼ ਲਈ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਭਾੜੇ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

(9) 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(1) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਰਚਨਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ , ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਂ ਮੁਨਾਸਬ ਹੋਵੇ, ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।' ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਾਂ ਆਰਸੀਜੀਓਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ।

(10) ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਸਟੇਜ ਕਤਲੇਆਮ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 72 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 71(2) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 70 ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੇਜੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਕੰਟਰੈਕਟ ਕਾਰਨੇਜ ਪਰਮਿਟ' ਜਾਂ 'ਗੁੱਡਸ ਕਾਰਨੇਜ ਪਰਮਿਟ' ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(11) . ਸੈਕਸ਼ਨ 80 "ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਪਲਾਈ ਕਰਨ ਅਤੇ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ" ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਦਾਇਰਾ ਅਤੇ ਲਾਗੂਕਰਨ ਇਹਨਾਂ ਸ਼ੱਖਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦੇ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਕਿਸੇ ਇੱਛੁਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ 'ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ' ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਖੇਤਰੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ 'ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਕਾਰ' ਨਾ ਕਰੇ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪਰੋਵੀਸੋ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। ਪੈਨਿਟ ਦੀਆਂ ਵੱਖੋ ਵੱਖਰੀਆਂ ਸ਼ੱਖੀਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਬਦਲੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਅਧੀਨ permissible ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਨਵਿਆਉਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੀ ਇਸਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਬਚਾਉਂਦੀ ਹੈ।

(12) ਸੈਕਸ਼ਨ 81 'ਅਸਥਾਈ' ਜਾਂ 'ਵਿਸ਼ੇਸ਼' ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਪੈਨਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 86(1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੀ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਵਾਲਾ ਪਰਮਿਟ ਮੁਅੱਤਲ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(13) ਸੈਕਸ਼ਨ 88 ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇਕਰ ਇਹ ਉਸ ਦੂਜੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਹਸਤਾਖਰਿਤ ਹੋਵੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪੈਨਿਟ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਦੂਜੇ ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਦਸਤਖਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ, ਸਿਵਾਏ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਕਾਊਂਟਰ-ਹਸਤਾਖਰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਰਾਜਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਸਮਝੌਤੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹਰੇਕ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਹਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪੈਨਿਟਸ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹਾ ਸਮਝੌਤਾ ਇਸਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

(14) ਪਰਮਿਟ ਨਾ ਦੇਣ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤ, ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ, ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ, ਪੈਨਿਟ ਪ੍ਰਤੀ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ, ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਆਦਿ 'ਤੇ ਦੁਖੀ ਵਿਅਕਤੀ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਐਪ ਹੈਟਕਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 89 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜੱਜ ਦੇ ਦਰਜੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਨਿਆਂਇਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜਿਹੜੇ ਹੁਕਮ ਅਪੀਲ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 90 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਰੀਵੀਜ਼ਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਅਪੀਲ ਲੇਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂਚ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(15) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿਚ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਵਿਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਦਾਇਗੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ 1988 ਦੇ ਅਧਿਆਇ-5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੈਨਿਟ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਦਾਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਵਾਲੀ ਸਰਕਾਰ।

(16) ਅਸੀਂ ਹੁਣ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਏ-VI ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸਕੀਮ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ "ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼" ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

(17) ਸੈਕਸ਼ਨ 97 "ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ।

(18) ਅਧਿਆਇ-V ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ 'ਤੇ ਅਧਿਆਏ-VI ਨੂੰ ਓਵਰਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਆਪਣੀ ਜਿੱਤੀ ਅਬਸਟੈਂਟ ਧਾਰਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਇਕ ਹੋਰ ਕੇਂਦਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ: -

"98. ਅਧਿਆਇ-1 7 ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਆਇ।- 'ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼, ਅਧਿਆਇ-V ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣਗੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਸਾਧਨ। "

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(19) ਸੈਕਸ਼ਨ 99, ਜਿਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵੀ ਬਹਿਸ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਧਰੁਵ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਗ ਨੂੰ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ, ਭਾਵੇਂ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ,

ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ, o ('ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਹੋਰ, ਜੋ ਇਹ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇੰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਹੈ, wc ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇੱਥੇ ਹੇਠ

"99. ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਦੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ। -

(I) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਲੇਟ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕੁਸ਼ਲ, ਢੁਕਵੀਂ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਇਹ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਗ ਦੇ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਬੇਦਖਲੀ, ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ, ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਤਿਆਰ ਕਰ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਖਬਾਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਗੇ। ਅਜਿਹੀ ਯੋਜਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੀ ਹੈ। "

(20) ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 100(1) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਅੰਤਮ ਸਕੀਮ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। -ਸੈਕਸ਼ਨ (3) ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਅਧੀਨ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

ਧਾਰਾ 100(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਸੂਚਿਤ (21)ilic ਅੰਤਿਮ ਸਕੀਮ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 102 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਸੋਧਿਆ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਇੱਕ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਧਿਆਇ-V ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇੱਕ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੜਾਅ/ਚੰਗੇ/ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 103 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰੇਗੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੇਗੀ; ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੇ; ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕਰੇ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਅਸਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਾਂ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟ ਅਤੇ ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 89 ਅਧੀਨ ਅਪੀਲਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ।

(22) ਸੈਕਸ਼ਨ 104 ਰਾਜ ਜਾਂ ਆਰਸੀਜੀਓਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੋਈ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਮਨ੍ਹਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

(23) ਜੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 103(2)

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਰਕਮ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ (ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 105 ਦੀ 4) ਅਤੇ (5)। ਸੈਕਸ਼ਨ 107(1) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ-V1 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮ ਆਮਤਾ ਦੇ ਪੱਖਪਾਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 107

(24) 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਲਰ-XIV ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੈਕਸ਼ਨ 217 ਅਤੇ 217-ਏ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 217(1) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ, ਨਿਯਮ, ਨਿਯਮ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:-

“(ਬੀ) ਕੋਈ ਵੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਆਫ਼ਿਟੈਨੈਸ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਉਸੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਰਹਿਣਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ;

(c) XXX XXX XXX

(cl) XXX XXX XXX

(e) xxx xxx xxx

(/) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼/ਲੈਟਸ, 1939 (4 ਦਾ 1939) ਦੀ ਧਾਰਾ 68-1 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1-/1) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ, ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਾਸੀ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-ਕੋਆਈ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਣ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਰਹੇਗੀ। "

1988 ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੁਨ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ Schcmc(s) ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਇਤਿਹਾਸ:

1990 ਸਕੀਮ

(26) ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਖੇਤਰਾਂ ਅਤੇ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਸਟੀਯੂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਲਈ 11 ਅਗਸਤ, 1989 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(27) 1990 ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਨੇ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, (i) ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ | Annexurc-A j; (ii) ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗ [Annexurc-B]; ਅਤੇ (iii) ਰਾਜ ਮਾਰਗ [Annexurc-C]। ਕਲਾਜ਼ (2) ਨੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕੀਤੀ ਕਿ "ਸਾਰੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਸਟੈਟਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਹਿੱਟ ਸੀਆਰ-ਟੂ-ਫੋਰਸ ਵਜੋਂ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦਾ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਤੱਕ ਜਾਂ ਅੰਤਿਮ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ। ਸਕੀਮ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ, ਜੋ ਵੀ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ”... ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਪੁਨਰਗਠਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟ ਬਣੇ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ। ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਭਵਿੱਖੀ ਸੰਚਾਲਨ ਸਬੰਧਤ ਰਾਜਾਂ/ਯੂਟੀ ਵਿਚਕਾਰ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਜਾਂ ਸਮਝ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਕਲਾਜ਼ (4) ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ "ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ।

(28) 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੇ ਕਲਾਜ਼-5 ਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ 70:30 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਲਾਜ਼ (6) ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾਵਾਂ (2), (3) ਅਤੇ (4) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਮਾਰਗਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਰੂਟਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ 50:50 ਦੇ ਰਾਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਲਾਜ਼ (7) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਕਲਾਜ਼ (2), (3) ਅਤੇ (4) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰੂਟਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ 50 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਐਸਟੀਯੂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ: 50. ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (8) ਵਿੱਚ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਅਨਿਯਮਤ ਧਾਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:-

“(8) ਇਸ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ

(i) ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ 'ਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰਸਪਰ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਸਮਝ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ; ਅਤੇ

(ii) ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ, 18 ਜੂਨ, 1980 ਦੀ ਮਿਤੀ 18 ਜੂਨ, ਜੇ. "

2 ਅਕਤੂਬਰ 1997 ਨੂੰ ਸੋਧਾਂ

(29) ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ 'ਸੋਧਣ' ਕਰਨ ਲਈ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 1 ਫਰਵਰੀ, 1995 ਨੂੰ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 21 ਅਕਤੂਬਰ 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਥੇ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(30) ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਸਕੀਮ ਨੇ "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਉਪ-ਕਲਾਸਕ (ਸੀਸੀ) ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਜਿਸਦਾ ਸਰੀਰ ਇੱਕ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦਾ ਵੀਲਬੇਸ 137 ਇੰਚ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹੜਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਤੀਹ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣਾ, ਜਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਨਵੀਂ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: -

"(2) ਸਾਰੇ ਇੰਟਰ ਸਲੇਟ ਰੂਟ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੈਧ ਸਨ, ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ।"

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

Three provisos were also कलान (2) ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਪੁਨਰਗਠਨ ਕਾਰਨ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟ ਬਣ ਗਏ ਸਨ; (ii) ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਂ ਜਵਾਬੀ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪੰਜਾਬ/ਯੂਟੀ ਰਾਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਵੀ ਬਚਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ; ਅਤੇ (iii) ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਸਬਿਆਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਯੂਟੀ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਉਪਬੰਧ।

(31) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (4) ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ " ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਵੀਹ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। (ਉਹ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਕਤ ਰੂਟ ਦੀ ਪੰਦਰਾਂ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ, ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ: ਅੱਗੇ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ, ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(32) ਧਾਰਾ (5) ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ 70:30 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ 75:25 ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਲਾਜ਼ (6) ਅਤੇ (7) ਵਿੱਚ, "ਧਾਰਾਵਾਂ (2), (3) ਅਤੇ (4) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰੂਟਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 50:50 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ 40:60 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਸੰਚਾਲਨ।

(33) ਧਾਰਾ (7) ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦੋ ਨਵੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (7-A) ਅਤੇ (7-B) ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (8) ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਲਈ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਗ੍ਰਾਂਟ, ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ 'ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਕਸਬੇ ਜਾਂ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ' ਦੇ ਇੱਕ ਪਿੰਡ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਜੋੜਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਪਿੰਡ ਨੂੰ ਰੂਟਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਦਾ ਹੈ। ਬਲਾਕ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਜਾਂ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਜਾਂ ਕਸਬਾ ਜਾਂ ਮੰਡੀ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਸਬੇ, ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲੋਰ ਸੇਵਾ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ (a) ਅਜਿਹੇ ਹਰੇਕ ਰੂਟ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 25 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਬੱਸ ਕੁੱਲ ਸੰਚਾਲਨ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼ 250 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ; (ਬੀ) ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗ ਜਾਂ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਰੂਟ-ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਅੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹਾਈਵੇਅ; (c) ਟਰਮੀਨਲ ਦੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇੱਕ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪਿੰਡ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਸਬੇ, ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਮਿਉਂਸਪਲ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਥਾਨਕ ਰੂਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਸਟਾਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸਮਾਪਤੀ ਬਿੰਦੂ ਦੋਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਹੀ ਜਾਂ ਉਸੇ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਕਸਬੇ, ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (ਡੀ) ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ 'ਤੇ ਮਾੜਾ ਅਸਰ ਨਾ ਪਵੇ।

(34) ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2), ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ, ਸਰਹਿੰਦ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਰਜਿਸਟਰਡ, ਸਰਹਿੰਦ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਏ. (/); ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਸਵੀਕਾਰ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਹੁਣ ਤੱਕ ਕੋਈ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਅੰਤਰ-ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100(3) ਦੇ ਪ੍ਰੋ ਵੀਸੋ ਦੇ ਉਲਟ, ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(35) 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਪਾਈ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤੀਜੇ ਪ੍ਰਵਧਾਨ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਮਹਾਰਾਜਾ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਰਜਿਸਟਰਡ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਐਨਆਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। (2003 ਦਾ CWP ਨੰਬਰ 3977 21.10.2003 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ), 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਬਣਾ ਕੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਜਦੋਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਸੀਡੀ ਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਇਹ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੈਕਸ਼ਨ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

80(2) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। 'ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ "ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ"। 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਪਾਈ ਗਈ *vidc modi* ਟਾਈਡ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਤੀਜੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 100 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 99 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

(36) 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਦੀ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਸਕੀਮ *vidc ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ* ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (7-A) ਨੂੰ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ

ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਅਤੇ ਅਲਟਰਾ ਵਿਮਸ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘਵਰਸਸ ਜਗੀਰ ਚੰਦ ਅਤੇ ਐਨਆਰ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 90 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ। (2), ਪੈਰਾ 14 ਜਿਸਦਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਣਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

“ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਧਾਰਾਵਾਂ (2) ਅਤੇ (4) ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਢੁਕਵੇਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਕਲਾਜ਼ (2) ਸਾਰੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ (4) ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾ ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੀ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੇਕਰ ਸਲੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਮੁਕ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਕੀਮ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਲਾਜ਼ (7-ਏ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸੈਕਸ਼ਨ 80(2) ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਹੀ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਰੂਟ/ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ। "

(37) ਇਲੀ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਤਿੰਨ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਸਕੀਮ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਭਾਗ/ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਸੌਖਿਆਂ ਦੇ ਸੰਸਥਾਨ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਮੂਲ ਅਤੇ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਸਕੀਮ ਮਿਤੀ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

20 ਦਸੰਬਰ 2011 ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਦੀ ਹੋਰ ਸੋਧ

(38) ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸੋਧਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 20 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2012 ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੇ ਧਾਰਾਵਾਂ (2), (3), (5), ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। (6) ਅਤੇ (7) ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-13) ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਧਾਰਾਵਾਂ (8), (9) ਅਤੇ (10)

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ। ਸ਼ੁਧਤਾ ਨੇ ਧਾਰਾ (4) ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ 20 ਫਰਵਰੀ 2011 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

