

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਸੀਡੇਟ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੁਆ, ਜੇ.

ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਵੱਖਰਾ ਸਮੂਹ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜੇ ਕਿਸੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਸਦੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ 'ਤੇ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ; ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਹੁਕਮ ਨਾ ਤਾਂ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਪੱਖਪਾਤ ਨਾਲ ਰੰਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦੇਵਾਂਗਾ, ਪਰ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪੋ-ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਆਈ.ਡੀ.ਦੁਆ ਜੇ.

ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ

ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ,
(ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ, ਪਟਿਆਲਾ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1959 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ. 233.

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)—ਸੈਕਸ਼ਨ 64—ਅਪੀਲ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ—ਅਗਰੀਵ ਪਾਰਟੀ—ਦਾ ਮਤਲਬ—ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੇਧ ਐਕਟ (1948 ਦੇ XXVIII) ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ—ਸੈਕਸ਼ਨ 64(h)-ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਅਪੀਲ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਹੱਦ—ਫੈਸਲਾ—ਕੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ—ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ (1950)—ਆਰਟੀਕਲ 226—ਸਰਟੀਓਰੀ ਦੀ ਰਿੱਟ—ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ—ਕਦੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ—ਵਿਵਾਦਿਤ ਤੱਥ—ਹਾਈ ਕੋਰਟ—ਕੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗਾ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਧਾਰਾ (f) ਦੇ ਤਹਿਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ

ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕਿਸੇ ਸ਼ਰਤ ਦੁਆਰਾ ਦੁਖੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਆਰਡਰ ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64(h) ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ 1948 ਦਾ ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰਬਰ XXVIII ਬਹੁਤ ਚੌੜਾ ਹੈ। ਅਪੀਲੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਅਥਾਰਟੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੜਤਾਲ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਦਲਣ, ਸੋਧਣ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਦੀ- ਅਜਿਹੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣਾ। ਫੈਸਲਾ-ਕਾਬਲ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਅਪੀਲ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਸਮੀਕਰਨ "ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਪੀਲ-ਅਧਿਕਾਰ" ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾ 64(h) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇੱਕ ਅਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਅਪੀਲ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ ਖਾਤਾ, ਅਪੀਲੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਪੀਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਅਥਾਰਟੀ.

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਬੇਸ਼ਕ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੈ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਆਂ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਰਭਪਾਤ ਹੋਇਆ। ਸੱਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਿਰਫ਼ ਤੱਥਾਂ, ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀ ਯੋਗਤਾ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਵਿਰੋਧੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਨਹੀਂ ਹਨ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਭਾਰਤ ਦੇ. ਫਿਲਹਾਲ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਧੀਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਮਲਾ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜੋ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਯੋਗ ਜਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਹੈ ਵੀ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼. ਇਸ ਨਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਉਠਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ

ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹਾਈਪਰ-ਤਕਨੀਕੀ ਆਧਾਰ- ਅੰਤਮ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਬੇਅਰ ਤਕਨੀਕੀਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੰਭੀਰ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਉਹ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਗਣਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਉੱਚਤਮ ਵਿਭਾਗੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ, ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਘਟੀਆ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼। ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਉੱਥੇ ਨਹੀਂ ਹਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਕੋਈ ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦਿਆਂ ਹੋਇਆ ਹੈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਇਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਵਿਵਾਦਿਤ ਅਤੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸਵਾਲਾਂ ਦੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂਚ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਹੋਰ ਤਾਂ ਜਦੋਂ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਸੱਜੇ ਨੂੰ a ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਨਿਵਾਰਣ ਦੀ ਵਿਧੀ ਵੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਰਿੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼, ਉਸਨੇ 5 ਮਾਰਚ, 1959 ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ।

ਭਗਤ ਸਿੰਘ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ।

ਐਲ.ਡੀ. ਕੇਸ਼ਲ, ਡੀ.ਐਸ.ਨੇਹਰਾ, ਐਚ.ਐਲ. ਸਿੱਬਲ ਅਤੇ ਜੋਗਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਵਾਸੂ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਆਰਡਰ

