अशोक कुमार बनाम हरियाणा राज्य और अन्य (महाबीर सिंह सिंधु, जे.)

महावीर सिंह सिंधु से पहले जे.

अशोक कुमार-याचिकाकर्ता

बनाम

हरियाणा राज्य और अन्य-प्रतिवादी

2020 का सीडब्ल्यूपी नंबर 7928

08 अप्रैल, 2021

भारत का संविधान, 1950- अनुच्छेद 226- मोटर वाहन अधिनियम, 1988- धारा 100-अस्थायी परमिट, याचिकाकर्ताओं को मार्गों पर अपनी बसें चलाने के लिए पहले से ही दिए गए परमिट-उन्हीं मार्गों पर दूसरों को दिए गए अस्थायी परमिट टिकाऊ नहीं हैं-अनुच्छेद 19 का उल्लंघन(1)(जी) अस्थायी परमिट केवल धारा 104 के प्रावधानों के तहत उचित आवेदन के बाद ही दिए जा सकते हैं - अस्थायी परमिट रद्द किए गए - याचिका की अनुमति दी गई।

जो निष्कर्ष निकले वे हैं:

i) राज्य सरकार अस्थायी परमिट देने का कार्यकारी निर्णय लेने के लिए कानूनी रूप से सशक्त नहीं है। माना गया, याचिकाकर्ताओं के व्यवसाय जारी रखने के अधिकारों का उल्लंघन पाया गया है

ii) उन्होंने अपना दिमाग लगाने के बजाय, केवल सरकारी निर्णय का पालन किया और निश्चित रूप से स्थापित निजी अस्थायी परमिट के पक्ष में आक्षेप जारी कर दिया:

iii) अधिनियम के अध्याय VI के प्रावधान उसके अध्याय V पर अत्यधिक प्रभाव डाल रहे हैं; आज तक, अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत बनाई गई 2016 की योजना अस्तित्व में है, ऐसे परिदृश्य में, अस्थायी परमिट केवल अधिनियम की धारा 104 के प्रावधानों के तहत दिए जा सकते हैं, लेकिन सक्षम प्राधिकारी या 104 को दिखाने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है। अधिनियम ने विवादित परमिट प्रदान करते समय उपरोक्त परंतुक के तहत निर्धारित पूर्व शर्त की संतुष्टि के संबंध में कोई निष्कर्ष दर्ज किया है। iv) सभी निजी लोगों ने अपने आवेदन 31.01.2020 के बीच जमा किए

05.04.2020 और उसके आधार पर, अस्थायी रूप से आक्षेपित किया गया

परमिट, लेकिन सक्षम प्राधिकारी द्वारा या इस आशय का कोई आदेश पारित नहीं किया गया: v) एक बार जब 2017 की ड्राफ्ट योजना और साथ ही परिपत्र वापस ले लिया गया है, तो निजी तौर पर यह दावा करने का कोई अवसर नहीं है कि ड्राफ्ट योजना के तहत प्रस्तुत उनके आवेदन 28.01.2020 को लंबित थे; फिर भी

vi) प्रतिवादी ने दिनांक 30.03.2020 को मेमो जारी करते हुए निजी सचिवों के पक्ष में अस्थायी परमिट देने का निर्देश दिया;

इस प्रकार, पूरी प्रक्रिया सरकार के निर्णय से पूरी तरह प्रभावित हुई और इसके परिणामस्वरूप कानून के शासन को नकार दिया गया;

vii) याचिकाकर्ताओं ने पहले से ही संबंधित मार्गों पर अपनी बसें चलाने के लिए परमिट दे दिए हैं और निजी तौर पर अस्थायी परमिट की आड़ में उनके वैध अधिकारों पर हमला किया गया है, जो कानूनी रूप से अस्थिर पाए गए हैं और याचिकाकर्ताओं के अधिकार संविधान के अनुच्छेद 19(1)(जी) से प्रभावित हैं। उल्लंघन किया हुआ; इस प्रकार, उनके पास रिट याचिका दायर करने का अधिकार है: viii) उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाते समय याचिकाकर्ताओं ने चुनौती के तहत विषय वस्तु में पर्याप्त और वास्तविक रुचि दिखाई है, इस प्रकार, उन्हें संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय के क्षेत्राधिकार का आह्वान करने का पूरा अधिकार है। ;

ix) अधिनियम की धारा 89 और 90 का हवाला देते हुए निजी द्वारा उठाई गई वैकल्पिक उपचार की याचिका पर ध्यान नहीं दिया गया

x) चूंकि अस्थायी परमिट देते समय कानून के अनुसार कार्रवाई नहीं की गई, इसलिए, उन्होंने माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों का उल्लंघन किया है।

[पैरा 31 और 32]

अमित झांजी. याचिकाकर्ताओं के लिए वकील (सभी मामलों में)।

अंकुर मित्तल, अतिरिक्त महाधिवक्ता, हरियाणा।

इंद्रपाल गोयत, प्रतिवादी नंबर 4 (सीडब्ल्यूपी-10403-2020 में) और प्रतिवादी नंबर 5 (सीडब्ल्यूपी-8733-2020 में) के लिए वकील।

प्रतीक गुप्ता, रजत खन्ना और आशुतोष, प्रतिवादी क्रमांक 8, 14 और 16 के वकील।

अजीत एस. लांबा, प्रतिवादी संख्या 4 से 6 के लिए वकील (2020 के सीडब्ल्यूपी संख्या 10173 और 8796 में)।

संजीव माजरा, प्रतिवादी नंबर 4 के वकील (सीडब्ल्यूपी-10181-2020 में)।

पंकज गुप्ता, प्रतिवादी संख्या 4 से 8 के लिए वकील (सीडब्ल्यूपी-8108-2020 में); प्रतिवादी संख्या 5, 6, 8,10,11,17,18,19 और 22 के लिए (सीडब्ल्यूपी-8145-2020 में);

प्रतिवादी संख्या 9, 10 और 13 के लिए (सीडब्ल्यूपी-7928-2020 में);

अशोक कुमार बनाम हरियाणा राज्य और अन्य (महाबीर सिंह सिंधु, जे.)