(39) 20 ਦਸੰਬਰ 2011 ਦੀ *vide* ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਅਤੇ 20 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2012 ਦੀ ਸ਼ੁਧਤਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

(i) ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ "ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ" ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ;

(ii) ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰ ਜੋ ਸਾਲ 1966 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੇ ਪੁਨਰਗਠਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟ ਬਣ ਗਏ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹ ਜਿਹੜੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਰਾਜਾਂ/ਯੂਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਖਾਧਾ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ;

(ਹਾਇ) ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਜਾਂ ਆਪਸੀ ਸਮਝ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਅ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਪਰ / IC ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ ਜਾਂ ਸੁਪਰ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਇੱਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(iv) ਏਸੀ ਬੱਸਾਂ ਜਾਂ ਏਸੀ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ ਆਦਿ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਨੂੰ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਗੁਆਂਢੀ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ;

(v) ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਅ ਦੇ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ 75 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ; 25;

(vi) ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ Si Us ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ 40;60 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਗੇ;

(vii) ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਟੋਡਾਂ 'ਤੇ ਵੀ, ਐਸਟੀਯੂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ 40 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣਗੇ; 60;

(viii) ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ;

(ix) ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(40) ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਛੋਟੇ ਪੈਮਾਨੇ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰ ਹਨ ਜੋ ਵਧੇਰੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਤਰਸਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹ ਜਿਹੜੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਦੇ ਸੁਣਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ S'FUs ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰਵਾਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਬਣਾ ਕੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਕਿਉਂਕਿ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਲੇਟ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਕਿੰਨੀ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਨਾਲ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਣਥੱਕ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਸਕੀਮ ਤੋਂ ਜਾਇਜ਼ਤਾ ਦਾ ਪਰਦਾ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਤਰੱਕੀ ਅਤੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਲਈ ਕਥਿਤ ਠੋਸ ਯਤਨਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99

(41) ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਯਤਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਏ V ਅਤੇ VI ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਸੀਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 14, 19(1)(g) ਅਤੇ 19(6) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਯੋਜਨਾ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਸਕੀਮ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਵੇਂ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲਈ ਕੋਈ ਬਰਾਬਰ ਖੇਡ ਪੱਧਰ ਦਾ ਮੈਦਾਨ ਨਹੀਂ ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ-

(i) 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਲਿਵਰੀ ਪ੍ਰਵਾਧਾਨ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾਉਣ, ਸਰਲ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਪਾਰਦਰਸ਼ੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਕਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਧਾਰਾ 71 ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਸਟੇਜਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਲਈ ਇੱਕ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, 'ਐਕਟ ਦੇ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ', ਤਾਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ S'I'Us ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ - ਜਨਤਾ ਦੇ ਸਰਵੋਤਮ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮੌਜੂਦ;

(ii) ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਸਿਰਫ 'ਰੂਟਾਂ' ਜਾਂ 'ਖੇਤਰ' ਦੇ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ' ਲਈ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੌਜੂਦ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਅਤੇ S'FUs ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਫੋਨਿਊਲੋਟਸੀਡੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

1 ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਨਾ ਤਾਂ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀਆਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੌਜੂਦ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। theAct ਦੀ ਧਾਰਾ 105 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ' ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਪਰ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਕਵਾਇਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ;

ਕਿਸੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ 'ਖੇਤਰ' ਜਾਂ 'ਰੂਟ' ਦਾ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ' ਨਾ ਤਾਂ ਪੱਖਪਾਤੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪੱਖਪਾਤੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇੱਕ 'ਰੂਟ' ਦੇ ਮੰਜ਼ਲਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਆਇੰਟ-ਏ 'ਤੇ ਰੂਟ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਪੁਆਇੰਟ-ਬੀ/rhrcr ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਮਾਰਗਾਂ' ਦਾ ਕੋਈ 'ਤੱਕ ਨਹੀਂ' ਹੈ। 'ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ' ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਰੂਟ ਇਸ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਗੈਰ-

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ;

(iii) ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਚਮਚਾਂ ਨੂੰ ਫੋਨਲੋਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ "ਓਵਰਰਾਈਡ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਗਲਤ ਅਰਥ ਕੱਢਿਆ ਜਿਸ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ! vc ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੇ 'ਬਦਲ' ਜਾਂ 'ਬਦਲ' ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਸੰਪੂਰਨ", "ਅੰਸ਼ਕ" ਜਾਂ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗਲਤ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਉਸ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਹਾਇਤਾ ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ" ਦੇਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਪੁਲ ਹੈ;

(iv) ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਸਕੀਮ ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਥਾਈ ਨਵਿਆਉਣ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਦੋਂ ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-ਵੀ 1 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮੌਜੂਦਾ ਪੀਸੀਐਨਆਈਟੀ-ਹੋਲਡ ਸੀਆਰਐਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਵੇਗਾ;

(v) 'ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਸਕੀਮ ਮੁੱਖ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਲਟ ਪਿਕ ਅਤੇ ਚੁਨਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪਰਦੇਸੀ ਅਤੇ ਐਟ/ਹਾਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਾਲ ਭਰੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਸਕੀਮ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ Chapter-V ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟਸ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ;

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(vi) ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰਮਿਟ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਪੈਨਿਟ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। 1988 ਐਕਟ ਦਾ 80;

(vii) ਸਕੀਮ ਦਾ ਖਰੜਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨਿਪਟਾਏ ਗਏ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ, ਚੋਣਵੇਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰੂਜ਼ ਟਾਪਰੇਟ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਰੂਟ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਰਾਖਵੇਂ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਦੂਜੇ ਇਰਾਦੇ ਵਾਲੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕਲੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਹਨ। ਨਵੇਂ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਹਨ

ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੱਖਪਾਤੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਧਾਰਾ 19(1) (&) ਦੀ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੇਸ਼ ਧੌਰੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ:

(viii) ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਸੋਧਣ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਤਾਰ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਸ਼ਹੂਰੀ ਲਈ ਝੂਠ ਬੋਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੋਧ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਹੋਰ ਦੁਰਵਰਤੋਂ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਅਦਾਲਤਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨੋਲੀ ਫਿਕਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 1990 ਜਾਂ 1997 ਸਕੀਮ ਜੋ ਇੱਕ ਜਾਂ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਦੂਜੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਟੁੱਟ ਗਈ;

(ix) ਜੇਕਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਬਦ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਰਾਜ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਾਰਟ ਬਲੈਚ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6)(ii) ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਾਲੀ ਛਤਰੀ ਹੇਠ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ 'ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ' ਨੂੰ ਅਨੁਵਾਹ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੂਟ, ਖੇਤਰ, ਸੇਵਾ ਦੀ ਕਿਸਮ ਲਈ ਪਰ ਉਸੇ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ;

(x) 'ਇੰਪੱਗਡ ਸਕੀਮ 1939 ਦੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਪੁਨਰ ਜਨਮ ਅਤੇ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਏ V ਅਤੇ VI ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਾਟਰਟਾਈਟ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਭੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਉਪਕਰਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਰੰਗੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਅਭਿਆਸ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਪ ਸਮੇਤ ਸਾਰੇ ਐਪ ਨੂੰ ਪੈਨਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ' Chapter-V ਦੇ ਅਧੀਨ fUs, ਪਰ ਅਧਿਆਇ- VI ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਵਲ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ;

(xi) ਇਹ ਸਕੀਮ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਾ ਫਿਡਕਸ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਨਿਟ ਮੁੜ ਜਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਹ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਚੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਸਦੀਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਮਰੇ ਹੋਏ ਪੈਨਿਟਸ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸੁਰਜੀਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸੀਟੀਸੀਨੀਅਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ:

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(xiii) ਧਾਰਾ 99 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਟਿਕ ਸ਼ਬਦ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਸੈਕਸ਼ਨ 151 ਸੀਪੀਸੀ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 482 ਸੀਆਰਪੀਸੀ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 19(6)(ii) ਤੋਂ ਉਧਾਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਅਸੰਭਵ ਸੰਕਟਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਲਪਨਾ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਸਿਰਫ ਵਿਧਾਨ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁੱਖ ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਕਾਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(xiv) 'ਮੈਨੂੰ ਇੱਥੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ S'L'Us ਦੀ ਸਹਿ-ਹੋਂਦ ਲਈ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਚੈਪਟਰ-V ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਧਾਰਾ 99 ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6) (ii) ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਨੁਛੇਦ 19(1)(g) ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਹੈ। ਇਹ ਸਕੀਮ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 80 ਜਾਂ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ;

(xv) ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ, ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਲੈਣ, ਰੂਟਾਂ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਕਰਨ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਟੈਕ-ਓਵਰ ਆਈਸੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਜੋ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ;

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(xvi) ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼, ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ//? *praesentia*;

(x vii) ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਜਾਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਹਰੇਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਫ਼ਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਫਾਇਦਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵੀ ਖੁੱਲ੍ਹਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਸਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪਦਾਰਥਕ ਮਾਪਦੰਡ ਹੈ;

(xvii) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਧਾਰਾ 99 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇੱਕ (i) ਕੁਸ਼ਲ, (ii) ਲੋੜੀਂਦੀ, (ii) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਪੂਰਵ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ।) ਕਿਫ਼ਾਇਤੀ ਅਤੇ (iv) ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ, ਆਰਕ ਸੰਤੁਸ਼ਟ। 'ਇਪੱਗਡ ਸਕੀਮ ਭਾਵੇਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਸਮ ਵਾਂਗ ਪੜ੍ਹਦੀ ਹੈ ਪਰ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਉਪਰੋਕਤ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸਕੀਮ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਆਰਕਸੀਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ;

(xviii) ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਕੋਈ ਉਚਿਤ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਕੀਮ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਸਕੱਤਰ ਦੇ ਰੋਕ ਦੇ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਅਰਥਾਤ, ਸਕੱਤਰ, ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ;

(xix) ਮੋਦੀ ਟਾਈਡ ਸਕੀਮ ਦਾ ਡਰਾਫਟ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 01.02.1995 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਝੁੱਠੀ ਸੀ, ਇਸਲਈ, ਇਹ ਧਾਰਾ 100(4) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ;

(xx) ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 128(2) ਜੋ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕਾਰਨੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ/ ਜ਼ਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 80(1) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ;

ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ 58 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੰਜ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਉਹ ਸਜ਼ਾਵਾਂ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217(2)(ਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੀ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ 217-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਪੈਨਿਟਸ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ wcf 11.08.2000 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਹੁਣ ਵੈਧ ਜਾਂ ਓਪਰੇਟਿਵ ਪੈਨਿਟ ਨਹੀਂ ਸਨ;

(xxiii) ਸਾਲ 2011 ਵਿੱਚ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(1)(g), 19(6)(ii) ਅਤੇ 257 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ 1990/ ਦੇ ਇਹਨਾਂ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। 1997 ਸਕੀਮ ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਜਾਂ ਮਾਣਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(42) ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ 'ਹਮਲੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦਿਆਂ, ਸ੍ਰੀ ਅਮੋਲ ਰਤਨ ਸਿੰਘ, ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਏਜੀ ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਭਾਲਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਤਾਇਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਾਂ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ।

(ii) 1999 ਦਾ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 2077 ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿਆਨ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਨਿਹਿਤ ਹਿੱਤ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, hcnccit ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ;

19 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ, 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸੀ, ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਹੋਰ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਬਦਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਪੁਰਾਣੀ ਸਕੀਮ ਹੁਣ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੇ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ;

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

- (iii) 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ 8 ਤੋਂ 19 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਸਾਲ 1998 ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ;
- (iv) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ 11 ਅਗਸਤ, 1989 ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਸਕੀਮ ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਮੌਕੇ ਦਾ ਲਾਭ ਉਠਾਇਆ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਇਸ ਤੋਂ ਪਿੱਛੇ ਨਹੀਂ ਹਟ ਸਕਦੇ। ਅਤੇ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਅੰਤਿਮ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣਾ;
- (v) ਇਹਨਾਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਅੰਤਮ ਨਤੀਜਾ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ 'ਤੇ ਬੁਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਦੇਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਲ 2011-2012 ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ;
- (vi) 'ਫਲਿਕ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ likegricvancs ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 89 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸੇਂਟ ਏਟ ਟਰਾਂ ਸਪੋਰਟ ਐਪੀਲੇਟ ਟ੍ਰਾਈ ਬਨਾਆਈ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹਵਾਦਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- (43) ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ, ਸਿੱਖਿਆ. AG ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਖ ਕੇਂਦਰ ਕੇਵਲ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ "ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ" ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। I ਭਾਵ ਅਧਿਆਇ- VI ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਤਾਕੀਦ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 98 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਸਮੇਤ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਅਧਿਆਇ-V ਬਲਕਿ "ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ" 'ਤੇ ਵੀ ਅਸੰਗਤਤਾ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ। Ue ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਧਿਆਇ- VI, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਅਤੇ 99, ਵੀ ਵਿਧਾਨਿਕ ਨੀਤੀ ਦਾ ਇੱਕ ਅਟੁੱਟ ਹਿੱਸਾ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਉੱਤੇ ਆਪਣੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 98 ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਰੁਕਾਵਟ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ। ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਅਧਿਆਇ-V ਵਿੱਚ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਉਦਾਰੀਕਰਨ 'ਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਸੁਰਤਾਪੂਰਵਕ ਵਿਆਖਿਆ ਰਾਹੀਂ ਸੰਤੁਲਨ ਕਾਇਮ ਕਰੇਗੀ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਕਾਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ- VI ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਹੋਰ ਵੀ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਧਾਰਾ 14 ਜਾਂ 19(1)(g) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6)(ii) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

(44) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਅਪੀਲ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 99 ਤੋਂ "ਪੂਰਾ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ" ਵਾਕਾਂਸ਼ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸਹਿ-existence ਕੇਵਲ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੀ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ। ਏ.ਜੀ. ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਉਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਨਕਾਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਪਾਤ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਲਈ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(45) ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਛੁਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਬਚਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ 'ਕਾਨੂੰਨ' ਹੈ ਅਤੇ ਅਪਵਾਦ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਹਨ। ਬਸ਼ਰਤੇ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। I ਭਾਵ ਸੰਭਾਵੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਵਿਤਕਰੇ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਖੰਡਨ ਕੀਤਾ।