ਦੁਆ, ਜੇ.— ਇਹ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦੋਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਸੁਨਾਮ ਬੁਢਲਾਡਾ ਰੂਟ ਸਮੇਤ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਕੁਝ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਮੇਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਆਖਰੀ ਨਾਮ ਵਾਲੇ ਰੂਟ 'ਤੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਤਿੰਨ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਜਖੇਪਾਲ (ਇੱਕ ਕੱਚਾ ਰਸਤਾ) ਰਾਹੀਂ ਆਪਣੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। 1957 ਵਿੱਚ, ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਸੰਗਰੂਰ ਨੇ ਆਰ.ਟੀ.ਏ., ਪਟਿਆਲਾ ਨੂੰ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਕਤ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਹੋਏ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੁਨਾਮ-ਬੁਢਲਾਡਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਜਖੇਪਲ ਦੀ ਬਜਾਏ ਭੀਖੀ ਰਾਹੀਂ ਚੱਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਇਲਾਕਾ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਲਗਾਤਾਰ ਮੰਗਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਜਖੇਪਲ ਤੋਂ ਹੋ ਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਰਸਤਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਨੁਕੂਲ ਮੌਸਮ ਵਾਲਾ ਰਸਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬਰਸਾਤ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀ। ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਮੁਅੱਤਲ. ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਤਿੰਨੋਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਰੂਟ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਹੀ ਇੰਨਾ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ

ਅਥਾਰਟੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਰੁਟੀਨ ਦੀਆਂ ਰਸਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਵਧਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਰਸਤਾ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਮਿਤੀ 10 ਮਾਰਚ, 1958 ਦਾ ਹੈ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਿਤੀ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੇ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਅ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ। ਮੇਰੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨੰਬਰ 2, ਪ੍ਰੋਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਅਪੀਲ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਆਈ ਪਰ 'ਪੱਖਾਂ' ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਸਕੱਤਰ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅੱਗੇ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਇਹ, 5 ਮਾਰਚ, 1959 ਨੂੰ ਮਾਲ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਮਾਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਦੇ ਵੀ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣਾ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪ੍ਰੋਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਅਪੀਲ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, 16 ਦਸੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਰੈਗੂਲਰਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਨਿਯਮਤੀਕਰਨ ਅੰਤਿਮ ਅਤੇ ਅਸਵੀਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਪੀਲ ਦੀ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਪ੍ਰੋਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਕਾਜ਼ੀ ਮੁਦਲੀਆਰ ਬਨਾਮ ਏ. ਵੇਦਾਚਲਾ ਮੁਦਲੀਆਰ, ਆਦਿ ਵਜੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। (1), ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇ

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1952 ਮੈਡ, 545

ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਪ੍ਰੋਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ, ਤਾਂ ਕੇਸ ਨੂੰ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਅੱਗੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਮਿਤੀ 16 ਦਸੰਬਰ, 1957 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਤਰਜੀਹ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਸ ਦੇ ਸੰਸ਼ੋਧਨ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੋਧ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦਾ ਇਹ ਹੁਕਮ, ਮਿਤੀ 5 ਮਾਰਚ, 1959, ਹੈ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ-

(i) ਕਿ ਅਪੀਲ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ;

(ii) ਕਿ ਰੈਗੂਲਰ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ

ਪਰਮਿਟ, ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਇੱਕ ਜਮਾਂਦਰੂ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਰੈਗੂਲਰਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ 1958 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 20 ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ;

(iii) ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਪਰਮਿਟ ਏ ਅਸਥਾਈ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਇਹ ਕੇਸ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਅਤੇ

(iv) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਬਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਰੂਟ ਦੇ ਭਟਕਣ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਕਈ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਵਾਬ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਮੁਢਲੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਬਲ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਪੂਰਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਦੇਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਪੱਖ ਰੱਖਣ ਦਾ ਪੂਰਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਫੈਸਲਾ ਤੱਥਾਂ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਹੱਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੱਚੇ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਨੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਕਤ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਭਟਕਣ ਨੂੰ ਹੀ ਟਾਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ; ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤਿੰਨੋਂ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਅਸਲ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ, ਇਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਸੰਗਰੂਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਬਾਰੇ ਅਣਜਾਣਤਾ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਆਇਕ ਸੰਸਥਾ ਹੈ, ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁੜ ਤਾਰੀਫ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਨਾਮ ਤੋਂ ਬੁਢਲਾਡਾ ਵਾਇਆ ਭੀਖੀ ਤੱਕ ਦਾ ਸਾਰਾ ਰਸਤਾ, ਸੁਨਾਮ ਤੋਂ ਚੀਮਾ ਤੱਕ 9 ਮੀਲ ਦੇ ਇੱਕ ਛੋਟੇ ਜਿਹੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਸੰਗਰੂਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਾਰੀਫ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਸੰਗਰੂਰ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਗਏ ਸਨ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਭਟਕਣ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਇਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਮੀਟਿੰਗ ਦੇ ਏਜੰਡੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟਿਆਲਾ ਸਥਿਤ ਇਸ ਦੇ ਦਫ਼ਤਰ ਦੇ ਬਾਹਰ ਨੋਟਿਸ ਬੋਰਡ ਉੱਤੇ ਚਿਪਕਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੀਟਿੰਗ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਣ 'ਤੇ, ਆਪਣੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 57 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ। ਇਤਰਾਜ਼ ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਲਦਬਾਜ਼ੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੇ ਭਟਕਣ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਵੀ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਤੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਬਿਨਾਂ, ਸੂਬਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੀ ਪ੍ਰਧਾਨਗੀ ਹੇਠ 10 ਮਾਰਚ, 1958 ਨੂੰ ਹੋਈ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਉਠਾਇਆ। ਇਸ ਮੀਟਿੰਗ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਣ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਟਕਣ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ; ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਨੂੰ ਮਨਮਾਨੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਰੂਟ ਦੇ 18 ਮੀਲ ਨੂੰ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੋਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਖੇਤਰੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਸੰਬੰਧੀ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੁਲ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜੈਰਾਮਦਾਸ ਬਨਾਮ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ, ਆਦਿ (1), ਅਤੇ ਦੋ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1957 ਰਾਜ. 312 (F.B.)

ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐੱਮ. ਕਾਲੀ ਮੁਦਲੀਆਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ (1) 'ਚ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਹੀਤਾ 'ਤੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਚੁੱਕੇ ਹਨ। ਇਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਤਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਚ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਾ ਬਿਆਨ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਧਾਰਾ 226 ਤਹਿਤ ਰਾਹਤ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸੁਨਾਮ-ਬੁਢਲਾਰਾ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਤਿੰਨ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 165, 167 ਅਤੇ 168 ਰੱਖੇ ਸਨ। ਜਖੇਪਲ ਕੱਚਾ ਰਸਤਾ। ਆਪਣੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੁਆਰਾ, ਮਿਤੀ 21 ਅਗਸਤ, 1957, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੂੰ ਇਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 57 ਅਤੇ 58 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਬਿਨੈ ਪੱਤਰ 11 ਸਤੰਬਰ 1957 ਦੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 'ਰਣਜੀਤ' ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ 16 ਦਸੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕੱਚੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਵੱਲੋਂ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 47 ਅਤੇ 57 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਣਾਏ ਗਏ ਰੂਟ ਦੇ ਭਟਕਣ ਦੁਆਰਾ ਪੱਖਪਾਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭੀਖੀ ਰਾਹੀਂ ਮੈਟਲ ਰੂਟ ਨੂੰ ਓਵਰਲੈਪ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ- ਕੰਪਨੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57(8) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਹ ਭਟਕਣਾ ਅਸਲ ਵਿਚ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਦੇਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵੀ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਭਟਕਣ ਬਾਰੇ ਅਸਲ ਦਾਖਲਾ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 167, ਏ.