प्रतिवादी संख्या 5 और 7 के लिए (सीडब्ल्यूपी-10148-2020 में); प्रतिवादी संख्या 5 से 9 (सीडब्ल्यूपी-10403-2020 में) और प्रतिवादी संख्या 12, 13 और 18 (सीडब्ल्यूपी-8796-2020 में) के लिए।

महावीर सिंह सिंधु, जे.

(1) यह सामान्य आदेश तथ्यों और कानून के आधार पर समान होने वाली उपरोक्त बारह रिट याचिकाओं का निपटारा करेगा।

(2) याचिकाकर्ता मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में 'अधिनियम') की धारा 100 (3) के तहत हरियाणा राज्य द्वारा अधिसूचित एक अनुमोदित योजना के अनुसार मौजूदा स्टेज कैरिज परमिट धारक हैं और अपनी बसें चला रहे हैं। विचाराधीन मार्ग. संक्षेप में, उनकी शिकायत यह है कि निजी उत्तरदाताओं को भी उन्हीं मार्गों पर अवैध रूप से अस्थायी परमिट दिए/जारी किए गए हैं। इसलिए, संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत इस न्यायालय द्वारा इसे रद्द किया जा सकता है।

(3) संक्षिप्तता के लिए, 2020 के सीडब्ल्यूपी नंबर 7928 से तथ्यों पर ध्यान दिया गया है और संक्षेप में प्रार्थना खंड इस प्रकार होगा: -

(i) निजी प्रतिवादी संख्या 5 से 18 के पक्ष में जारी किए गए विवादित परमिट अनुलग्नक पी-16 (कोली) को रद्द करने के लिए सर्टिओरीरी की प्रकृति में एक रिट जारी करने के लिए;

(ii) विवादित परमिटों के संचालन पर रोक लगाने के लिए और आधिकारिक उत्तरदाताओं को प्रश्नगत मार्गों पर बसें संचालित करने के लिए कोई समय-सारणी जारी करने से रोकने के लिए और

(iii) कोई अन्य उचित रिट, आदेश या निर्देश जारी करना जो यह न्यायालय मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में उचित और उचित समझे।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि विवादित परमिटों के संचालन पर रोक लगा दी गई थी और यह अभी भी जारी है।

(4) मामले के तथ्य यह हैं कि:-

एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए, हरियाणा राज्य ने अधिनियम की धारा 99 (1) के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए एक प्रस्ताव जारी किया। राजपत्र अधिसूचना दिनांक 25.02.2016 द्वारा। आपत्तियों पर विचार करने के बाद, उपरोक्त प्रस्ताव को अधिनियम की धारा 100 (2) के तहत मंजूरी दे दी गई और उसके बाद अधिनियम की धारा 100 (3) के संदर्भ में, इसे अंततः अधिसूचना दिनांक 17.02.2017 (पी) के तहत एक अनुमोदित योजना के रूप में प्रकाशित किया गया। -1). चूंकि अधिनियम की धारा 99(1) के तहत प्रारंभिक प्रस्ताव वर्ष 2016 में जारी किया गया था, इसलिए, अनुमोदित योजना है

आमतौर पर 2016 की स्टेज कैरिज योजना के रूप में जाना जाता है (इसके बाद इसे "2016 की योजना" कहा जाएगा)।

उपरोक्त योजना के अनुसार, अनुसूची में उल्लिखित मार्गों को छोड़कर, सभी क्षेत्र और मार्ग, चाहे अंतर-राज्य या अंतर-राज्य हों, विशेष रूप से राज्य परिवहन उपक्रमों (संक्षिप्त 'एसटीयू' के लिए) को स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए आरक्षित होंगे।); हालाँकि, अनुसूची में उल्लिखित मार्गों के लिए, राज्य में एसटीयू, किसी भी व्यक्ति या सोसायटी/फर्म/कंपनी को स्टेज कैरिज परमिट दिए जा सकते हैं और 2016 की योजना का ऑपरेटिव हिस्सा इस प्रकार है: -

योजना

"1. अनुसूची में उल्लिखित मार्गों को छोड़कर सभी क्षेत्र और मार्ग, चाहे अंतर-राज्य या अंतर-राज्य हों, विशेष रूप से राज्य परिवहन उपक्रम को स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए आरक्षित होंगे।

2. (i) अनुसूची में उल्लिखित मार्गों पर स्टेज कैरिज परमिट राज्य परिवहन उपक्रम, किसी भी व्यक्ति, या समाज/फर्म/कंपनी को राज्य में प्रदान किया जाएगा।

(ii) परमिट राज्य सरकार द्वारा निर्धारित नियमों और शर्तों के अनुसार दिए जाएंगे।

(iii) योजना के तहत परमिट आवेदक को पिछले परमिट के संबंध में बकाया राशि, यदि कोई हो, के भुगतान के अधीन दिया जाएगा।