(46) ਇਹ ਵੀ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ, ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਦਾ ਇੱਕ ਸੀਮਾਬੱਧ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਮੰਜ਼ਿਲਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਕੂਲਾਂ ਲਈ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ। , ਕਾਲਜਾਂ, ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀਆਂ, ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਆਦਿ ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਨਿਰੰਤਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਹਰ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਪੈਨਿਟ ਲਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਲਈ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਉਪਬੰਧ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ।

(47) ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 128 ਨੂੰ 26.11.1997 ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਨਿਯਮ 64 ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। .2001 ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਿ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 71(3) ਅਤੇ 96(2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ 64 ਨੂੰ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਉਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੁਫਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਅਤੇ 107 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ 128 ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਅਧਿਆਇ-VI ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। 'ਆਦੀ ਅਲਟਰਮ ਪਾਰਟਮ। ਮੈਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 71.96 ਅਤੇ 111 ਦਾ ਵੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਅਣਜਾਣੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 15.01.2001 ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯਮ 128 ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਣਜਾਣ ਗਲਤੀ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲੱਭੇ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(48) ਇਹ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇੱਕ ਅਨਿੱਖੜਵਾਂ ਅੰਗ ਹੈ। '1110 ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਆਮ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਤਜਰਬਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ। ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵੰਡ ਦੇ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਨੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਨਕਾਰਿਆ ਜਾਂ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

(49) ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਪੂਰਕ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਕੋਲ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਫਲੀਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। unviable ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ 1990 ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ, ਭਾਵੇਂ 1997 ਜਾਂ 2011 ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 102 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਧੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(50) ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਵਿੱਚ, ਇੱਥੇ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਆਪੋ-ਆਪਣੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਇੱਕ ਕੈਟੇਨਾ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਹੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ, ਦੀ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਆਰਡਰ ਦਾ ਬਾਅਦ ਦਾ ਹਿੱਸਾ।

(51) ਮਿਸਟਰ ਬਾਲਦਕਵੀ ਕਪੂਰ, ਇੱਕ ਐਸਟੀਯੂ (ਪੀਆਰਟੀਸੀ) ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਵਿਦਵਤਾ ਐਡਲ. ਏਕਿਊ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਯੂਪੀਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਰਾਜ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ (ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ) ਵਿੱਚ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪੁੱਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਯੂਪੀ ਲਖਨਊ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (3), ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਦੇ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ ਜੇ ਫਿਰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਨਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਸਿੰਧੀ ਸਾਹਿਤ ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (4), ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸਕੀਮ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਧਾਰਾ 99 ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਦਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਕੱਟਣਾ ਨੀਤੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਆਰ. ਰਘੁਰਾਮ ਬਨਾਮ ਪੀ. ਜੈਰਾਮ ਨਾਇਡੂ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (5), ਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਇੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਬੀਆਈਐਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਦੇ ਪੈਨਟ ਦੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਮੇਸ਼ ਚੰਦ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਯੂਪੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (6), ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ 15 ਸਾਲ ਬੀਤ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਈ ਗਈ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਕੀਮ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਨੰਬਰਾਂ (ਬੱਸਾਂ, ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਵੈਧ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। \nAPSR7C ਬਨਾਮ ਐੱਮ.ਗੁਰੀਵੀ ਰੈੱਡੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐੱਸ. (7), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ । Ors. (8), ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 14 ਅਤੇ 19(1)(g) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਨੂੰ ਇਹ ਵੇਖਦਿਆਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੰਸਦ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਗੰਭੀਰ ਚੁਣੌਤੀ ਲਈ ਖੁੱਲੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਰਜੂ ਪ੍ਰਸਾਦ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਰਾਜ (9) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ੍ਰਿਤ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੇ ਮੋਦੀ 11 ਕੈਸ਼ਨ 'ਤੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਹਰੇਕ ਵੱਖਰੇ ਇਤਰਾਜ਼ 'ਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਾਂਡੀਅਨ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਐੱਮ ਏ ਈਗੱਪਨ (10) ਵਿੱਚ , ਇਹ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਡਰਾਫਟ ਸਕੀਮ ਨੇ ਨੋਟੀ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੈਕਟਰਾਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਪੂਰੇ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। , ਇੱਕ ਓਪਰੇਟਰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸੂਚਿਤ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਆਪਣੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। Gaffe Chern Pvt. ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ . ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬੇਲਗਾ ਟਿੰਟ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. (11), ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਂਹਖਿੱਚੂ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 25 ਮਈ, 2001 ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 2000 ਦੇ ਆਰ.ਏ. ਨੰ. 449, 1999 ਦੇ ਸੀ.ਡਬਲਿਊ.ਪੀ. ਨੰ. 6374 ਵਿੱਚ (ਸ਼ਾਮ ਲਾਲ ਬਨਾਮ ਦਿ ਸਟਾਰ*? ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੀ.ਐਚ. ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.) ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੁੱਦੇ.

1988 ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਧਾਨਿਕ ਨੀਤੀ ਕੀ ਹੈ?

(52) 'ਇਲੀ ਨੇ ਸਟੇਜ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਰਾਹੀਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੰਸਦ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਾ ਸੰਕਲਪ ਲਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਆ। ਚੈਪਟਰ-V ਨੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਈ ਨਵੇਂ ਪਹਿਲਕਦਮੀਆਂ ਲਈ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੋਲ੍ਹਣ ਵਾਲੇ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰਵਾਦੀ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ 'ਤੇ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

(53) ਮਿਥਿਲੇਸ਼ ਗਰਗ ਅਤੇ ਓਰਸ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (12), ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 71,72 ਅਤੇ 80 (ਚੈਪਟਰ-V) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ। 1988 ਐਕਟ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ "ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਅਤੇ ਪੱਖਪਾਤ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ" ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ "ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜਨਤਾ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਹੈ" ਅਤੇ "ਪਾਲਿਸੀ" ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਦਾਰਤਾ ਨਾਲ ਗ੍ਰਾਂਟ ਪਰਮਿਟ (ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟੀਚਾ) ਵੱਲ ਸੇਧਿਤ ਹੈ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ "ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ 'ਤੇ ਬੁਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

(54) 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜਿੱਤੀ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅਧਿਆਇ-V ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਉੱਤੇ ਇਸਦੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਵੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਿਰਵਿਘਨ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਸੰਗਤਤਾ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-V ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਵੀ 'ਕਾਨੂੰਨ' ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਚਾਲੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਸਪੈਂਡਡ ਐਨੀਮੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 80 ਅਤੇ 81 ਆਰਕ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਮੀ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਹੈ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਵੀ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

(55) ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਕਿ ਅਧਿਆਇ-V ਵਿੱਚ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਪਰਮ ਲਈ ਇਸਦੀ ਵਚਨਬੱਧਤਾ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਈ ਹੈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਅਧਿਆਇ-V ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਅਧਿਆਇ-V ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਆਇ-VL ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ। ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣਗੇ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵੀ ਅਸੰਗਤ ਟਾਇਲਿੰਗ ਅਧਿਆਇ-V ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਾਏ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਐਸਟੀਯੂ) ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅੰਸ਼ਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਦਖਲੀ, ਇਹ ਧਾਰਾ 99 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ, ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, Chapter-V ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਿਤ ਲਿਬਰਲ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰੇਗੀ,

(56) ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 19(6)(ii) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਹੋਵੇਗੀ ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਕੇਵਲ ਧਾਰਾ 99 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੂਰਵ-ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, (i) ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਰਾਏ ਦਾ ਗਠਨ ਕੁਸ਼ਲ, ਢੁਕਵੀਂ, ਕਿਫ਼ਾਇਤੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਲੋੜ ਲਈ ਸਰਕਾਰ; (ii) ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਲੋੜ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ;

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

(iii) ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ; (iv) ਅਜਿਹੇ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਸੜਕੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸਕ੍ਰਾਈਸਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਅਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (v) ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ, ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ, ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਛਾਣਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾ ਅਤੇ ਚਲਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰਾਇ ਦਾ ਗਠਨ ਮਹਿਜ਼ ਰਸਮੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਬਲਕਿ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਜਾਂ ਸਰਵੇਖਣ ਆਦਿ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਬੱਧਤਾ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦੁਆਰਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਾ ਸਿਰਫ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਹਨਾਂ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਯੋਗਤਾ ਪੂਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(57) ਇਸਦੇ ਉਲਟ, ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਕਿਸੇ ਸਕੀਮ ਜਾਂ ਸਕੀਮ ਦੇ ਗਠਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੌਖ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗਠਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਕੀਮ ਸਾਰੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਟੈਸਟਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 19(6) ਦੀ ਸੰਭਾਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ (ii) 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੱਥੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਮੰਗ ਤਾਂ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿੱਤੇ, ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ "ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ" ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਅਤੇ 19 (1) (ਜੀ) ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਵੇਗਾ।

(58) 8) ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਰਾਜ ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਬਰਾਬਰੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਬਰਾਬਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਾ ਕਰੇ। ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ, ਅਰਥਾਤ, "ਕਾਨੂੰਨ ਅੱਗੇ ਬਰਾਬਰੀ" ਜਾਂ "ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਬਰਾਬਰ ਸੁਰੱਖਿਆ" ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਸੰਸਦ ਜਾਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੀ ਗਾਰੰਟੀ apositive ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸਲਈ, ਵਿਤਕਰੇ ਦਾ ਆਧਾਰ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਸਥਾਈ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਾਗ਼ਦਾਰ ਕਰਨ ਲਈ। ਅਨੁਛੇਦ 14 ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਨਾਗਰਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਆਈਟੀਆਈਕ ਸਮਾਨਤਾ ਰਾਜ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਪੂਰੇ ਘੇਰੇ ਨੂੰ ਘੇਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਚੌੜੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਮਾਨ ਸਥਾਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਤਕਰੇ ਨੂੰ ਮਨ੍ਹਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਵਿਸ਼ਾ ਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹਰ ਪੱਖੋਂ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਰਗੀਕਰਣ ਜਿਸਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਵਾਜਬ ਸਬੰਧ ਹੈ, 'ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਰਾਬਰੀ' ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਹੁੰਦਾ। ਧਾਰਾ 14 ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਹਰੇਕ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਅਤੇ ਅਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਕੇ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਨਤਾ ਦੇ ਇਲਾਜ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸਿਰਫ ਬਰਾਬਰਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਲੂਕ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਉਹ ਸਿਰਫ ਬਰਾਬਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਤਕਰਾ ਹੈ।

(59) ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਵਾਜਬਤਾ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 19(6) ਦੇ ਟੂਚਸਟੋਨ 'ਤੇ ਪਰਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ " ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੇਸ਼ੇ ਦਾ ਅਭਿਆਸ ਕਰਨ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿੱਤੇ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੇ" ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਆਰਟੀਕਲ 19(1) (ਜੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਾਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ" ਅਤੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਇਹ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। "ਸਲੇਟ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ (ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਪਾਰ, ਕਾਰੋਬਾਰ, ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੀ, ਭਾਵੇਂ ਬੇਦਖਲੀ, ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਜਾਂ ਹੋਰ) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ

(60) ਧਾਰਾ 19(6) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਅਨੁਛੇਦ 19(1)(ਜੀ) ਦੁਆਰਾ ਗਾਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ। ਤੱਕ (6)। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਅਨੰਦ ਲੈਣ ਲਈ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀਮਾ ਆਪਹੁਦਰੀ ਜਾਂ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਦਰਤ ਦੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੀ ਵਾਜ਼ਬਤਾ ਨੂੰ ਆਮ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਬਾਹਰਮੁਖੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

(61) ਅਕਾਦਸੀ ਪਧਨ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (13), ਉੜੀਸਾ ਕੇਕੰਡੂ ਲੀਵਜ਼ (ਕੰਟਰੋਲ ਆਫ ਟਰੇਡ) ਐਕਟ, 1961 ਦੇ ਕੁਝ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਰਾਜ ਦੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੰਮ ਰਾਜ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਭਾਗ ਜਾਂ ਏਜੰਟਾਂ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਦੇ ਬੀਚਲ ਐਫ 'ਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ। 19(6)(ii) ਪਰ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਨੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਏਜੰਟ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ "ਜੇਕਰ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਦੀ ਕੋਈ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯੁਕਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਆਰਟੀਕਲਸੀ 19(6)(ii) ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਦੇ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਸਖਤ ਅਤੇ ਤੰਗ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦਾ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੋਰਸ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਲਾਭ ਕਮਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਲਾਭ ਉਸਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਸਨੂੰ ਧਾਰਾ (6) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਉਸਦਾ ਹੈ। ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਪ੍ਰਤੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਉਸਦੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ”

(62) ਗੁਲਾਪੱਲੀ ਨਾਗੋਸ ਯੁੱਧ ਰਾਓ ਅਤੇ ਜੇ.ਵਾਈ ਕੋਡਲਾ ਰਾਓ ਬਨਾਮ APSRTC (14) ਵਿੱਚ , 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ IV-A ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 14 ਅਤੇ 19(1)(g) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਸਮੇਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 19(6) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ii) ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਵਿਆਪਕ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਆਪਣੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਬੇਦਖਲੀ, ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(6)(ii) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੰਵਿਧਾਨ!! ਆਰਟੀਕਲ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀ ਟਿਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਿਆਂ ਨੂੰ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ; ਉਹਨਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਲਾਸ ਸਿਰਫ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਇਲ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਫਰਮਾਂ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ"। ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਕਥਿਤ ਉਲੰਘਣਾ 'ਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ 'ਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਹਮਲਾ ਰਾਮ ਨਾਥ ਵਰਮਾ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ (15) ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ।

(63) ਸ਼ੇਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ UOJ (16) ਵਿੱਚ , ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47[1-2] ਜੋ ਕਿ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ 19 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ। 1]], ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਦੁਆਰਾ। ਅਨੁਛੇਦ 19[6] ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਦੀ ਕਮਾਈ ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

(64) ਐਮਆਰਐਫ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਇੰਸਪੈਕਟਰ, ਕੇਰਲਾ ਸਰਕਾਰ (17) ਵਿੱਚ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਸੰਖੇਪ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੱਢਣ:-