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1952 ਮੈਡ, 545

ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ, 10 ਮਾਰਚ, 1958 ਨੂੰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਪੱਤਰ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੱਚੇ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਸੀ। ਜਵਾਬ ਦੇ ਨਾਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ (ਆਰ. 1) ਵੀ ਨੱਥੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਭੀਖੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਸੁਨਾਮ ਬੁਢਲਾਡਾ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨਤਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਆਮ ਕਾਰਕ ਹੀ ਹਨ। ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਬਿੰਦੂ ਅਤੇ ਟਰਮਿਨਸ।

ਸੈਕਟਰੀ, ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਰਾਹੀਂ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੁਨਾਮ-ਬੁਢਲਾਡਾ ਤੋਂ ਜਖੇਪਲ ਰੂਟ ਤੋਂ ਭੀਖੀ ਵਾਇਆ ਰੂਟ ਤੱਕ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਖੇਤਰੀ ਦੀ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਜਾਂ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬੁਲਾਏ ਬਿਨਾਂ। ਇਸ ਜਵਾਬ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਏਜੰਡੇ ਦੀ ਇੱਕ ਮੱਦ ਵਜੋਂ ਦਫ਼ਤਰ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਬੋਰਡ ਉੱਤੇ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਭਟਕਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਮਤਾ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 10 ਮਾਰਚ, 1958 ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮੁੜ ਤਾਰੀਫ਼ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਪਟਿਆਲਾ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਇਤਰਾਜ਼, ਡਿਪਟੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ।

ਕੰਟਰੋਲਰ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸੁਨਾਮ-ਬੁਢਲਾਡਾ ਵਾਇਆ ਜਖੇਪਲ ਰੂਟ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 165, 167 ਅਤੇ 168 ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ 16 ਦਸੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਹੋਈ ਮੀਟਿੰਗ ਦੌਰਾਨ ਰੈਗੂਲਰ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਇਸ ਤਿੰਨਾਂ ਨੂੰ ਰੈਗੂਲਰ ਕਰਨ ਵਿਰੁੱਧ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਜਖੇਪਲ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮਾਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ 14 ਮਾਰਚ, 1958 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੰਨੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਭੀਖੀ ਰਾਹੀਂ ਭਟਕਣਾ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 167 'ਤੇ 25 ਮਾਰਚ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, 1958, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮਿਤੀ 10 ਮਾਰਚ, 1958। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮੰਤਰੀ ਦਾ ਇਹ ਵਿਚਾਰ, ਕਿ ਅਪੀਲ ਯੋਗ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਹੀ ਹੋਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਸ.ਭਗਤ ਸਿੰਘ ਚਾਵਲਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 'ਰਣਜੀਤ', ਪਟਿਆਲਾ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 30 ਅਗਸਤ, 1957 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਹੋਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 10 ਮਾਰਚ, 1958 ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਭਟਕਣਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 25 ਮਾਰਚ, 1958 ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 167 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇੱਕ ਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57(8) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗਰਾਂਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਆਪਣਾ ਨੁਕਤਾ ਨੰਬਰ IV ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ। ਉੱਪਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੇ ਇਹ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 2 ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ 16 ਦਸੰਬਰ, 1957 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ, ਜਦੋਂ ਤਿੰਨੋਂ ਪਰਮਿਟ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ।