(iv) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के अनुसार मार्ग में बदलाव अनुसूची का हिस्सा बन जाएगा। भिन्नता के मामले में टर्मिनी (मार्ग के शुरुआती और समाप्ति बिंदु) में बदलाव नहीं किया जाएगा। मार्ग में कोई विस्तार या कटौती की अनुमति नहीं दी जाएगी।

3. सिटी बस सेवा योजना, 2004 के तहत पहले से दिए गए परमिट वैध होंगे।"

निर्विवाद रूप से, सभी याचिकाकर्ताओं को 21.03.2017 से 28.03.2017 की अवधि के दौरान 2016 की योजना के अनुसरण में स्टेज कैरिज परमिट दिए गए थे, जो पांच वर्षों के लिए वैध हैं।

(5) 2016 की योजना से व्यथित होकर, कुछ बस ऑपरेटरों ने 2017 नयाबाश कॉप का सीडब्ल्यूपी नंबर 5867 दायर किया। ट्रांसपोर्ट सोसायटी लिमिटेड और अन्य बनाम हरियाणा राज्य और अन्य के लंबित रहने के दौरान

वही, हरियाणा राज्य ने 16.05.2017 को एक हलफनामा पेश किया, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया कि मामले पर पुनर्विचार करने पर, 2016 की योजना को रद्द करने का निर्णय लिया गया है और एक नई मसौदा संशोधित योजना अधिसूचित की जाएगी। दो सप्ताह की अवधि. यह भी कहा गया है कि जब तक मौजूदा योजना रद्द नहीं हो जाती, तब तक सभी परमिट धारक अपने वाहनों को संबंधित परमिट में दिए गए समय-वाहन के अनुसार चलाने के हकदार होंगे और जिन्होंने अपने वाहनों को 'वाहन' पोर्टल पर पंजीकृत करवाया है। 2016 की योजना के तहत परमिट के लिए पात्र होंगे; लेकिन इसे रद्द करने के बाद, हर कोई अधिनियम (उक्त) की धारा 99 (2) के प्रावधानों के अनुसार अस्थायी परमिट का हकदार होगा।

उपरोक्त तथ्यात्मक स्थिति को ध्यान में रखते हुए, उपरोक्त रिट याचिका का निपटारा इस न्यायालय की डिवीजन बेंच द्वारा 16.05.2017 (पी-3) को निम्नलिखित तरीके से करते हुए किया गया: -

"अंतिम योजना को अधिसूचित करने की पूरी प्रक्रिया छह महीने की अवधि के भीतर पूरी की जाएगी। जो आवश्यक हो वह किया जाए। चूंकि 2016 की योजना तब तक चालू रहेगी जब तक नई योजना अधिसूचित नहीं हो जाती, राज्य को परमिट जारी करने की स्वतंत्रता होगी वे आवेदक, जिन्होंने 2016 योजना के तहत परिवहन विभाग के पोर्टल अर्थात् "वाहन" पर पहले ही पंजीकरण करा लिया था, उन्हीं नियमों और शर्तों पर, जो उन व्यक्तियों पर लागू होते हैं, जिन्हें 2016 योजना के तहत पहले परमिट दिए गए हैं, यदि वे पूरा करते हैं शर्तें लागू हैं।"

उपरोक्त विकास के मद्देनजर, राज्य सरकार ने अधिनियम की धारा 99 (1) के तहत शक्तियों का प्रयोग करते हुए अधिसूचना दिनांक 20.06.2017 (पी-4) के माध्यम से एक नया प्रस्ताव जारी किया, जिसे 2017 की ड्राफ्ट योजना के रूप में जाना जाता है, जो लगभग समान था। 2016 की योजना, मार्गों की संख्या में परिवर्तन को छोड़कर अर्थात 273 से 452 तक, और मसौदा योजना का प्रासंगिक भाग निम्नानुसार निकाला गया है: -

मसौदा योजना

"1. अनुसूची में उल्लिखित मार्गों को छोड़कर सभी क्षेत्र और मार्ग, चाहे अंतर-राज्य या अंतर-राज्य हों, विशेष रूप से राज्य परिवहन उपक्रम को स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए आरक्षित होंगे।

2. (i) अनुसूची में उल्लिखित मार्गों पर स्टेज कैरिज परमिट राज्य परिवहन उपक्रम, किसी भी व्यक्ति, या समाज/फर्म/कंपनी को राज्य में प्रदान किया जाएगा।

(ii) परमिट राज्य सरकार द्वारा निर्धारित नियमों और शर्तों के अनुसार दिए जाएंगे।

(iii) योजना के तहत परमिट आवेदक को पिछले परमिट के संबंध में बकाया राशि, यदि कोई हो, के भुगतान के अधीन दिया जाएगा।

(iv) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के अनुसार मार्ग में बदलाव अनुसूची का हिस्सा बन जाएगा। भिन्नता के मामले में टर्मिनी (मार्ग के शुरुआती और समाप्ति बिंदु) में बदलाव नहीं किया जाएगा।

3. सिटी बस सेवा योजना, 2004 के तहत पहले से दिए गए परमिट वैध होंगे।"

(6) यह भी उल्लेखनीय है कि ऊपर उल्लिखित आदेश दिनांक 16.05.2017 के खिलाफ व्यथित महसूस करते हुए, कुछ निजी ऑपरेटरों ने समीक्षा आवेदन (2017 का आरए-298) दायर किया, लेकिन उसका निपटारा 21.07.2017 (पी-5) को कर दिया गया। निम्नलिखित स्पष्टीकरण:-