(65) ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੀ ਵਾਜਬਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਰਾਜ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(2) ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੀ ਵਾਜਬਤਾ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ, ਕੋਈ ਵੀ ਅਮੂਰਤ ਜਾਂ ਆਮ ਪੈਟਰਨ ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿਧਾਂਤ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ

(18) (1980)4 SCC' 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਵਿਸ਼ਵਵਿਆਪੀ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਹ ਬਦਲਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ, ਮਨੁੱਖੀ ਜੀਵਨ ਦੀਆਂ ਕਦਰਾਂ-ਕੀਮਤਾਂ, ਸਮਾਜਿਕਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵੱਖਰਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ ਫਲਸਫਾ, ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਾਲਾਤ ਅਤੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤ।

(3) ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਿੱਧਾ ਅਤੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਗਠਜੋੜ ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਚਕਾਰ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਧਾਰਨਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ।

(65) ਇਹ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 1939 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਜੋ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਾਨ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਭਟਕਣ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 19(6)(ii) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ 'ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ' ਦੇ ਘੇਰੇ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਦੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਮੋਹਰ ਲੱਗ ਗਈ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ-5 ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਉੱਤੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ, ਅਸੰਗਤਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਹਿਸ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ।

ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ:

(66) 'ਚੈਪਟਰ IV-A (1939 ਪੁਰਾਣਾ ਐਕਟ) ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ IC Chapter-VI (1988 ਨਵਾਂ ਐਕਟ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੀ

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਫਲਿਕ ਵੈਧਤਾ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂਚ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਰਹੀ ਹੈ। In5/n/. ਸਰਸਵਤੀ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (18), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, (i) ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਾਏ ਬਣਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ; ਅਤੇ (ii) ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉੱਚਿਤ, ਲੋੜੀਂਦੀ, ਕਿਫ਼ਾਇਤੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(67) 7) /I /? ਦ ਆਈ ਗਫੂਰ ਬਨਾਮ ਸੇਂਟ ਏ ਟੇ ਆਫ ਮੈਸੂਰ (19) , 1 ਸਹਾਇਤਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(18) (1980)4 SCC 738

(19) AIR 1961 SC 1556

ਵਿਕਲਪ ਪਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪੈਨਿਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੂਚਿਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪੈਨਿਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਇੱਕ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇੱਕ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ, ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨੀਲ ਕੰਠ ਪ੍ਰਸ਼ਾਦ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ (20) ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਹਿਦਲ ਗਫੂਰ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਧਿਆਇ 1 ਵੀ-ਏ (ਪੁਰਾਣਾ ਐਕਟ) ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਕੁਝ ਸੈਕਟਰਾਂ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। , ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਆਪਣੇ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੈਪੀਟਲ ਮਲਟੀ-ਪਰਪਜ਼ ਕੋ-ਆਪ੍ਰੋਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਬਨਾਮ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ (21) ਵਿੱਚ , ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਜ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਖੋਜ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਾਂ Central/State ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੇ ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਰੂਟ ਸਿਰਫ਼ ਲਈ ਹੀ ਬਣਾਏ ਜਾਣੇ ਹਨ, ਬਿਨਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕੀਤੇ। ਵਿਕਰਮ ਸ਼ੀਤੋਲੇ ਬਨਾਮ ਐਮਪੀ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (22) ਵਿੱਚ ਵੀ, ਇਹ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੌਜੂਦ ਓਪਰੇਟਰ "ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ" ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ "ਫ੍ਰੀਜ਼ ਕੀਤੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬੰਦ

ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ" ਅਤੇ ਐਸਟੀਯੂ ਇਜ਼ਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨੋਲੀ ਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੈਪਟਰ I VA (ਪੁਰਾਣਾ ਐਕਟ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(68) \nAPState ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਬਨਾਮ PV ਰਮਤਨੋਹਨ ਚੌਧਰੀ ਅਤੇ Ors। (23), ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 14 ਦੇ ਘੇਰੇ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਝ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀਆਂ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, 'ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅੰਸ਼ਿਕ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕੋਰੀਡੋਰ ਸ਼ੈਲਟਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਾਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਹੁਣ ਫ੍ਰੀਜ਼ ਕੀਤੇ ਖੇਤਰ, ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਪਾਇਲ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅੰਸ਼ਿਕ ਬੇਦਖਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

(69) ਮੈਸੂਰ ਦੀ ਸਲੇਟ & Ors. (24), ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਅਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਐਸਪੀਸੀਆਈ ਸਮੱਗਰੀ, ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ, ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਪੱਖਪਾਤ ਆਦਿ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹੇਠਾਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸਟੀਕ ਸੰਖਿਆ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਅਵੈਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ਬਦ "ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ" ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ

(30) (1992) 2 SCC 620

(31) (1985) 4 SCC 557

(32) (2002) 6 SCC 348

(33) (2002) 2 SCC 560

ਕਿ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਖਿਆਵਾਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਹਨ। ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਇਹ ਧਾਰਾ 68-ਈ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। 77 ਵੀਂ ਰਾਘ ਅਨਾਥ ਰੈੱਡੀ ਬਨਾਮ ਮਾਈ ਸੋ ਰੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸ ਸਪੋਰਟਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਉਲਟ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਸਮਝੌਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਇਹ ਦਲੇਰੀ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਅੰਤਰ - ਰਾਜ ਸਮਝੌਤਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ IV-A ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਅਧਿਆਇ IV-A ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 68-ਬੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। (ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 98 ਦੇ ਨਾਲ ਪੈਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ)।

(70) ਯੂਪੀਸਟੇਟ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਬਨਾਮ ਇੱਕ ਯੁੱਧ ਅਹਿਮਦ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ. (26), ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਅਤੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨੋਟੀ ਬੈਂਡ ਖੇਤਰ, ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੋਪ੍ਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 'ਉਸ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਏਰੀਏ, ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ 'ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਜਾਂ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ।

(24) ਵਿੱਚ , ਕੁਇਲਨ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਮੋਟਰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੋ-ਅਪ. ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (27), ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕਾਜਰਾਜ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ

(30) (1992) 2 SCC 620

(31) (1985) 4 SCC 557

(32) (2002) 6 SCC 348

(33) (2002) 2 SCC 560

ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (28), ਸੌਖਿਆਂ। 1988 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 217 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬੱਚਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਨਰਲ ਕਲਾਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ 1939 (ਰੱਦ ਕੀਤੇ) ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਸੈਕਸ਼ਨ 217(2)(ਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਖੋਹੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇੱਛੁਕ ਓਪਰੇਟਰ ਸਨ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਵੇਂ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਧਾਰਾ 217 ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸਲਈ, "ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੋਧੇ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ, ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਹਿੱਸਾ। ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 101 ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 101 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਸੇਵਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪੈਨਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੋਈ ਨਹੀਂ"। ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "spcci ਫਾਈਡ ਪੈਨਿਟਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ theappropriate ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਨਾਮ ਦੇ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਚਾਇਆ ਗਿਆ। 'ਉਹ ਸੈਕਸ਼ਨ 70 ਅਤੇ 71 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਨਟ ਜਾਂ ਰੀਨਿਊ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ

(30) (1992) 2 SCC 620

(31) (1985) 4 SCC 557

(32) (2002) 6 SCC 348

(33) (2002) 2 SCC 560

ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਧਾਰਾ 72 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣ ਗਏ ਹਨ... " .

(72) ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ 1988 ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਘਟੀਆ ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਲਈ ਕੁਝ ਰੂਟਾਂ/ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿ "ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਲਾਭ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਹੋਣ। ਸਸਤੀਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨਾ" ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਤਾਂ ਹੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਨੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਸਕੀਮ ਦੀ ਅਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਧਾਰਾ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਮਾਰਗਾਂ ਨੂੰ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਰੋਕੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-A) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਐਕਟ ਦੇ. ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ.ਆਰ., ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (29), ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੀਆਂ ਕ੍ਰੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਅਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਆਮ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਰਿਜ਼ਰਵ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮੇਂ" ਐਸਟੀਯੂ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 80(2) ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਰਾਹੀਂ 'ਐਮ' ਪਰਮਿਟ ਰਾਜ' ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਿਆ ਕੇ, ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ

(30) (1992) 2 SCC 620

(31) (1985) 4 SCC 557

(32) (2002) 6 SCC 348

(33) (2002) 2 SCC 560

ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ Sehemc ਬਣਾਉਣ ਵੇਲੇ "ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰ ਹੀ ਇੱਕ ਖਾਸ ਜਨਤਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਗੇ"।

(73) ਰਾਮ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਵਰਮਾ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਬਨਾਮ ਯੂਪੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (30), ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਚੈਪਟਰ-VI, ਚੈਪਟਰ-5 ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਦਾ ਹੈ, 1939 ਦੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਜਾਂ 1988 (ਨਵੇਂ) ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦਾ ਓਵਰ-ਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਸਲਈ "ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕੋਰੀਡੋਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।" ਆਦਰਸ਼ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਰਸ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਐਮ: ਬਨਾਮ ਯੂਪੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਵਿੱਚ। (31), ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠਿਆ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਰੂਟ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਾਂਝਾ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸੈਕਟਰ ਹੈ? ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਕਾਮਨ ਸੈਕਟਰ ਦੇ ਟਲਿਏਟ ਹਿੱਸੇ ਉੱਤੇ ਚਲਾਓ ਜੇਕਰ ਉਹ tli c ਰੂਟ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਿਕ-ਅੱਪ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜਾਂ ਛੱਡਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ? ਸਕੀਮ ਦੀ ਪਵਿੱਤਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ IV ਅਤੇ IV-A ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਅਰਥ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ('ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ 'ਚੈਪਟਰ IV-A' ਨੂੰ ਸਹੀ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਅਰਥ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(30) (1992) 2 SCC 620

(31) (1985) 4 SCC 557

(32) (2002) 6 SCC 348

(33) (2002) 2 SCC 560

(74) ਐੱਮ . ਮਦਨ ਮੋਹਨ ਰਾਓ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐੱਸ. ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐੱਸ. (32), ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 100 of the 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ APSRTC ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 19 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ | 1 ||g], ਸਿਧਾਂਤ o('ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਮਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰਨਾ। ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਦਿਆਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਧਿਆਇ-VI ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਅਧਿਆਇ-V ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਸੰਗਤ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਉੱਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, "ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਸੜਕ । ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਅਸ਼ਰਫੁੱਲਾ ਖਾਨ ਐੱਡ ਐਮ: (33), ਨੇ ਵੀ ਦੁਹਰਾਇਆ ਅਤੇ

(30) (1992) 2 SCC 620

(31) (1985) 4 SCC 557

(32) (2002) 6 SCC 348

(33) (2002) 2 SCC 560

ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ aSchcmc ਦਾ ਗਠਨ ਆਰਟੀਕਲ 19 ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 61, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਆਰਟੀਕਲ 19 ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮਾਰਦਾ 1 ||g|| of the ਸੰਵਿਧਾਨ.

(75) ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਮੋਗਾ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬੀ ਸਾਹੀ ਬੱਸ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲਾ। <34/ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਦਰਭ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਉਸ ਆਸਾਨੀ ਵਿੱਚ ਆਰਸੀਜੀਓਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਨੇ ਐਸਟੀਯੂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਆਈ ਲਾਈਟ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਐਸਟੀਯੂ ਨੂੰ ਭਾਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਪਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਹੇ ਸਨ,' ਜੇਕਰ ਉਸਨੇ ਦੁਖੀ ਕੀਤਾ। ਐਸਟੀਯੂਜ਼ ਨੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਐਸਟੀਯੂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮਰਪਣ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਉਹ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਨਵੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇ ਕੇ ਦੁਬਾਰਾ ਅਲਾਟ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਉੱਠਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਆਈ ਲਾਈਟ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਆਰਟੀਏਜ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਸਟੀਯੂ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪੈਨਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਨੌਲੀ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ (ਅਗਵਾਈ ਵਾਲੇ ਰੂਟ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ 21 ਅਕਤੂਬਰ 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ 1990 ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਸਟੀਯੂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ 5) ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਜਾਣਨ ਲਈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਾਂ 1 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਅਸਵੀਕਾਰ

ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਵਾਰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ 'ਕਾਨੂੰਨ' ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-VI ਦਾ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V 'ਤੇ ਓਵਰ-ਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਸੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। “ਇਹ ਸਕੀਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੰਜਾਬ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀਆਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਆਧਾਰ ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਨੁਕੂਲ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰੂਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਸਮੇਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਪਬੰਧ, ਅਤੇ ਅਨੁਪਾਤ ਫਿਕਸਡ ਆਰਕ ਸਟੈਚੂਟਰੀ ਚਰਿੱਤਰ ਜਿਸ ਨਾਲ RTAs ਦੁਆਰਾ ਟਿੱਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ theAd ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ RTAs ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਉੱਤੇ ਓਵਰ-ਰਾਈਡਿੰਗ ਕਲੀਸ਼ੇਟ ਹੈ। . ਇਹ ਅੱਗੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਇੱਕ ਵਾਰ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨਿਜੀ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ, ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ"। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ 1990 ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਜੀ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸਕੀਮ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੋਟੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ”।

ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ , ਮਾਗਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2138 ਜੋ ਦੇ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 99, 100 ਅਤੇ 104 ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਰੀਡਿੰਗ 'ਤੇ, ਜੋ ਕੋਈ ਸ਼ਕਾਵਾਂ ਰਹਿ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਕੇ ਦੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 100 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ, S'FUs ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। "ਸਿਵਾਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਸੇਵਾ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਸੈਕਸ਼ਨ 104 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ ਹੈ"।

ਮੈਸਰਜ਼ ਆਦਰਸ਼ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਰਾਣੀ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਵਰਮਾ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਹੈ? ਸੌਖ, ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ (i) ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ (ii) ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਏ. ਆਸਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ?