25 ਮਾਰਚ, 1958, ਜਦੋਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 167 ਵਿੱਚ ਭਟਕਣਾ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਅਤੇ 57 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਕੀਲ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਪਾਲਣਾ ਸੀ ਇਹਨਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੁਝ ਤਕਨੀਕੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਭੁੱਲਾਂ ਬੋਲੇੜੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦੀ। ਕਿਸੇ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਨਿਯਮਤ ਹੋਣਾ ਜੋ ਭੀਖੀ ਰਾਹੀਂ ਨਵੇਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ 16 ਦਸੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਭੀਖੀ ਰਾਹੀਂ ਨਵੇਂ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 167 ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਖੇਪਾਲ ਦੇ ਰਸਤੇ ਕੱਚਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਦੋ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਮਿਤੀ 9 ਅਗਸਤ ਅਤੇ 21 ਅਗਸਤ, 1957 ਨੂੰ ਵਿਭਾਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਨਜਿੱਠਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਭੰਬਲਭੂਸਾ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। 30 ਅਗਸਤ, 1957 ਅਤੇ 11 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਨੂੰ 'ਰਣਜੀਤ' ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਦੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਭੰਬਲਭੂਸਾ ਹੀ ਵਧਾਇਆ ਹੈ। ਨਿਆਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਫ਼ਾਇਦੇਮੰਦ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ ਥੋੜਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣ। ਜੇਕਰ ਵਿਭਾਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਵਧੇਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਇਹ ਕੇਸ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ, ਮਿਤੀ 9 ਅਗਸਤ, 1957, ਇਸ ਨੂੰ ਮੋੜਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਸੁਨਾਮ ਬੁਢਲਾਡਾ ਤੋਂ ਜਖੇਪਲ ਤੋਂ ਸੁਨਾਮ-ਬੁਢਲਾਡਾ ਵਾਇਆ ਭੀਖੀ ਤੱਕ ਦੇ ਤਿੰਨੋਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਰੂਟ, ਅਸਲ ਸਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ “ਚੀਮਾ ਦੀ ਬਜਾਏ ਭੀਖੀ ਨੂੰ ਡਾਇਵਰਸ਼ਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ”। 21 ਅਗਸਤ, 1957 ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਸੁਨਾਮ ਬੁਢਲਾਡਾ ਰੂਟ 'ਤੇ, ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਤਿੰਨਾਂ ਸਮੇਤ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਰੈਗੂਲਰਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ, ਇਸ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ, ਪਰਮਿਟ ਨੰਬਰ 165, 167 ਅਤੇ 168 ਸੁਨਾਮ ਬੁਢਲਾਡਾ ਰੂਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਭਟਕਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੇ ਭਟਕਣ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਿਯਮਤ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੰਭਾਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹਰ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਟ ਲਈ ਵੈਧ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਖੇਤਰ ਲਈ (ਮੇਟਰ ਵਰੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 ਦੇਖੋ)। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੇ ਲਈ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਤਿੰਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਰੈਗੂਲਰਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਭੀਖੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਸੁਨਾਮ-ਬੁਢਲਾਡਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਤਿੰਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਇਹ ਨਿਯਮਤ ਹੋਣਾ, ਇਸ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 2 ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਜੇ, ਜੇ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੱਖਪਾਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਚਾਵਲਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮਿਤੀ 17 ਸਤੰਬਰ, 1957 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਮਿਤੀ 21 ਜੂਨ, 1958 ਦਾ ਹੁਕਮ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 57(8) ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਗਲਤਫਹਿਮੀ 'ਤੇ, ਜਿਸਦਾ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ:-

“57(8)। ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ, ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜਾਂ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਜਾਂ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ, ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ ਕਿਸੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਪਰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਖੁਦ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ ਰੂਟ ਤੋਂ ਭਟਕਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੇ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਪਗਨਡ ਆਰਡਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਭਟਕਣਾ ਹੈ, ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਇੱਕ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ। ਅਤੇ ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਉਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਹੁਣ ਲਈ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਅਸਲ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਸ ਦੇ ਭਟਕਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਉਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਲੀਲ ਜਾਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ

ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, - ਧਾਰਾ 62, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਮਹਿਜ਼ ਉਸ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਭਾਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਉਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਭੰਬਲਭੂਸੇ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ; ਧਾਰਾਵਾਂ (b) ਅਤੇ (f) ਸੰਬੰਧਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਵਾਬਦਾਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੁਆਰਾ ਦੁਖੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਜਿਹੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਖੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ "ਪਰਮਿਟ" ਸ਼ਬਦ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਹੀ ਐਪ ਪੀਲ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਮਹਿਸੂਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਟਕਰਾਅ ਹੈ: (ਵੇਖੋ ਐਮ. ਕਾਲੀ ਮੁਦਲੀਆਰ ਦਾ ਕੇਸ (1) ਅਤੇ ਜੈਰਾਮਦਾਸ ਦਾ ਕੇਸ (2) ਪਰ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਉਦਾਰਵਾਦੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਜੀ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਤਰਕ ਨਾਲ, ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਖਲ ਦੇਣ ਤੋਂ ਝਿਜਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੀੜਤ ਧਿਰ; ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਨਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਹੋਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਧਾਰਾ 64 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਐਫ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਜਿਸ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਹੈ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1952 ਪਾਗਲ. 545

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1957 ਰਾਜ. 312 (F.B.)

ਅਜਿਹੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਕਿਸੇ ਸ਼ਰਤ ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਖੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਮਯੂਨਡ ਆਰਡਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ; ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੀੜਤ ਧਿਰ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਰ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਵੀ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ। 1948 ਦੇ ਈਸਟ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. XXVIII ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64(h) ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਬਹੁਤ ਵਿਆਪਕ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੋਧ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖ ਸਕਦੀ ਹੈ"। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੜਤਾਲ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ, ਸੋਧਣ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਸਮਰੱਥ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਅਪੀਲ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, "ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਪੀਲ" ਸਮੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾ 64(h) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਅਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਅਪੀਲ, ਸਿਰਫ ਉਸ ਖਾਤੇ 'ਤੇ, ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦੀ। ਸਿਨਹਾ, ਜੇ., ਦ ਨਿਊ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦਿ ਨਿਊ ਸੁਵਰਨਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ (1), ਨੇ ਵੀਰੱਪਾ ਪਿੱਲਈ ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ ਲਿਮਿਟੇਡ (2) ਤੋਂ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ: —

“ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੰਪੂਰਨ ਅਤੇ ਸਟੀਕ ਯੋਜਨਾ ਹੈ

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1957 ਐਸ.ਸੀ. 232

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1952 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 583

ਪਰਮਿਟਾਂ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕਿਹੜੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਪੀਲਾਂ ਅਤੇ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਜਾਂ ਤਰੁਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਦੇ ਉਪਾਅ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ ਹੀ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਪਚਾਰਾਂ ਦਾ ਹੀ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 64(h) ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 1956 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੰਬਰ 100 ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਧਾਰਾ 64-A ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਵਿਆਪਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਸੀ। ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (1), ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:-

ਮਦਰਾਸ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇੱਕ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ S. 64-A ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਆਰਡਰ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ S. 64 ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਚਿਤ ਅਥਾਰਟੀ. ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਿਧਾਨਿਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਸਨ। ਐਸ. 64-ਏ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹੁਕਮ ਜਾਂ ਤਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਅਨਿਯਮਿਤ ਜਾਂ ਗਲਤ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪਹਿਰਾਵਾ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰੇ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਹੁਕਮ (1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1956 ਐਸ.ਸੀ. 463

ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ, ਅਨਿਯਮਿਤ ਜਾਂ ਗਲਤ ਸੀ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਦਖਲ ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਗਲਤ ਸੀ।"

ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਮੈਂ ਨਜਿੱਠ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਵਿਥਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜਨ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਇਵੈਕੂਈ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ-ਜਨਰਲ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਕੋਲ ਇੱਕ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਇਸ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨੁਕਤੇ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਤਾਕਤ.

1958 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 20 ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੌਜੂਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਤ ਹੋਣ ਨੂੰ ਭਟਕਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਭਟਕਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਸੂਬਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਚੇਅਰਮੈਨ ਸਨ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਇਹ ਹੁਕਮ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1957 ਪੰਜਾਬ 206

ਮੰਤਰੀ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਟਕਣਾ, ਮੌਜੂਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਕੋਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੋਂਦ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦੀ, ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਮੂਲ ਇਕੱਲੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇਸਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ (ਭਟਕਣ ਵਾਲਾ ਪਰਮਿਟ) ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਭਟਕਣਾ ਨੂੰ ਵੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਇਸ ਨਾਲ ਡਿੱਗ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੇਰੇ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਭਟਕਣਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ। ਨਾ ਸਿਰਫ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਲਕਿ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਲੱਭਣਾ ਵੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਸੈਕਟਰੀ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਸਮੇਤ ਦੋਵਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗਰਮਾ-ਗਰਮ ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦਿਤ ਅਤੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸਵਾਲਾਂ ਦੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।, ਹੋਰ ਤਾਂ ਹੋਰ ਜਦੋਂ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਇੱਕ ਕਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਨਿਵਾਰਣ ਦਾ ਢੰਗ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਲਾਭ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸਨੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ; ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਦੀ ਰਾਇ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਪਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਭਟਕਣ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ। ਵਿੱਚ

ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਦੇਖਦਿਆਂ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਤਾ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇਹ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ੍ਰੀ ਚਾਵਲਾ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਝਕੇਪਾਲ ਤੋਂ ਅਸਲ ਰੂਟ ਸਿਰਫ਼ ਮੌਸਮੀ ਰੂਟ ਸੀ ਅਤੇ ਬਰਸਾਤ ਦੇ ਮੌਸਮ ਦੌਰਾਨ ਇਸ 'ਤੇ ਕਈ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਠੱਪ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਾਰ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਕਾਰਕ ਹੈ ਜੋ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਭਾਗੀ ਲੜੀ ਨੂੰ ਭਟਕਣ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਸੀ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੰਤਰੀ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਜੈਰਾਮਦਾਸ ਦੇ ਕੇਸ (1) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਗਲਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਰਿੱਟ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਖਲ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਸਰਟੀਓਰਰੀ ਦੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਕੇਵਲ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਨਿਆਂ ਦੀ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦੁਰਘਟਨਾ ਹੋਈ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਤੱਥਾਂ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ, ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਵੀ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਵਿਰੋਧੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 (ਦੇਖੋ ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ ਲਿਮਟਿਡ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਾਂਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹਨ। 2), ਅਤੇ ਡੀ.ਐਨ. ਬੈਨਰਜੀ ਬਨਾਮ ਪੀ.ਆਰ. ਮੁਖਰਜੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (3)। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ (1) ਏ ਐਕਸ ਆਰ 1957 ਰਾਜ 312 ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1956 ਐਸ.ਸੀ. 463

(3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1953 ਐਸ.ਸੀ. 58

ਅਧੀਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜੋ ਸਲਾਘਾਯੋਗ ਜਾਂ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅੰਤਿਮ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹਾਈਪਰ-ਤਕਨੀਕੀ ਆਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਨੰਗੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀਆਂ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਉੱਚ ਵਿਭਾਗੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ, ਘਟੀਆ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਗਿਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਆਂ ਦੀ ਕੋਈ ਅਸਫਲਤਾ ਜਾਪਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨਾ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮੰਗਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਰੈਫਰੈਂਸ।

ਏ.ਐਨ. ਭੰਡਾਰੀ, ਸੀ.ਜੇ., ਅਤੇ ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਜੇ.

ਭਗਵੰਤ ਸਿੰਘ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ,

ਬਨਾਮ

ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

1956 ਦਾ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਹਵਾਲਾ ਕੇਸ ਨੰ. 9।

ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ (1922 ਦਾ XI)—ਭਾਗੀਦਾਰ ਬਣਨ ਲਈ ਇੱਕ ਫਰਮ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਾਰ ਦੇ ਫੰਡਾਂ ਦਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੰਯੁਕਤ ਹਿੰਦੂ ਪਰਿਵਾਰ ਦਾ ਕਰਤਾ—ਅਜਿਹੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਵਜੋਂ ਉਲੀਕੀ ਗਈ ਤਨਖਾਹ—ਭਾਵੇਂ ਉਸਦੀ ਨਿੱਜੀ ਆਮਦਨ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਸੰਯੁਕਤ ਹਿੰਦੂ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਆਮਦਨ—ਭਾਗੀਦਾਰੀ-- ਕੁਦਰਤ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ—ਭਾਗੀਦਾਰ—ਦੀ ਸਥਿਤੀ। ਇਕ-ਦੂਜੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ-ਭਾਰਤੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਐਕਟ (IX

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕਾਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਸਮਝਣ ਤਕ ਸੀਮਿਤ 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।

Translated by Balwinder Singh.

Translator