"राज्य द्वारा लिया गया रुख यह है कि मसौदा योजना 23.06.2017 को अधिसूचित की गई है (20.06.2017) और कोई भी आवेदक मसौदा योजना में निर्दिष्ट मार्गों पर अस्थायी परमिट जारी करने के लिए आवेदन कर सकता है, या आवंटन की पेशकश में उल्लिखित मार्गों सहित उसकी पसंद का। इस उद्देश्य के लिए आवश्यक शर्तों को पूरा करने पर, दायर किए गए आवेदन पर विचार किया जाएगा और आवेदन दाखिल करने की तारीख से एक सप्ताह की अवधि के भीतर उस पर अंतिम निर्णय लिया जाएगा। आवेदन पत्र।"

यहां यह उल्लेख करना आवश्यक है कि आदेश दिनांक 16.05.2017. डिवीजन बेंच द्वारा मूल्यांकन किए जाने पर, अन्य निजी ऑपरेटरों के साथ हरियाणा सहकारी परिवहन सोसायटी लिमिटेड द्वारा 2017 की एसएलपी (सी) संख्या 22800 में भी चुनौती दी गई थी और माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने दिनांक 04.09.2017 के आदेश के तहत यथास्थिति प्रदान की थी। , लेकिन इसे 13.10.2017 को संशोधित किया गया था। संदर्भ के लिए, इन दोनों आदेशों का ऑपरेटिव भाग इस प्रकार है:-

"आदेश दिनांक 04.09.2017:

बता दें कि मामला 22.09.2017 को सूचीबद्ध किया गया था.

इस बीच, यथास्थिति, जो आज मौजूद है, पार्टियों द्वारा बनाए रखी जाएगी।"

"आदेश दिनांक 13.10.2017:

अशोक कुमार बनाम हरियाणा राज्य और अन्य (महाबीर सिंह सिंधु, जे.)

सुना है श्री पी.एस. पटवालिया, वरिष्ठ वकील थे

याचिकाकर्ता और श्री तुषार मेहता, अतिरिक्त विद्वान

उत्तरदाताओं के लिए सॉलिसिटर जनरल। पक्षों के विद्वान वकील को सुनने के बाद, यथास्थिति के आदेश को निम्नलिखित सीमा तक संशोधित किया गया है:

ए) प्रतिवादी-राज्य 2017 की मसौदा योजना के संबंध में आपत्तियां मांगने और आपत्तिकर्ताओं को सुनवाई की पेशकश करने के लिए स्वतंत्र है, लेकिन इसे अंतिम रूप नहीं देगा।

बी) जो ट्रांसपोर्टर 2016 की योजना के आधार पर जारी हैं, उन्हें संचालन की अनुमति दी जाएगी और यदि कोई परमिट समाप्त हो गया है, तो उसे कानून के अनुसार नवीनीकृत किया जाएगा।

ग) यदि कोई ट्रांसपोर्टर उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसरण में परमिट प्राप्त करने के लिए पात्र है, तो उसके मामले पर विचार किया जाएगा और इस आधार पर इनकार नहीं किया जाएगा कि एक नई नीति/योजना आ रही है।"

(7) 2017 के सीडब्ल्यूपी नंबर 5867 में पारित आदेश दिनांक 16.05.2017 के अनुसार, प्रतिवादी नंबर 2 ने 2017 की ड्राफ्ट योजना के तहत अस्थायी परमिट देने के लिए आरटीए के सभी सचिवों को दिनांक 07.02.2018 को एक परिपत्र जारी किया। (चिह्न 'X'), जो इस प्रकार है:-

"हरियाणा सरकार

परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़

को

सभी सचिव

हरियाणा राज्य में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण

क्रमांक 9334-9356/टी-1/एसटी-11

दिनांक: 07.02.2018

विषयः राज्य परिवहन योजना 2017 के मसौदे के तहत अस्थायी परमिट प्रदान करना।

उपरोक्त के सन्दर्भ में.

आपको सूचित किया जाता है कि हरियाणा सरकार। ने अधिसूचना संख्या 17/10/2011-3T(II) दिनांक 20.06.2017 के माध्यम से नई स्टेज कैरिज योजना 2017 का मसौदा प्रकाशित किया है। विभाग ने स्टेज कैरिज स्कीम 2017 के तहत अस्थायी परमिट जारी करने का निर्णय लिया है जिसके लिए शर्तें और

शर्तें बनाई गई हैं जिसे आगे की कार्रवाई के लिए भेजा गया है।

आपको निर्देश दिया जाता है कि स्टेज कैरिज स्कीम 2017 के ड्राफ्ट के तहत अस्थायी परमिट जारी करने के लिए संलग्न नियमों और शर्तों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित को भी ध्यान में रखा जाए:-

1. यह सुनिश्चित किया जाए कि आवेदनों का विवरण मांगने के लिए भेजे गए प्रोफार्मा के अनुसार ही रजिस्टर में प्रविष्टि की जाए।

2. प्रत्येक आवेदन पर क्रमांक. आवेदन किया जाना है.