(77) ਵਿੱਚ M/s. ਆਦਰਸ਼ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਕੇਸ, ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੇ 1939 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ, ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ, ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 'ਹੇ

ਉਪਰੋਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਮ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਵਰਮਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਈ ਸੌਖਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਏ. ਏ. ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ , 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਪਾਈ ਗਈ ਪੰਜਾਬ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਕਲਾਜ਼ ਆਰਕ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਥਰੋਲਕਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਵਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਦੁਆਰਾ. ਸਿਖਰਲੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੌਖਿਆਂ ਵਿੱਚ "ਧਾਰਾ 80(2) ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰ ਹੀ ਇੱਕ ਖਾਸ ਰੂਟ/ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਗੇ..."।

(78) ਹੋਰ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਨ 'ਤੇ, ਡਬਲਯੂਸੀ ਨੂੰ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਦੋ ਸੈੱਟਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਮਤਭੇਦ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਪੱਕੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕ੍ਰਿਸਟਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੈਨਿਟ ਵੀ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਨਾ ਕਿ 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਜਾਂ ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ। ਐਕਟ. ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਐਨਆਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ . ਸੌਖ ਉਸ ਵਸਤੂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਣ ਯੋਗ ਹਨ। ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਆਰਕ ਸਿਰਫ ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-ਵੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਸੌਖ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਾਡੀ ਸਮਝ ਦੇ ਹਾਲੀਆ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੁਆਰਾ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪਹਿਲਾ ਰਸੀਦ ਜਾਵੇਦ ਅਤੇ ਓਰਸ, ਬਨਾਮ ਯੂਪੀ ਅਤੇ ਕੀੜੀ: (35), ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਮੋਗਲਜ਼ ਈਜ਼, ਜਦੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹਨ: -

ਇਸ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(38) ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 99, 100 ਅਤੇ 104 ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਰੀਡਿੰਗ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 100 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਰ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ, ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ (ਹਾਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ..."

(79) ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ Ibc ਸੰਕਲਪ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਡਬਲਯੂਸੀ ਨੇ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ

ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਅਟੱਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਕਿ -

(i) ਆਰਟੀਕਲ 19| ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ 1|g| ਇੱਕ ਪੂਰਨ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਪਾਰ, ਕਾਰੋਬਾਰ, ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਬੇਦਖਲੀ ਲਈ, ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਜਾਂ ਹੋਰ;

(ii) 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 19|6|[ii] ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ;

(iii) ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਪਾਰ, ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਅਸਵੀਕਾਰਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ 198 ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। 8 ਐਕਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ;

(iv) ਇੱਕ ਵਾਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕਰ ਲੈਂਦੀ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਅਸੰਗਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਧਿਆਇ-V ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰੇਗੀ:

(v) 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਦੋ ਪਹਿਲੂ ਹਨ, ਅਰਥਾਤ, ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੰਗ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿੱਜੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਮੁਕਾਬਲਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਪਰ ਦੂਜਾ ਪੱਖ ਉੱਕਰੀ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ-VI ਵਿੱਚ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਹ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ;

(vi) 'ਇਸ ਲਈ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿਚ ਕਾਨੂੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਧਿਆਇ-V ਦੀ ਉਦਾਰ ਨੀਤੀ ਸ਼ਾਂਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਰਾ ਖੇਤਰ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ;

(vii) 1 f ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਛੋਟੇ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਵੀ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਨਾ ਕਿ ਚੈਪਟੀਸੀਆਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੁਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਕੀਮ ਦੀ ;

(viii) ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟਾਂ ਵਜੋਂ ਲੇਬਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਰਾਜ I ਲਾਈਟਵੇਅ ਆਇ, the Act ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਕੋਲ ਐਸਟੀਯੂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਸਿਵਾਏ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਅਖਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ thatp/pv/.voto ਧਾਰਾ 104 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰੋ:

(ix) ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਵੇਂ, 'ਕਾਰੀਡੋਰ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ' ਜਾਂ 'ਓਵਰ-ਲੈਪਿੰਗ ਰੂਟ' ਆਦਿ ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਸਕੀਮ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 128:

(80) ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 128 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜੋ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬਿਨੈ ਪੱਤਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਚਾਰੀ ਗਈ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਹੈ। Chapter-V, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਸੰਸਾਯੋਗ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਆਇਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਅਧਿਆਇ-VI ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਦਾ ਗਲਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਜਿਹੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਯਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਕੀ (ਉਹ ਪੰਜਾਬ ਸਕੀਮ ਮਿਤੀ 8 ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਅਤੇ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ) ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਵੈਧ ਹੈ?

(81) ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਲਿਟਮਸ ਟੈਸਟ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ 21 ਅਕਤੂਬਰ 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸੀ ਜਾਂ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਉਪਬੰਧ ਜਾਂ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ?

(82) 'ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 102 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸੋਧਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ "ਸੋਧ" ਦਾ ਕੋਸ਼ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ "ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ; ਇੱਕ ਤਬਦੀਲੀ, ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਸੀਮਾ"। ਮੈਰਿਅਮ ਵੈਬਸਟਰ "ਸੋਧ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ "ਵੱਖਰਾ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੰਮ, ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਨਤੀਜਾ"। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਲਛਮੀ ਨਰਾਇਣ ਐਂਡ ਓਆਰਐਸ, ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (36) ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਏ. ਬਨਾਮ ਐਸ. ਨਾਰੰਥਾ ਅੱਯਰ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (37) ਨੇ "ਸੋਧ" ਨੂੰ "ਐਕਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ, ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ... ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣ ਲਈ" ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤਿਬੰਧਿਤ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ "ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਣੀ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ। ਇਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਧਾਨ ਜਾਂ ਨੀਤੀ ਦੇ 'ਸੋਧ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ 'ਸੋਧ' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਾਨਤਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। "ਸੋਧ" ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤਿਬੰਧਿਤ ਅਰਥ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨੀਤੀ ਦੀ ਮੂਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਬਦਲੇ ਬਿਨਾਂ ਸਤਹੀ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਜਾਂ ਇਤਫਾਕਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨੂੰ ਕਲਮਬੱਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਅਤੇ 102 ਆਰਕ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਅਤੇ 100 ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੀਤੀ ਆਪਣਾ ਅਸਲੀ ਚਿਹਰਾ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਗੁਆ ਦੇਵੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕੁਝ ਵੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਪਿਛਲੀ ਪਾਲਿਸੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰੇ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਨਵੀਂ ਪਾਲਿਸੀ ਬਣਾਓ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਨਾਰਾਜ਼ਗੀ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹਾਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 99 ਅਤੇ

100 ਦੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੀ ਥਾਂ ਲੈਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਛੋਟੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ। ਸਕੀਮ ਦੇ 'ਸੰਭਾਲਿਆ', 'ਸੋਧਿਆ' ਜਾਂ 'ਸਥਾਪਿਤ' ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਸੰਯੁਕਤ ਨੋਟੀ ਲਾਈਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ।

(83) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਗੜਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 13 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ 'ਕਾਨੂੰਨ' ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਦਰਜੇ ਦਾ ਆਨੰਦ ਮਾਣਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਅਧਿਆਇ- ਦੇ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇੱਕ ਓਵਰਰਾਈਡਿੰਗ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। 1988 ਐਕਟ ਦਾ V ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ, ਫਿਰ ਵੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਂਗ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ ਹੋਂਦ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਸਕੀਮ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਇਹ ਕੁਸ਼ਲ, ਢੁਕਵੀਂ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। .

(84) ਆਓ ਹੁਣ ਪੰਜਾਬ Schcmc(s) ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰੀਏ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ 21 ਅਕਤੂਬਰ 1997 ਅਤੇ ਫਿਰ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਆਪਕ ਸੋਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਨ ਕਾਰਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਔਖਾ ਕੰਮ ਹੈ।

(85) 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਨਿਰਭਰ ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕਲਾਜ਼ (2) ਨੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ "ਸਾਰੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਸ ਐਸਟੀਯੂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪੇਰਾ ਟੇਰਾਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟਾਂ

ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਤੱਕ ਜਾਂ ਇਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ। ਸਕੀਮ ਦਾ ਅੰਤਿਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ, ਜੋ ਵੀ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੀ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰੂਟਾਂ

ਸਾਲ 1966 ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਪੁਨਰਗਠਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ, ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਨੂੰ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵੈਧ ਸਨ, ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ"। ਅਸਲ ਪ੍ਰੋਵੀਸ਼ੋ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪੈਦੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਦੋ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਜੋੜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਜੋ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਜਾਂ ਜਵਾਬੀ ਹਸਤਾਖਰਿਤ ਪੈਨਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਜੋ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਚਲਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਡੀ (ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਟੋਰੈਂਟ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਯੂਟੀ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੱਕ ਬੱਸਾਂ) ਹਾਈ ਕਲਾਜ਼ (2) ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਜੋੜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਰਹਿੰਦ ਹਸ ਸਰਵਿਸ (ਰਜਿ.) ਅਤੇ ਮਹਾਰਾਜਾ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ' ਕੇਸ.

(86) ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਵਿਦਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਸਭ ਸਟੈਗਕਮੈਗ ਪੈਨਿਟ, ਜੋ SFUs ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ। ਮੈਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਦੀ ਮਿਤੀ। ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕਲਾਜ਼ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਐਸਟੀਯੂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਬਚਾਉਂਦਾ ਹੈ।

'ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਇਲੀ ਸੇਵਿੰਗ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰਵਾਜ਼ਸੇ ਉਹੀ ਹੈ ਜੋ ਸਾਲ 1990 ਵਿੱਚ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਡਾਇਲ ਕਲਾਜ਼ (2) ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਪਹਿਲੇ/ਰੋਵ/ਡਬਲਯੂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100(3) ਨੂੰ ਓ(ਟੈਂਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਬਚਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਨਿਟ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਵੇਂ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ। ਹੁਣ ਇੱਕ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਵਾਨਾ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ, ਪੰਜਾਬ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਸਲੇਟ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਸਮੇਤ... ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ"।

(87) ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੀ The ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਧਾਰਾ (2), ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਅਸਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਖੋਜੀ ਗਈ ਬੁਰਾਈ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਨੰਤਤਾ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਿ ਨਵਾਂ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਵਾਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਐਸਟੀਯੂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਉਹ ਪੈਨਿਟ

o ਅਗਲੇ ਰਾਜ/ਯੂਟੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜੋ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਸਲੈਕ/ਯੂਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਆਰਕ ਓਪਰੇਟਿਵ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ §8(4) ਤੋਂ (6) ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ।

(88) ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਜਿਵੇਂ ਕਿ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਸੀ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਜਾਂ ਆਪਸੀ ਸਮਝ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ

'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਅ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਸਲੇਟ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦਾ ਪੱਖ. 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪੰਜ ਉਪਬੰਧ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਪਰ 20 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2012 ਦੀ ਸ਼ੁਧਤਾ ਨੂੰ ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਤੀਜੇ, ਚੌਥੇ ਅਤੇ ਪੰਜਵੇਂ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ (4) ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਕੀਮ. ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਫਲੋਚੈਰਟ ਨੂੰ ਕਲਾਜ਼ (3) ਚਾਪ ਦੇ ਬਚੇ ਹੋਏ ਬਰਕਰਾਰ ਪ੍ਰਬੰਧ :-

“ਬਸ਼ਰਤਿ ਕਿ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸੁਪਰ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ (ਉਹ ਕੇਸ, ਇੱਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਹੈੱਡ ਕੁਆਰਟਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਸਬੇ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੀ ਲੋੜ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ:

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਲੀਅਲ ਵੈਟੀਲੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਸੂਸ (II VAC) ਅਤੇ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚਾਂ ਜਾਂ ਸੁਪਰ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਸਾਨੀ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਵੀ ਗੁਆਂਢੀ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ (ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ) 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪੰਦਰਾਂ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ) ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਡਿੱਗਣਾ ਜੇਕਰ ਟਰਮੀਨਲ ਉਸ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਸਬੰਧਤ ਰਾਜ ਨਾਲ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ:”

(89) ਪਹਿਲੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੂਟੀ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਜੋ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਅਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਜਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਸਬਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਨੈਕਟੀਵਿਟੀ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦੀ ਹੈ

ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਯੂਟੀ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਦਰਮਿਆਨ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤੇ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਨਾਲ ਕੋਈ ਹਿੰਸਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ।

(90) 'ਮੈਂ', ਹਾਲਾਂਕਿ, (i) AC ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ ਦੀ ਕੋਈ ਵੱਖਰੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੈ; (ii) ਸੁਪਰ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ; (ਵਿੱਚ) ਹੈੱਡ ਵੈਂਟੀਲੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਏਅਰਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸਾਂ; (iv) ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ; ਅਤੇ (v) 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰ ਇੰਟੈਗਰਲ ਕੋਚ। ਸਕੈਂਡਪ੍ਰੋਟੂ ਤੋਂ ਕਲਾਜ਼ (3) ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਤਹੀ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ, ਏਅਰ ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਲਗਜ਼ਰੀ ਬੱਸਾਂ/ਕੋਚਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ 15 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ "ਗੁਆਂਢੀ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ" 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਵੀਸੀਐਲਸੀ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਸ ਰਾਜ ਨਾਲ ਪਰਸਪਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ। 'ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਵਿਵਸਥਾ ਬਾਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੁੱਪ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਇਕੱਲੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ,' ਦੂਜੇ ਪ੍ਰੋਵ/ਇਸ ਲਈ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰ ਜਾਰੀ ਹਨ। ਆਪਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਸਿਰਫ 'ਭਵਿੱਖ' ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਕੋਲ HVAC ਬੱਸਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਲਾਜ਼ (3) ਦੇ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਖਾਸ 'ਮੈਕ 1' ਦਾ ਵਾਹਨ ਹੋਣਾ ਜੋ ਸ਼ਾਇਦ ਦੂਜਿਆਂ ਕੋਲ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(91) Wc ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਇੱਥੇ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਸਾਲ 1997 ਵਿੱਚ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (2) ਅਤੇ ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਦੀ ਤੀਜੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮਹਾਰਾਜਾ 7 ਰੇਵੇਲਜ਼ (ਰਜਿ.) ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਂ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਡਰ ਅਤੇ ਏ. ਕੇਸ ਕ੍ਰਮਵਾਰ, ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਾ ਹੋਣ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਿ

ਸਕੀਮ ਅਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

(92) ਡਬਲਯੂ.ਸੀ. ਹੁਣ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (4) ਵੱਲ ਮੁੜੇ। 1990 ਦੀ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ S'fUs ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ"। 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਨੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਲਾਜ਼ (4) ਵਿੱਚ ਦੋ ਪਰੋਵੀਸ਼ਨ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ। 20 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2012 ਦੀ ਸੁਧਤਾ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੇ ਮੁੜ ਧਾਰਾ (4) ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ 1990 ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ 'ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟਾਂ' 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ (5) ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੈਂਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ 1 ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ S'fUs ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ 75:25 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੋਵੇਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀਆਂ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਨ।

(93) ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (6) ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੈਂਦੇ ਰਾਜ I ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਅ ਦੇ ਕਤਲੇਆਮ ਪੈਨਿਟ ਵੰਡਦੀ ਹੈ (ਕਲੋਜ਼ (2), (3) ਅਤੇ (4) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ 40 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ :60, ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (7) ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋਰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਭਵਿੱਖੀ ਸਟੇਜ ਕਤਲੇਆਮ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਸਟੀਯੂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਾਨ ਅਨੁਪਾਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ (ਕਲੋਜ਼ (2), (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। &. (4)], ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨੋਲੀ ਫਲੈੱਡ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਅਨੁਪਾਤ ਵਾਂਗ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸੌਖ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਆਈ ਲੰਬਿਤ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(94) 20 ਦਸੰਬਰ 2011 ਦੀ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੰ.(8) ਅਤੇ (9) ਜੋੜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜੋ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹਨ:-

(1)) ^ ਉਹ ਸਲੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।

(9) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8/ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(95) ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਲਾਜ਼ (8) ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ "ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ" (ਵੀ) ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਦੇ "ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਸ਼ਨ"

ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਗੇ, ਕਲਾਜ਼ (9) ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਿਟ" ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 81 ਦੇ ਨਾਲ। 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਉਹਨਾਂ "ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (8) ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਆਮ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟ ਜੋ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਤੱਕ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਸਨ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰ ਲਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਅਣ-ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਸਾਰੇ "ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ 1 ਨੂੰ ਧਾਰਾ (9) ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੀ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼ "ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ" ਵਾਕਾਂਸ਼ ਵਿੱਚ 1990 ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਨਵਿਆਏ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਰਹਿੰਦ ਸਾਲ 1997 ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤੀਜੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੁਸ ਸਰਵਿਸ ਰਜਿਸਟਰਡ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ issued/renewed ਜੋ ਕਿ ਮਹਾਰਾਜਾ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਦਰਜ਼, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਮਾਮਲਾ? ਕੀ ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਅਧੀਨ ਪੈਨਿਟ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਨਵਿਆਏ ਗਏ ਜੋ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਏ ਪੀਸੀਐਕਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ! ਮੈਂ "ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਿਟਸ" ਦੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਆਸਾਨ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹਾਂ?

(96) 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (8) ਨੂੰ ਇੰਨੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਬਾਈਡਿੰਗ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟਸ ਲਈ ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ

ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੇ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਰੋਤ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਸੋਧ 1' ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਕਾਰਜਪਾਲਿਕਾ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਸਾਧਨ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦੀ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਪਰਦੇਸੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਅਨੁਕੂਲ ਝੁਕਾਅ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਭਾਗ-111 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਜਬਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਨਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

(97) "ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਿਟ" ਨੂੰ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕਲਾਜ਼ (9) 'ਤੇ ਹੋਰ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217(2)(ਬੀ) ਨੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗਜਰਾਜ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ। • ਅਤੇ ਸਕੱਤਰ, ਕੁਇਟੋ ਐਨ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਕੋ-ਆਪ੍ਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਨਿਟ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਪੈਨਿਟ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੀਨਿਊ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਪੈਨਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(98) ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ-ਸੀਆਈਟੀਡ ਫੈਸਲਿਆਂ

ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਨਿਟਸ ਨੂੰ ਨਵਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਆਈਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ 11 ਅਗਸਤ, 2000 ਨੂੰ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ: -

“217-ਏ. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟਾਂ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ। - ਉਸ ਉਪ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 217 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਫਿਟਨੈਸ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਕੋਈ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ (ਉਸ ਦੇ ਐਕਟ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਕੀ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਸੰਭਾਵੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ?

(99) ਸੈਕਸ਼ਨ 217-ਏ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਰੀਨਿਊ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਮੈਂ ਇੱਕ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217(1) ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੁਣ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜੋ ਗਰਮਾ-ਗਰਮ ਬਹਿਸ ਹੋਈ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਮਾਨੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੋ 'ਅਗਸਤ 11,2000 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ?' ਇਲੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਜ਼ੋਰ ਨਾਲ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਪਿਛਾਖੜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ। ਜਾਂ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਰਾਜ ਅਤੇ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸਲਾਹਕਾਰ ਨੇ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 217-ਏ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾਕੁੰਨ ਅਤੇ ਕਬੀਲੇ ਫਾਈ ਕੈਲੋਰੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ।

(100) ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੈਟਲ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਕਨੂੰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਪਿਛਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦਾ ਉਪਚਾਰਕ ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਹਨ, ਤਾਂ

ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਐਕਟ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਐਕਟ ਦੇ ਇੱਕ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਹ ਤਾਰੀਖ ਜਦੋਂ ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਉਪਬੰਧ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਰਣਾਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਕੀ ਸੋਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਜਾਂ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਹੈ। ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਕ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਕੀ ਸੋਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਜਾਂ ਸਾਰਥਿਕ ਹੈ। ਇਹ ਇਹ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਬਿਆਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਸੋਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਰਫ ਸੋਧ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਜਾਂ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਹੈ। ਵਿਵਸਥਾ। ਹਾਲ ਸਬਰੀ ਦਾ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ "ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ, ਉਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਸਿਰਫ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਹਨ, ਜਾਂ ਜੋ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜਾਂ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ, ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰੇ ਸੰਭਾਵੀ ਹਨ... " (ਜ਼ੋਰ ਲਾਗੂ)।

(101) ਕਿਉਂਕਿ ਉਪਚਾਰਕ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਉਦਾਰਤਾ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਇਸਲਈ ਪਿਛਾਖੜੀ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਯਮ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਨੂੰ ਬੇਇਜ਼ਕ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੌਜੂਦਾ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਵੇਂ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਕਾਰਨਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਮੌਜੂਦਾ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਧਾਨਕ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੁਝ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਭ ਨੂੰ ਪੁਰਾਣੇ ਤੱਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਪਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਪਿਛਾਖੜੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ।

(102) 1939 (ਰੱਦ ਕੀਤੇ) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 58(1)(a) ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਲਈ 'ਜੀਵਨ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ' ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। 1939 ਐਕਟ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ wcf 1 ਜੁਲਾਈ, 1989 ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217(2)(b) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੇ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੱਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ। ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ. ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਆਖਰੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਦਿਨ ਇੱਕ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ 30 ਜੂਨ 1994 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ 11,2000 ਨੂੰ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਪਾਈ ਸੀ। 1939 ਐਕਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੈਨਿਟ ਹੁਣ ਵੈਧ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 81 ਜਾਂ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਨਵਿਆਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸੁਚੇਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ" ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਰੀਨਿਊ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2000 ਦੇ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਇਹ ਇੱਕ/ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟਾਂ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ। 1939 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵੀਚਿਕਸ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਵਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 217A ਪਾ ਕੇ ਰੀਨਿਊ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ।

ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੀਆਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੀਨਿਊ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 217A ਵਿੱਚ ਪਾਈ ਗਈ ਗੈਰ-ਰੋਧਕ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੀਆਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਨਵਿਆਇਆ ਅਤੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(103) ਸੰਸਦ ਨੇ ਇੱਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਵਸਤੂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਪਾਈ ਹੈ। ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਇਹ ਜਾਣਿਆ-ਪਛਾਣਿਆ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਈ ਅਸੰਗਤ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਦੇ ਫਾਲਤੂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉਦੇਸ਼, ਅਰਥਾਤ, 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 21 7-ਏ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਨਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਪਬੰਧ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਇਸਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਵਿਆਇਆ ਅਤੇ ਮੁੜ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਨੂੰ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ 11,2000 ਅਗਸਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੀਆਂ ਪੈਨਿਟਾਂ ਨੂੰ ਨਵਿਆਉਣ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਸਿੱਧਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ਾ ਵਿਵਸਥਾ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗ ਚੁੱਕੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਐਕਟ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਂਦੀ ਹੈ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਧਾਨ ਦੀ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਜੋੜਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ। ਸੈਕਸ਼ਨ 21 7-ਏ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਪਿਛਾਂਹ-ਖਿੱਚੂ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਇਸ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਕੁਦਰਤ ਵਿਚ ਪਿਛਾਖੜੀ ਹੈ।

(104) ਮੈਂ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਪਿਛਾਖੜੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ

ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਬੰਬ ਹੋਣ ਜਾਂ 1988 ਦੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕਾਨੂੰਨ ਆਈਸੀ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ (9) ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿਚ ਕੋਈ ਕਮੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੀ। ਸਕੀਮ ਜੋ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 81 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇੱਕ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿ ਧਾਰਾ (9) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਿਟ" ਵਾਕਾਂਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ, ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਰਹਿੰਦ ਕਾਸ ਸਰਵਿਸ ਰਜਿਸਟਰਡ ਅਤੇ ਮਹਾਰਾਜਾ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਰਜਿਸਟਰਡ ਅਤੇ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ 11 'ਤੇ , ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਬ-ਵਿਆਪਕ ਧਾਰਾਵਾਂ (8) ਅਤੇ (9) ਦੁਆਰਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਕਿ 'ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਚਾਲਕਾਂ' ਦੀ ਚਾਪ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਹਕੀਕਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹਨ । ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਹੈ।

(105) ਸਕੀਮ ਦੀ ਆਖਰੀ ਧਾਰਾ (10) ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਰੂਟ ਨੂੰ 'ਕਟੌਤੀ' ਜਾਂ 'ਵਧਾਉਣ' ਜਾਂ SFUs ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 'ਵਧਾਉਣ' ਜਾਂ 'ਘਟਾਉਣ' ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ। 'ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ' ਅਤੇ 'ਵਧਾਇਆ ਜਾਂ ਘਟਾਇਆ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਡੂੰਘੀ ਜੜ੍ਹਾਂ ਵਾਲੀ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਤੁਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਵੈ-ਮੰਨੀ ਗਈ ਰਹਿੰਦ-ਖੂੰਹਦ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਬਾਕੀ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਬੰਦ ਹੋਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ? 1 f ਕਲਾਜ਼

(10) ਵਿੱਚ S'fUs ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ 75:25 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਲਾਜ਼ (5) ਤੋਂ 01:99 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। wc ਬਿਨਾਂ ਝਿਜਕ ਇਸ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੰਦ ਹੈ ਅਤੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਭਰਮਪੂਰਨ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਵਜੋਂ ਛੱਡਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦਾ ਪੱਖ ਪੂਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਇਹ ਆਗਿਆ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ (10) ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਦਬਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸੂਚਿਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅਣਕਿਆਸੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, wc ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (10) ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦਰਸਾਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(106) ਕਲਾਜ਼ (10) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦਿਲਚਸਪ ਪ੍ਰੋਵ/.ਸੋ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਇੱਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ 24 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟਰਮਿਨੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਉਹ ਹੋਰ 24 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਵਧ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੂਟ ਦੀ ਅਗਲੀ ਟਰਮਿਨੀ ਤੋਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ . ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਅਸੀਮਤ ਹੱਦ ਤੱਕ 'ਵਧਾਉਣ' ਲਈ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਬੇਲਗਾਮ ਵਿਵੇਕ ਸਾਰੀਆਂ ਮਨੁੱਖੀ ਇੱਛਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਕੀ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਬੇਦਖਲੀ ਤੱਕ ਪੂਰੇ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ? ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਹ ਵੀ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਜਾਂ ਅਨੁਮਤੀਯੋਗ ਲੰਬਾਈ ਨੂੰ

ਬਦਲਣਾ ਹੈ? ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮੌਜੂਦਾ ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ 24 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟਰਮਿਨੀ ਤੋਂ ਅਤੇ ਫਿਰ ਹੋਰ 24 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲਈ। ਰੂਟ ਦੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਟਰਮਿਨੀ ਤੋਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੇ ਇਹ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇੰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ। ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਾਰੇ ਭਵਿੱਖੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਵੀ ਧਾਰਾਵਾਂ (3), (4), (5), (6) ਅਤੇ (7) ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ, "ਸਿਰਫ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ। ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ" ਜਦੋਂ ਸਕੀਮ ਅਜਿਹੇ ਲੋੜ-ਅਧਾਰਤ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੀਮਤ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਦੇਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਕਿੱਥੇ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ? ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਆਂ-ਸ਼ਾਸਤਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਾਨਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕਲੇ ਹੱਥੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਪੂਰਵ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਯੁੱਗ ਦੇ ਤਾਨਾਸ਼ਾਹੀ ਜ਼ਰੀਰਦਾਰੀ ਦੇ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸਪੋਵ/ਡਬਲਯੂ ਦੇ ਸੀਮਿਲਨ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਸ਼ਰਾਰਤ ਮੌਜੂਦਾ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਕਰਦੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ, ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਨੁਪਾਤ [ਕਲਾਜ਼ (4) ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ] ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇ ਕੇ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਾਰਦਰਸ਼ੀ ਮਾਡਿਕਮ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਇਕਲੌਤਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੰਭਾਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਪਰਮਿਟ ਲੈਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। o ('cxi ਸਟਿੰਗ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਲਈ ਇਨਬਿਲਟ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ (10) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਜਾਂ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹੀ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ (10) ਸਕੀਮ ਨੂੰ

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(107) ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੈਟਲ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਮਾਪਤੀ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਹਿੱਸਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਤੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ 'ਸਿਵਰੇਬਿਲਟੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ' ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮਾੜਾ ਕਾਨੂੰਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਜੇ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ, ਉਹ ਬਚ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇਕਰ ਉਹ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ।

(108) ਇਹਨਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਖੋਖਲਾ ਕਰਨਾ ਜੋ ਕਿ wc ਨੇ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਪਮਾਨਜਨਕ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਾਰਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਦੇ ਵੈਧ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰਕਰਾਰ ਹਨ। 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99