3. अधूरा आवेदन स्वीकार नहीं किया जाएगा और अस्वीकार्य होने की स्थिति में आवेदक को कारण लिखित में देना होगा।

4. आवेदन के साथ संलग्न शुल्क के रूप में प्राप्त ड्राफ्ट का विवरण अपने पास रखें तथा बिना किसी देरी के विभाग के निर्देशानुसार जमा करवाएं।

5. प्राप्तकर्ता अधिकारी अपनी मोहर और नाम लगाएगा।

6. रूट पर बसों की स्थायी समय सारणी 60 दिनों के भीतर दी जाएगी और तब तक अस्थायी समय सारणी परमिट दिए जाने के समय जारी की जाएगी।

एसडी/- परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़ के लिए।

उपरोक्त संचार को 2018 के सीडब्ल्यूपी नंबर 4345 (भानु सहकारी परिवहन सोसायटी लिमिटेड और अन्य बनाम हरियाणा राज्य और अन्य) में चुनौती दी गई थी, जिसमें इस न्यायालय की एकल पीठ ने दिनांक 23.02.2018 के आदेश के तहत इसके संचालन पर रोक लगा दी थी।

यहां यह उल्लेख करना भी आवश्यक है कि 2018 के सीडब्ल्यूपी नंबर 7671 के साथ कई मामलों का निपटारा करते हुए, इस न्यायालय की एक अन्य एकल पीठ ने दिनांक 22.07.2019 के आदेश के तहत अधिनियम की धारा 99 (2) के संदर्भ में अस्थायी परमिट की अनुमति दी थी। 2017 की एसएलपी (सी) संख्या 22800 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के अधीन नियमित आधार पर बसें चलाने का कोई अधिकार बनाए बिना अंतरिम उपाय के रूप में एक वर्ष की अवधि के लिए।

दिनांक 22.07.2019 के आदेश को ध्यान में रखते हुए, 07.02.2018 के परिपत्र को चुनौती देने वाले 2018 के सीडब्ल्यूपी नंबर 4345 को भी 24.09.2019 को उसी बेंच द्वारा निपटाया गया था और उसके खिलाफ, 2019 का एलपीए नंबर 2052 दायर किया गया था।

2018 की सीडब्ल्यूपी संख्या 7671 के समान एक अन्य रिट याचिका यानी 2018 की सीडब्ल्यूपी 6343 ('चहल सहकारी परिवहन सोसायटी लिमिटेड और अन्य बनाम हरियाणा राज्य और अन्य) का भी 21.11.2019 को निपटारा कर दिया गया था, जिसे एलपीए में भी चुनौती दी गई थी। 2019 का नंबर 1974। इस एलपीए को 2019 के एलपीए नंबर 2052 के साथ जोड़ दिया गया था और डिवीजन बेंच ने दिनांक 04.12.2019 के आदेश के जरिए हरियाणा राज्य को मामले में कोई भी आगे कदम उठाने से रोक दिया था और इसे इस प्रकार पढ़ा जाएगा: -

"प्रतिवादियों को प्रस्ताव का नोटिस जारी करें।

श्री शरद अग्रवाल, सहायक महाधिवक्ता, हरियाणा उत्तरदाताओं नंबर 1 से 4 की ओर से नोटिस स्वीकार करते हैं। याचिका के आवश्यक अतिरिक्त सेट उन्हें चार सप्ताह की अवधि के भीतर प्रतिक्रिया प्रस्तुत करने में सक्षम बनाने के लिए प्रदान किए जाएं।

इस बीच, यह स्पष्ट किया जाता है कि पार्टियां विशेष अनुमति याचिका (सिविल) संख्या 22800/2017 "हरियाणा सहकारी परिवहन सोसायटी लिमिटेड और अन्य बनाम" में उच्चतम न्यायालय द्वारा दिनांक 13.10.2017 को पारित अंतरिम आदेश का सख्ती से पालन करेंगी। हरियाणा राज्य और अन्य"।

यह आगे स्पष्ट किया गया है कि विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित आदेश के कथित अनुपालन में प्रतिवादियों या किसी भी पक्ष द्वारा कोई कदम नहीं उठाया जाएगा, जिसके परिणामस्वरूप अंततः सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश का उल्लंघन होगा।"

यहां यह उल्लेख करना भी आवश्यक है कि उपरोक्त दोनों एलपीए 20.05.2021 के लिए लंबित बताए गए हैं।

आदेश दिनांक 24.09.2019. 2018 के सीडब्ल्यूपी नंबर 4345 में पारित, 2019 के एसएलपी (सी) नंबर 26446 में भी चुनौती दी गई थी और जिसे 2017 के एसएलपी (सी) नंबर 22800 के साथ सुनने का आदेश दिया गया था।

(8) माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा उपरोक्त SL.Ps में अवकाश स्वीकृत कर दिनांक 21.01.2020 को निम्नलिखित आदेश पारित करते हुए निस्तारण किया गया:-

"अभियोग/हस्तक्षेप के लिए आवेदनों की अनुमति है।

छुट्टी दी गई.

इन मामलों की सुनवाई 13.10.2017 को हुई जब इस न्यायालय ने निम्नलिखित आदेश पारित किया: -

"पक्षकारों के विद्वान वकील को सुनने के बाद, यथास्थिति के आदेश को निम्नलिखित सीमा तक संशोधित किया गया है:

ए) प्रतिवादी-राज्य 2017 की मसौदा योजना के संबंध में आपत्तियां मांगने और आपत्तिकर्ताओं को सुनवाई की पेशकश करने के लिए स्वतंत्र है, लेकिन इसे अंतिम रूप नहीं देगा।

बी) जो ट्रांसपोर्टर 2016 की योजना के आधार पर जारी हैं, उन्हें संचालन की अनुमति दी जाएगी और यदि कोई परमिट समाप्त हो गया है, तो उसे कानून के अनुसार नवीनीकृत किया जाएगा।

ग) यदि कोई ट्रांसपोर्टर उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसरण में परमिट प्राप्त करने के लिए पात्र है, तो उसके मामले पर विचार किया जाएगा और इस आधार पर इनकार नहीं किया जाएगा कि एक नई नीति/योजना आ रही है।

उपरोक्त आदेश के जवाब में, राज्य सरकार ने उच्चतम स्तर पर मामले की जांच की है और राज्य के वकील द्वारा बार में कहा गया है कि राज्य सरकार ने 2017 की मसौदा योजना और इसके तहत दी गई सभी छूटों को वापस लेने का फैसला किया है। वह योजना. दूसरे शब्दों में, 2017 की मसौदा योजना, जो वर्तमान कार्यवाही में चुनौती का विषय थी, पूरी तरह से निरस्त हो गई है। हम इस कथन को स्वीकार करते हैं.