(109) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਲਈ ਪੂਰੀ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 99 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਵਾਕੰਸ਼ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਹੁਕਮ ਸਿਰਫ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸਹਿ-ਹੋਂਦ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹੀ ਸ਼ਬਦ ਆਰਟੀਕਲ 19[6]ii ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ ਵੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਥਿਤੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਵਿਆਪਕਤਾ ਦੇ ਸੂਚਕ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਸ਼ਬਦ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੋਕ ਦੇ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ

ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਰਥ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, 'ਨਹੀਂ ਤਾਂ' ਦਾ ਸਹੀ ਅਰਥ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਬਲਯੂ.ਸੀ. ਨੇ ਸਮਝਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਪਾਰ, ਕਾਰੋਬਾਰ, ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਆਦਿ ਤੋਂ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ 'ਪੂਰੀ' ਜਾਂ 'ਅੰਸ਼ਕ 1 ਬੇਦਖਲੀ'। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਅੰਸ਼ਕ ਬੇਦਖਲੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਕੀਮ ਦੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਘਟਨਾਵਾਂ ਜਾਂ ਨਤੀਜੇ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(110) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਪਿੱਛੇ ਸਿਆਸੀ ਘੁਸਪੈਠ ਦੇ ਦੋਸ਼, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪਦਾਰਥ ਦੇ ਹਨ। ਡਬਲਯੂ.ਸੀ. ਦਾ ਇਹ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਸਕੀਮ ਸਾਲ 1990 ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਸੀ। ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਅਧੀਨ. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਆਸੀ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਕਾਫੀ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੱਤਾ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਵੀ, ਮੰਤਰੀ ਪ੍ਰੀਸ਼ਦ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲੇ ਲੈਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਵਫ਼ਾਦਾਰੀ ਦੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। TTicrc fcrencce ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ different ਨੂੰ ਖਿੱਚਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਾਸ ਉਦਾਹਰਣ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(111) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 'ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਰੂਟ "ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਣ" ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਸਕਦੀ', ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਬਿਜਲੀ ਭੰਡਾਰ ਬਨਾਮ ਥਾਣਾ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਵਿੱਚ 'ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ' ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ. (38), ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿੱਜੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਕਾਰੋਬਾਰ

ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਮੌਕਾ ਉਦੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲਏ ਜਾਣ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 105 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤਤਕਾਲ ਆਸਾਨੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਚਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਧਾਰਾ 105 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ, ਚੌਥਾ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਸੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨੁੱਖ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(112) ਇਹ ਇਲਜ਼ਾਮ ਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਫੀਲਡ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪੁਰਾਣੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਕੀਮ ਦੇ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰੋ ਜੋ ਅਸੀਂ ਨਿਸ਼ਚਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਝੇ ਜਾਣ ਲਈ ਮਾਰਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਇਹ 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਪੈਰਾਡਾਈਮ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਉਣ ਵਾਲੀ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਨਤੀਜੇ ਲਈ ਵਧ.

(113) 3) ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਸਟੀਕ ਵੇਰਵਿਆਂ, ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਵਿਵਰਣ ਜਾਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ

(38) (1989) 3 SCC 616

UH ਅਸਵਾਥਨਾਰਾਇਣ ਸਿੰਘ ਆਦਿ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਇਸੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਹਰੇਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਵੀ ਅਣਗਿਣਤ ਹੈ।

(114) ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਇਪਗਨਡ ਸਕੀਮ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਾਸਤਵਿਕ ਪਾਲਣਾ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਦਾ ਪਾਠ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਤੋਂ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਦੀ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਸਕੀਮ ਲੇਪਸ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਮੈਰਿਟ ਅਸਵੀਕਾਰ ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 102 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 100 ਦੀ ਧਾਰਾ 988 ਦੇ ਤਹਿਤ।

ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ, 2010:

(11 5)' ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਫੋਨਿਊਲੇਟ ਕਰਨ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਤਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਚੈਕਰਡ ਇਤਿਹਾਸ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 1939 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ 18 ਜੂਨ, 1980 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸੀ। 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ 1988 ਦਾ ਐਕਟ 1 ਜੁਲਾਈ, 1989 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ। ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (8) (ii) ਨੇ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਬਚਾਇਆ। ਜੁਲਾਈ 18.1980 ਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਸਕੀਮ ਨਵੀਂ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ। '1990 ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 21 ਅਕਤੂਬਰ

1997 ਦੀ ਵੀਡੀਓ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (1) (ਸੀਸੀ) ਨੇ "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਨੂੰ 4 ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਸਰੀਰ ਇੱਕ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸਦਾ ਪਹੀਆ ਅਧਾਰ 137 ਇੰਚ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਕਿਹੜੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ 1 ਦੇ ਨਾਲ 30 ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੈ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ।

(116) ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲੀ 1990 ਸਕੀਮ ਦੀ ਥਕਨੋਨ ਔਬਸਟੈਟ ਕਲਾਜ਼ (8) (ii) ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 1992 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 11995 (ਅਮਰਜੀਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ) ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। & Ors.) ਨੇ 21 .ਮਈ, 1993 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

(117) 21 ਅਕਤੂਬਰ 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਜੋ ਕਿ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ਹਿਰ, ਕਸਬੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਨੂੰ ਵੀ .ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਸੌਖਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

(118) ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੇ ਫਿਰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ, 2007 ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਕੀਤੀ ਅਤੇ 23 ਅਗਸਤ, 2007 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ। ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਸਕੀਮ 14 ਨਵੰਬਰ, 2008 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 2009 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 4646 (ਜੀ.ਐਮ.ਦੀਪ

ਕੌਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.) ਵਿੱਚ 6 ਜੁਲਾਈ, 2009 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਉਸ ਸਕੀਮ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਮਿਆਦ, 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100(4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਅਜੇ ਵੀ ਪੂਰਵ-ਦੱਸੀ ਗਈ ਲੇਪਸਡ ਸਕੀਮ ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (3) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਮੌਜੂਦਾ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪੈਨਟ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਹ ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ।

(119) ਫਿਰ ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ 2010 ਸਕੀਮ ਦੀ ਵਾਰੀ ਆਈ, ਜਿਸ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 19 ਅਗਸਤ, 2009 ਨੂੰ ਧਾਰਾ 100 of the Act. The ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗਣ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 'ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਈ ਵਾਇਸ ਸਕੀਮ, 201 ਓ' ਵਜੋਂ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਫਾਈਨਲ ਸਕੀਮ 19 ਮਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। , 2010। ਸਕੀਮ ਦੇ 1 ਝੂਠ ਚਿੰਨ੍ਹ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ "ਸੰਕੇਤਕ ਰੂਟਾਂ", "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਅਤੇ "ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟਾਂ" ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ 'ਰੂਟਾਂ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (4) ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ "ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਕਾਰਜ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸੇਂਟ ਏਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ"। ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (5) ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ 20:80 ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੰਕੇਤਕ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਧਾਰਾ (5) ਦੀ ਧਾਰਾ (5) ਦੀ ਧਾਰਾ ਵੀ ਮਟੀਰੀਅਲ ਬੋਰਿੰਗ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ", ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ "ਕੋਈ ਵੀ ਨਵਾਂ ਰੂਟ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਜਨਤਕ ਲੋੜ ਵਿੱਚ

ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਵੇ..." ਕਲਾਜ਼ (6) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ

ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼ ਦੇ ਨਿਯਮ 128 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਨੁਸਾਰ ਅਲਾਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। 1989. ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (7) 14 ਨਵੰਬਰ, 2008 ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ 2007 ਸਕੀਮ ਨੂੰ 'ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ।

(120) ਛੋਟਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਪੈਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ 2010 ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸਕੀਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਊਏ ਦੁਆਰਾ ਅਵੈਧ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹੈ?

(122) 1 ਲਾਵਿੰਗ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਰਜਿੰਦਰ ਸ਼ੰਨਾ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਐਡਲ. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, AG, ਅਸੀਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਾਂ ਕਿ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸਕੀਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਇੱਕ ਰੰਗੀਨ ਵਰਤੋਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਦੀ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਡਬਲਯੂ.ਸੀ ਨੇ ਇਸ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਕੇਵਲ ਉਹਨਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ S'fUs ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਤੱਥ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਸਐਫਯੂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ 2010 ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਵੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਸਟੀਯੂ ਨੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਐਸਟੀਯੂ ਦੁਆਰਾ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਬਾਰੇ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਕੁਸ਼ਲ, ਢੁਕਵੀਂ ਜਾਂ ਕਿਫ਼ਾਇਤੀ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਕਿੱਥੋਂ ਹੈ ਜਦੋਂ S'FUs ਕੋਲ ਨਾ ਤਾਂ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪਛਾਣੇ

ਗਏ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਹੈ?' ਤੀਜਾ, ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਵੀ? ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸਕੀਮ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਸਟੀਯੂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1 ਘੱਟ ਸੀ.ਵੀ.ਸੀ.ਆਰ. ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ 'ਸੁਰੱਖਿਅਤ' ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਵੱਧ-ਫੁੱਲ ਰਹੇ ਹਨ, ਚੌਥਾ, "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਵਾਕੰਸ਼ ਦਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਿੱਕਾ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਸਕੀਮ ਲਈ ਪਰਦੇਸੀ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂ ਤਾਂ "ਆਈ ਆਈਕਵੀ ਪੈਸੰਜਰ ਮੋਟਰ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ" [ਸੈਕਸ਼ਨ 2(17)]। "ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" | ਸੈਕਸ਼ਨ 2(24) | ਜਾਂ "ਮੈਕਸਿਕੈਬ" ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ "ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" [ਸੈਕਸ਼ਨ 2(21)] ਨਾਲ ਲੜੇ। "ਮੋਟਰਕੈਬ"। "ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ" ਅਤੇ "ਓਮਨੀਬਸ"। ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਬਦ "ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੀਕਰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪੰਜਵਾਂ, ਇਹ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ 'ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ' ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪ੍ਰੈਜ਼ੈਂਟੀਆ ਵਿੱਚ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਕੱਲੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

(123) ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਤਿੱਖੀ ਵਸਤੂ ਲਈ ਇਹ ਸਕੀਮ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਪਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸੰਕੇਤਕ ਜਾਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਨਾਹ ਦੇਣਾ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਪਹਿਲਾਂ ਸਕੀਮ ਦੇ ਟੋਨ ਅਤੇ ਟੈਨਰ ਤੋਂ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ। ਦੂਜਾ, ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (5) ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ/rovoAo ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪੈਨਟ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ 'ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ' ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਸਕੀਮ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚਲਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਦਾ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼? ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪੈਨਟ ਧਾਰਕ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 9

ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (8)(ii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੈਨਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਜੋ ਕਿ ਏ ਮੈਟ ਜੀਤ ਸਿੰਘ ਦੀ ਈਜ਼ ਆਰਥੋਜ਼ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਐਨਆਰ ਵਿੱਚ ਆਈ ਆਈਓਨ 'ਬੀਐਲਸੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੇਸ? ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੀ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ 2007 ਦੀ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪੈਨਿਟ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਗੁਰਦੀਪ ਕੌਰ ਦੀ ਸਹੂਲਤ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਲੈਪਸ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ? ਸੀਰਿਅਟਿਮ ਵਿੱਚ ਸਕੀਮ ਦੇ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਕਲਾਸ਼ਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਰੀਡਿੰਗ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪੈਨਿਟਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਦਾ ਲਈ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੇ ਇਸ ਦੇ ਖਿੱਤੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਤੀਸਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (5) ਬੇਲੋੜੀ ਨਿੱਜੀ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਝੁਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੰਕੇਤਕ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ 20% ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 80% ਹਿੱਸਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਚੌਥਾ, ਇਹ ਸਕੀਮ ਹੁਣ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਨੁਸੂਚੀ 'ਏ' ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੋਈ ਵੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਰੂਟ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। cs ਜੇ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਕੇਤਕ ਰੂਟਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮਤ ਹੈ.

(124) 'ITic ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ' ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸਾਂ ਵੀ ਛੋਟੇ ਆਕਾਰ ਦੀਆਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਹਨ ਜਾਂ 2010 ਦੀ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸਕੀਮ 1990 ਦੀ ਮੁੱਖ ਸਕੀਮ ਲਈ ਪੂਰਕ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਸੰਬਰ 20,2011 ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਪੂਰਕ ਕਰਨਾ ਕਿੱਥੇ ਹੈ ਜੋ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਨ?

ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰ ਅਤੇ ਐਨਆਰ ਵਿੱਚ ਤਿਲਕ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ। ਸੁਖਾਵਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੂਰੇ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ, 2010 ਨੂੰ ਨਾ ਤਾਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 99 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਚਾਰ-ਪੱਖੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਸਕੀਮ, 2007 ਦੇ ਤਹਿਤ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਗਏ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਿਤੀ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (8)(ii) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟ ਨਵੰਬਰ 14, 2008 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ 2010 ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਆਰਕ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਰੱਦ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਇਹ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਨਵਿਆਏ ਗਏ ਸਨ, ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਏ-VI ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਅਤੇ 100 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵੈਧ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। .