राज्य सरकार ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 102 के तहत स्टेज कैरिज स्कीम 2016 को रद्द करने या उसमें सभी दोषों को दूर करने के लिए कानून के तहत निर्धारित प्रक्रिया का पालन करते हुए संशोधित करने के लिए वैध, अनुमेय कार्रवाई करने की अनुमति मांगी है।

हमें इस अनुमति को अस्वीकार करने का कोई कारण नहीं मिला। राज्य सरकार सभी संबंधित पक्षों को उचित अवसर देने के बाद कानून के अनुसार मामले में आगे बढ़ सकती है।

ऊपर उल्लिखित राज्य सरकार की ओर से दिए गए बयान को ध्यान में रखते हुए, जिसे हमने स्वीकार कर लिया है, इन अपीलों में विचार के लिए कुछ भी नहीं बचा है। हालाँकि, हम यह स्पष्ट करते हैं कि भविष्य की सभी कार्रवाइयां कानून के अनुसार आगे बढ़ाई जाएंगी।

अशोक कुमार हरियाणा राज्य एवं अन्य (महाबीर सिंह सिंधु, जे.)

अपीलकर्ता/आवेदक या कोई अन्य पात्र व्यक्ति आज से एक सप्ताह के भीतर पंजीकरण और परमिट देने के लिए, यदि पहले से नहीं किया गया है, संबंधित प्राधिकारी को आवेदन करने के लिए स्वतंत्र होगा, और यदि ऐसा है तो बनाया गया है, सक्षम प्राधिकारी उस पर कानून के अनुसार शीघ्रता से और किसी भी स्थिति में 20 मार्च, 2020 से पहले विचार कर सकता है।

यदि अपीलकर्ता/आवेदक सक्षम प्राधिकारी द्वारा लिए गए किसी निर्णय से व्यथित हैं, तो उनके लिए मोटर वाहन की धारा 100 (2) सहित कानून में अनुमत अन्य उपाय अपनाने का विकल्प खुला होगा। अधिनियम, 1988.

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, इन अपीलों में विचार के लिए कुछ भी नहीं बचता है। तदनुसार, अपील और लंबित आवेदन, यदि कोई हो, का निपटारा किया जाता है।"

इसके बाद, 28.01.2020 को, अपीलकर्ताओं द्वारा उल्लेख करने पर, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने आदेश दिनांक 21.01.2020 के अंतिम पैराग्राफ में मामूली सुधार के लिए आदेश दिया कि "मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 100 (2) "मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 102" के रूप में पढ़ा जाएगा।

(9) दिनांक 21.01.2020 के आदेश में विशिष्ट निर्देशों के बावजूद, मामले में कोई प्रगति नहीं हुई। अंततः, माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित समय सीमा के अंत में, प्रतिवादी नंबर 2 ने 19.03.2020 और 20.03.2020 को जिला मुख्यालय के साथ वीडियो-कॉन्फ्रेंस आयोजित की और मेमो दिनांक 20.03.2020 (पी-) जारी किया। 12) आरटीए के सभी सचिवों को पात्र आवेदकों को जारी किए जाने वाले एलओआई के संबंध में अगले दिन सुबह 10.00 बजे तक, निश्चित रूप से, उसमें निर्दिष्ट प्रोफार्मा में जानकारी प्रदान करने का निर्देश दिया गया है और जो निम्नानुसार है: -

"हरियाणा परिवहन चंडीगढ़ सरकार सभी एडीसी-सह-सचिव, आयुक्त, हरियाणा,

राज्य में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण। मेमो नंबर 14711-733/टी1/एसटी-11

दिनांक: 20.03.2020.

विषय: स्टेज के अंतर्गत स्टेज कैरिज परमिट प्रदान करना

2020 के WP (C) No.556 में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के दिनांक 21.01.2020 के आदेशों के अनुसरण में 2016 की कैरिज योजना।

1. यह 19.03.2020 और 20.03.2020 को चंडीगढ़ से सभी जिला मुख्यालयों में वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित विषयगत मामले में आवेदकों की सुनवाई के संदर्भ में है।

2. पात्र आवेदकों को जारी किए जाने वाले आशय पत्र (एलओआई) के संबंध में जानकारी इस कार्यालय को निम्नलिखित प्रोफार्मा में कल सुबह 10.00 बजे तक अवश्य प्रदान की जानी चाहिए:-

प्रोफार्मा ए (आवेदक जिन्होंने 21.01.2020 से 28.02.2020 के बीच 25000/- रुपये के डीडी के साथ आवेदन किया है)।

क्रमांक।	आवेदक का नाम और पता	2016 की राज्य परिवहन योजना के तहत आवेदन किए गए मार्ग का विवरण