14 ਸਤੰਬਰ, 1993 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਯੋਜਨਾਵਾਂ; ਜੂਨ 18, 1998; 1 ਜਨਵਰੀ 2001; 3 ਮਈ 2011; ਹੁਣ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਅਤੇ 1 ਅਕਤੂਬਰ, 2012 ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਇੱਕ ਡਰਾਫਟ ਸਕੀਮ ਦੇ ਬਾਅਦ:

(125) ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ

ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਕਥਿਤ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੂਜੀ ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੱਤ ਮਾਮਲੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 14639 ਅਤੇ 17643 ਆਫ਼ 1998 ਅਤੇ 2000 ਦੇ 6122 ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ) ਨੇ 18 ਜੂਨ, 1998 ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਹੁਕਮ ਮੰਗਿਆ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ 2006 ਦਾ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 985 3 ਮਿਤੀ 3 ਨਵੰਬਰ 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ। 2012 ਦੇ ਐਲ.ਪੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 1428, 1429 ਅਤੇ 1432 ਨੂੰ 28 ਜੂਨ, 2010 ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰਾਜ I ਲਾਰਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਵੈਧ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਇਸ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਪੈਨਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ।

(126) ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਕੇਸਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, WC ਇੱਕ ਸਾਂਝਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਇਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(127) 1 ਲਾਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਨੇ 1939 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਕੀਮਾਂ ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਆਖਰੀ ਵਾਰ 26 ਅਕਤੂਬਰ, 1972 ਨੂੰ। ਪਿਛਲੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਬਾਰੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ।

ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਸਕੀਮ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਿਛਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਉਲਟ, ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ, ਹਰਿਆਣਾ ਰੋਡਵੇਜ਼। ਇਹ ਸਕੀਮ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੁੱਲ 10 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਸਾਰੇ ਅੰਤਰ-ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪੈਨਿਟ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਨੈਸ਼ਨਲ/ਸਟੇਟਕ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ। ਟਾਈ ਸਕੀਮ ਬੇਰੋਜ਼ਗਾਰ ਨੌਜਵਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਪੰਜ ਮੈਂਬਰ ਹਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਯੋਗਤਾ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ।

(128) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਰਾਜ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਹੱਡੀ ਇਹ ਹੈ: ਕੀ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 11 ਜਨਵਰੀ, 2005 ਨੂੰ 2004 ਦੇ CWP ਨੰਬਰ 6163 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵੀਡੀਓਆਰਡੀਸੀਆਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। (ਸ਼ਿਵ ਕੇ - ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ, ਹਰਿਆਣਾ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.)। ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਕੀਮ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ।

(129) ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਲਈ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ - ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਨੇ ਐਸਟੀਯੂ (ਹਰਿਆਣਾ ਰੋਡਵੇਜ਼) ਨੂੰ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਲਈ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਾਰੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਖ਼ਤ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ

11 ਏਰੀ ਅਤੇ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚੱਲਣੀਆਂ ਸਨ। ਅਧਿਕਾਰਤ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ (2) ਸਕੀਮ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 99 ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਫਾਲਤੂ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਟ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਸੇਵਾ..." ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲੇ ਵਿਵਾਦ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ:-

“ਸਾਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੀ ਇੱਕ ਨਜ਼ਦੀਕੀ/ਘਟਨਾ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99(1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੱਥੋਂ ਨਿਰਣਾ ਰਾਜ ਦੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਹੋ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਫਾਲਤੂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਹੈ

ਐਮਵੀ ਏਸੀ ਦੇ 99! ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਏਜੰਸੀ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਟ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਫਾਲਤੂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ। "

(130) ਫਿਰ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ:-

"ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 3.11.1993 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਬੁਲਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਬਾਸੀ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲਦਾ (ਸਰਕਾਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ MT. ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾ ਸਾਡੇ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(131) ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਲਾਉਸ ਨੂੰ ਸ਼ਿਵ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਟਿਡ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ। ਨੇ ਉਕਤ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਹਨ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਉਲਝ ਕੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਇਹ ਜ਼ਿੱਦ ਕਿ ਸਕੀਮ ਬੇਰੋਕ ਰਹੀ ਸੀ, ਬਰਾਬਰ ਗਲਤ ਹੈ। The ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਹੁਕਮ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਜੋ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਆਦੇਸ਼, ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜੇਕਰ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਏ ਗਏ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਪਾਬੰਦ ਹਨ। ਸ਼ਿਵ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ 11 ਵਾਂ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ, ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਅਸਮਰੱਥ ਅਤੇ ਬੇਅਸਰ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਘੋਸ਼ਣਾਤਮਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿਛਾਖੜੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਘੋਸ਼ਣਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਵ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਟਿਡ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਸਮੀ ਐਲਾਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰਹੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਮਿਤੀ 3 ਨਵੰਬਰ 1993 ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਂ ਟਿੱਪਣੀ ਨਹੀਂ

ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਅਪਰਾਧੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। nccccssaiy ਭਾਵ ਦੁਆਰਾ. ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਬਾਕੀ ਧਾਰਾਵਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈਆਂ।

(132) ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਨੇ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 18 ਜੂਨ, 1998 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਕੀਮ ਲੈ ਕੇ ਆਈ। Wc ਉਕਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਨੇ 25 ਫਰਵਰੀ 2000 ਦੀ 18 ਜੂਨ, 1998 ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ Schcmc'datcd ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

(133) ਇਸ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ, ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਨੇ 19 ਜਨਵਰੀ, 2001 ਨੂੰ 'ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ' ਵਜੋਂ ਜਾਣੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੇ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚੇ ਬੋਲੀਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਲਈ, ਗੈਰ-ਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਬੋਲੀ ਬੁਲਾਈ। ਇਸ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗੈਰ-ਸੂਚਿਤ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਬੋਲੀ ਬੁਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਸ ਨੇ ਦਸੰਬਰ 2, 2008 ਦੇ vidc ਆਰਡਰ ਨੇ CWPNo, 7 7] 2002 ਦੇ 12 ਵਿੱਚ 2001 ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ (ਸ਼ਿਵਾਨੀ ਆਦਰਸ਼ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐਸ.) ਨੂੰ 2009 ਦੇ ਐਲਪੀਏ ਨੰਬਰ 93 ਵਿੱਚ ਸਾਹੁਤ ਸਿਰਲੇਖ ਵਜੋਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਦੁਆਰਾ ਰਾਜੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ. ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਨੇ 10 ਫਰਵਰੀ, 2010 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ।

(134) 2001 ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ, ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਨੇ ਸਾਲ 2003 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਰੱਖੀ

ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵੀ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ 11 ਮਾਰਚ, 2010 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੋਧਾਂ 4 ਮਈ, 2010 ਨੂੰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਅੰਤਮ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਫਿਰ 3 ਮਈ, 2011 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਕਤ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅੰਤਿਮ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 11 ਮਾਰਚ, 2010 ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦ ਸਟਾਲ ਆਫ ਹਰਿਆਣਾ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 4 ਮਈ 2010 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਗਿਣੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐੱਸ. ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਅਤੇ ਓ.ਆਰ.ਐੱਸ.) ਨੇ 3 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2012 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ 3 ਮਈ, 2011 ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਡਰਾਫਟ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(135) 'ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਆਯਾਤ ਜਾਂ ਸਹੀ ਅਰਥਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਲਗਾਤਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ Schcmc(s) ਦੇ ਨਿਕਾਸੀ, ਕਮੀਆਂ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਕੀ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ ਹੈ ਜੋ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਇਮ ਹੈ ਅਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ? ਉਪਰੋਕਤ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਲੜੀ ਆਪਣੀ ਕਹਾਣੀ ਬਿਆਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। 1998, 2001, 2003 ਜਾਂ 2011 ਦੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਮੰਨਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਬਚਦੀਆਂ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਗਲੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਆਪਣੇ ਆਪ ਮੁੜ ਸੁਰਜੀਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ

ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸ਼ਿਵ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਨੂੰ ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੈਰਾ 130 ਵਿੱਚ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਾਡੇ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਜਿੱਥੇ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਕੇਵਲ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਸੰਬੰਧੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜਾਂ ਧਾਰਾ (4) ਰਜਿਸਟਰਡ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਨੂੰ ਵੀ ਬੇਲੋੜਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਲਾਜ਼ (5) ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਧਾਰਾ (6) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਵੀ ਅਯੋਗ ਬਣ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਧਾਰਾ (7) ਵੀ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਤੋਂ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਬਚੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਅਨੁਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ 'ਖੇਤਰਾਂ' ਅਤੇ 'ਰੂਟਾਂ' ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਦੂਸਰਾ ਪਰਿਣਾਮੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਲੇਜ਼ (2) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪੈਨਿਟ, ਜੋ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਨ, ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋ ਗਏ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅੱਗੇ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਬਾਕੀ ਦੀ ਸਕੀਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਦੂਸਰਾ ਨਤੀਜਾ, ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਅਧੀਨ 'ਖੇਤਰ' ਜਾਂ 'ਰੂਟ' ਜੋ ਕਿ ਗੈਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ

ਪਰਮਿਟ ਇਸ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(136) ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਅਕਤੂਬਰ 1,2012 ਦੀ vidc ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੇ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਆਰਕਸੂਟ ਵਜੋਂ, ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਓਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99(2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਜੀਬ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਉਪਬੰਧ ਤੋਂ ਧਾਰਾ (3) ਤੱਕ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ 1993 ਅਤੇ 2001 ਦੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਅਜੇ ਵੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਪ੍ਰਵਧਾਨ ਨਾ ਸਿਰਫ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਦਾਲਤੀ ਫੈਸਲਿਆਂ ਲਈ ਹੈ ਬਲਕਿ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਪੈਨਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਮਨਮਾਨੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਵੀ ਪ੍ਰੇਰਦਾ ਹੈ। ਡਬਲਯੂਸੀ ਆਰਕ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤਮ ਸਕੀਮ "ਸੱਤਾ ਵਿੱਚ ਮਰਦਾਂ ਦੀ ਕਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਮ ਆਦਮੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ" ਨੂੰ ਹਰਾਉਣ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ Schencunder ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੀ ਹਰੇਕ ਧਾਰਾ ਇਕਸਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1993 ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਜਾਂ 2001 ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੈਨਿਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਕਾਰਜਕਾਲ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਜਿਹੇ ਸਾਰੇ ਪੈਨਿਟ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਮ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ

ਅਸਥਾਈ ਪੈਨਿਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਸਿੱਟੇ:

(136) ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਨੂੰ ਸਖਿਪ ਕਰਨ ਲਈ, ਡਬਲਯੂ.ਸੀ.

i. ਜਦੋਂ ਤੱਕ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਫੰਨੂਲੈਟਸੀਡੀ ਓਪਰੇਟਿਵ ਹੈ, 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-ਆਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਕੈਨਬੀਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ;

ii. ਜੇਕਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਦਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪੈਨਿਸਿਬਿਲਟੀ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੈਨਿਟ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ;

iii. 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਅਤੇ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਨੂੰ ਸਟੈਲ ਆਫ ਪੰਜਾਬ ਦੁਆਰਾ ਬੀਸੀ ਸਕੀਮ ਫੰਨੂਲੈਟਸੀਡੀ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿੰਕਸੀਟ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਹਰ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕੋਈ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ-ਆਰ-V ਦੇ ਤਹਿਤ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਗੈਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਾਰਗ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

iv. ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 90 ਵਿੱਚ ਵਾਪਸ ਆਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 99 ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਪਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਮੋਦੀ ਦੇ ਭੱਜਣ ਵਾਲੀ ਡਾਈ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (3) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਵਧਾਨ ਹੈ। ਇਸ

ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ;

v. ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰਾ 106 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (10) ਦੇ ਪਰੋਵਿਸੋ ਓ (ਅਸੀਮਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ;

vi. ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰੇ 95 ਅਤੇ 96 ਵਿੱਚ ਕੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜੋ 9 ਅਗਸਤ, 1990 ਦੀ ਮੂਲ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਜਾਂ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤੀਜੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਦਾ 1 ਨ ਦ੍ਰਿਸ਼। 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਮੋਦੀ ਦੀ ਧਾਰਾ (7-ਏ), ਅਰਥਾਤ, ਉਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ I l'blc ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਉਲਝਣ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਕ ਪਾਸੇ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਨੂੰ ਸੋਧੀ ਗਈ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਵਿਆਇਆ ਜਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ;

vii. ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰੇ 96 ਅਤੇ 104 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 20 ਦਸੰਬਰ, 2011 ਦੀ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ (8) ਅਤੇ (9) ਵਿੱਚ "ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਜ" ਵਾਕਾਂਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਸਲ ਜਾਂ ਸਕੀਮ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਦੀ 21 ਅਕਤੂਬਰ, 1997 ਨੂੰ ਭੱਜ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਰਹਿੰਦ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਮਹਾਰਾਜਾ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਜਾਂ ਜਗਦੀਪ ਸਿੰਘ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵਿੱਚ 1 ਲੰਮੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ;

viii. 1 ; ਜਾਂ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 80 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨ, ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 128, ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਨਹੀਂ ਹਨ;

ix. ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰੇ 99 ਤੋਂ 103 ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ. 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217-ਏ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਖੜੀ ਹੈ;

x. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 2(i) ਤੋਂ (iv) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਢੁਕਵੇਂ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਤੀਜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ;

xi. ਜਾਂ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 115 ਤੋਂ 123 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੰਜਾਬ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਯੋਜਨਾ, 2010 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 123 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਵਾਲੇ ਮਿੰਨੀ ਬੱਸ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ ਬੇਕਾਰ. ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰਾ 2(v) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ;

xii. ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਪੈਰੇ 124 ਤੋਂ 130 ਵਿੱਚ ਕੱਢੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ 1 ਲਾਰਿਆਨਾ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਨਾਲ ਸਕੀਮ ਮਿਤੀ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਫੈਨੁਲੇਟ ਸੀਡੀ ਇਕੱਲੀ ਜਿਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ (3) ਤੋਂ (7) ਸਕੀਮ ਵਿੱਚੋਂ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ

ਛੱਡਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਲੋੜੀ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ 2006 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰ. 9853 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਉਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ;

xiii. ਜਾਂ ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੇ ਪੈਰਾ 134 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ, ਅਸੀਂ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 3 ਨਵੰਬਰ, 1993 ਦੀ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸਕੀਮ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ 1 ਅਕਤੂਬਰ, 2012 ਜਾਂ 30 ਸਤੰਬਰ, 2013 ਤੱਕ, ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਅਧਿਸੂਚਿਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਦੇਣ ਤੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪੈਨਿਟ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ;

xiv. CWP ਨੰਬਰ 14639, 1998 ਦੀ 17643 ਅਤੇ 2000 ਦੀ 6122 ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਸਕੀਮ ਮਿਤੀ 18 ਜੂਨ, 1998 ਨੂੰ ਨਿਪਟਾਰੇ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ;

xv. 2012 ਦੇ ਐਲਪੀਏ ਨੰਬਰ 1428, 1429 ਅਤੇ 1432 ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਏ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਕਿ '1 ਲਾਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ' ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹੀ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-V ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੈਨਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ, ਵਧਾਉਣ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਰੂਟ ਪੈਨਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਪੈਨਿਟ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪੈਨਿਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

(137) ਦਾਸਤਿ ॥

ਜੇ ਐਸ ਮਹਿਤਾ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