प्रोफार्मा बी (वे आवेदक जिन्हें अस्थायी परमिट दिए गए थे

ड्राफ्ट कैरिज स्कीम के तहत और जिन्हें स्टेज कैरिज स्कीम 2016 के तहत एलओआई जारी किए गए थे और एलओआई जारी होने के 90 दिनों के भीतर बस खरीदी गई थी)।

क्रमांक।	आवेदक का नाम और पता	2016 की राज्य परिवहन योजना के तहत आवेदन किए गए मार्ग का विवरण

प्रोफार्मा सी (आवेदक जिन्होंने 2017 की ड्राफ्ट स्टेज कैरिज स्कीम के तहत बस खरीदी है लेकिन उन्हें परमिट नहीं दिए गए थे)

क्रमांक।	आवेदक का नाम और पता	2016 की राज्य परिवहन योजना के तहत आवेदन किए गए मार्ग का विवरण

उपर्युक्त जानकारी मामले के निपटारे वाले हाथ के माध्यम से सॉफ्ट कॉपी और हार्ड कॉपी में ऊपर उल्लिखित निर्धारित समय के भीतर इस कार्यालय को प्रस्तुत की जानी चाहिए।

कृपया इसे अति आवश्यक समझें।
एसडी/-

Varinder Sharma,

अधीक्षक

परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़ के लिए।

वांछित जानकारी सभी आरटीए के संबंधित सचिवों द्वारा प्रदान की गई थी और जिसके अनुसार, विभिन्न मार्गों के लिए परमिट मांगने के लिए कुल 627 आवेदन प्राप्त हुए थे।

(10) उपरोक्त विवरण प्राप्त होने पर, परमिट देने के लिए परिवहन मंत्री के स्तर पर मामले पर विचार किया गया था, जिसे मुख्यमंत्री द्वारा विधिवत अनुमोदित किया गया था और अंततः, निर्णय को प्रतिवादी संख्या द्वारा आरटीए के सभी सचिवों को सूचित किया गया था। 2, इसके अनुलग्नक-1 (पी-13) के साथ दिनांक 30.03.2020 के ज्ञापन के माध्यम से।

चूंकि उपरोक्त मेमो विवादग्रस्त मामले के निर्णय के लिए सबसे अधिक प्रासंगिक है, इसलिए, इसे यहां पुन: प्रस्तुत किया गया है: -

"हरियाणा सरकार

परिवहन चंडीगढ़ आयुक्त, हरियाणा,

को

सभी एडीसी-सह-सचिव,

राज्य में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण। मेमो नंबर 14872-893 टी-1/एसटी-11

दिनांक: 30/03/2020.

विषय: 2020 के WP(sic SLP) (C) No.556 में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के दिनांक 21.01.2020 के आदेशों के अनुसरण में 2016 की स्टेज कैरिज योजना के तहत स्टेज कैरिज परमिट प्रदान करना।

ऊपर उद्धृत विषय पर संदर्भ.

यह कहा गया है कि भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 13.10.2017 में एसएलपी संख्या 22800/2017 में राज्य को 2017 की स्टेज कैरिज योजना को अंतिम रूप देने से रोक दिया है, जिसका मसौदा 20.06.2017 को अधिसूचित किया गया था। माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों के अनुपालन में राज्य सरकार द्वारा उक्त प्रारूप योजना को अंतिम रूप नहीं दिया गया। राज्य सरकार से अनुमति मांगी थी

माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उपरोक्त एसएलपी में 2017 की स्टेज कैरिज योजना के मसौदे को वापस लेने के लिए कहा। 17.02.2017 को अधिसूचित 2016 की स्टेज कैरिज योजना को संशोधित करने के लिए माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष एक बयान भी दिया गया था।

भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने राज्य सरकार द्वारा की गई दलीलों को स्वीकार कर लिया और 2017 की एसएलपी संख्या 22800 से उत्पन्न 2020 की सिविल अपील संख्या 556 में अपने आदेश दिनांक 21.01.2020 में राज्य को आगे के निर्देश जारी किए। उक्त आदेश का भाग निम्नानुसार पुन: प्रस्तुत किया गया है:-

"अपीलकर्ता/आवेदक या कोई अन्य पात्र व्यक्ति आज से एक सप्ताह के भीतर पंजीकरण और परमिट देने के लिए, यदि पहले से नहीं किया गया है, संबंधित प्राधिकारी को आवेदन करने के लिए स्वतंत्र होगा, और यदि ऐसा किए जाने पर, सक्षम प्राधिकारी कानून के अनुसार शीघ्रता से और किसी भी मामले में 20 मार्च, 2020 से पहले इस पर विचार कर सकता है।"

मामले में हरियाणा के महाधिवक्ता की भी राय मांगी गई थी। उक्त कार्यालय द्वारा दी गई राय के मद्देनजर और मुद्दे की उचित जांच करने के लिए, 19.03.2020 और 20.03.2020 को चंडीगढ़ में वीडियो कॉन्फ्रेंस आयोजित की गई। वीसी में हुई चर्चा के अनुसार, आपकी ओर से विस्तृत जानकारी प्रस्तुत की गई थी और उसी के आधार पर, स्टेज कैरिज योजना के तहत परमिट देने के लिए विचाराधीन श्रेणियों के संबंध में निम्नलिखित स्थिति दी जानी है। 2016 में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के दिनांक 21.01.2020 के आदेश के अनुसरण में 2020 की सिविल अपील संख्या 556 सामने आई।

क्रमांक।	वर्ग	संख्या 2016 की स्टेज कैरिज योजना के तहत जारी किए जाने वाले परमिट
1.	जिन आवेदकों ने 21.01.2020 से 28.01.2020 तक रुपये के डीडीए के साथ आवेदन किया है। 25000/- (श्रेणी-ए)	

2.	जिन आवेदकों को 2017 के ड्राफ्ट स्टेज कैरिज सीन (श्रेणी बीआई) के तहत अस्थायी परमिट दिए गए हैं	93
3.	वे आवेदक जो एलओआई जारी होने के 90 दिनों के भीतर 2016 की स्टेज कैरिज योजना के तहत बसें लेकर आए थे, लेकिन उन्हें परमिट नहीं दिया जा सका (श्रेणी बी -ii)	9
4.	जिन आवेदकों ने 2016 या 2017 की स्टेज कैरिज योजना के तहत परमिट देने के लिए बसें खरीदी थीं, लेकिन उन्हें परमिट नहीं दिया गया था (श्रेणी सी)	197

जिन आवेदकों ने 2016 या 2017 की स्टेज कैरिज योजना के तहत परमिट देने के लिए बसें खरीदी थीं, लेकिन उन्हें परमिट नहीं दिया गया था (श्रेणी सी)

क्षेत्रीय अधिकारियों से प्राप्त जानकारी के आधार पर अनुपालन की गई सभी श्रेणियों का जिलावार विवरण अनुबंध-I पर है।

उपरोक्त के मद्देनजर, भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष राज्य द्वारा दिए गए बयान के अनुसार 2016 की स्टेज कैरिज योजना में संशोधन और 2016 की स्टेज कैरिज योजना के तहत परमिट देने के संबंध में राज्य सरकार की मंजूरी मांगी गई थी। उपरोक्त तालिका में उल्लिखित श्रेणियों में आने वाले आवेदक। माननीय मुख्यमंत्री जी का अनुमोदन प्राप्त हो गया है। इसके अनुपालन में बी-1, बी-2 एवं सी श्रेणी की किसी भी अपंजीकृत बस का पंजीकरण 31.03.2020 तक किया जाएगा। साथ ही, इन बी-1, बी-2 और सी श्रेणियों के लिए आवेदन किए गए परमिट शीघ्रता से दिए जाएंगे। जहां तक श्रेणी 'ए' का संबंध है, सरकार के निर्णय को उचित समय पर सूचित किया जाएगा।

तदनुसार, श्रेणी बी-1, बी-द्वितीय और सी में आने वाले आवेदकों को परमिट देने के लिए निम्नलिखित निर्देश जारी किए जाते हैं:-

1. आवेदकों द्वारा स्टेज कैरिज योजना 2016 या ड्राफ्ट स्टेज के तहत संचालन के लिए खरीदी गई बसें

कैरिज स्कीम 2017 और अभी तक पंजीकृत नहीं हैं, तो पंजीकृत हो जाएं क्योंकि ये बीएस-IV प्रदूषण मानदंडों का अनुपालन करने वाली बसें हैं जिन्हें 31.03.2020 को या उससे पहले पंजीकृत किया जाना है।

2. आवेदकों द्वारा 2016 या 2017 की स्टेज कैरिज योजना के तहत परिचालन के लिए खरीदी गई बसें, चाहे पंजीकृत हों या नहीं, उन्हें अपने संबंधित जिलों में उनके द्वारा आवेदन किए गए मार्गों पर पंजीकरण के बाद 2016 की स्टेज कैरिज योजना के तहत परमिट दिया जाए। उचित आवेदन के बिना कोई परमिट नहीं दिया जाएगा।

3. जिन आवेदकों को 2017 की ड्राफ्ट स्टेज कैरिज स्कीम के तहत अस्थायी परमिट दिए गए थे, उन्हें उनके संबंधित जिलों में आवेदन में चुने गए मार्गों पर 2016 की स्टेज कैरिज स्कीम के तहत परमिट दिए जाएंगे। चूंकि योजना 2017 का मसौदा अब अस्तित्व में नहीं है, इसलिए उस योजना के तहत जारी किए गए परमिट भी अस्तित्वहीन हो गए हैं।

4. जो आवेदक एलओआई जारी होने के 90 दिनों के भीतर स्टेज कैरिज स्कीम 2016 के तहत बसें लेकर आए थे, उन्हें उक्त योजना में पहले जारी एलओआई में उल्लिखित मार्गों पर परमिट दिया जाए।

5. स्टेज कैरिज स्कीम 2016 के तहत तदर्थ आधार पर अस्थायी परमिट जारी करने के लिए नियम और शर्तों वाला एक मॉडल एलओआई संलग्न है।

6. पात्र आवेदकों को अस्थायी परमिट पूरी तरह से तदर्थ आधार पर दिए जाएंगे, परमिट पर स्पष्ट शर्त के साथ कि यह व्यवस्था मौजूदा स्टेज कैरिज स्कीम 2016 के संशोधन की प्रक्रिया पूरी होने तक लागू रहेगी। स्पष्ट शर्त है कि यह व्यवस्था संशोधित योजना के तहत समान परमिट देने के लिए परमिट धारक को कोई न्यायसंगत अधिकार नहीं देगी।

7. पूर्ववर्ती स्टेज कैरिज योजना 2017 के तहत आवेदकों को 2016 योजना के तहत परमिट देने के लिए उनके आवेदन पर विचार करने से पहले स्टेज कैरिज योजना 2016 के तहत पूर्ण आवेदन शुल्क का भुगतान करना होगा। 2016 योजना का पूरा आवेदन शुल्क 2017 योजना के तहत भुगतान की गई किसी भी राशि के बावजूद भुगतान करना होगा।

8. स्टेज कैरिज स्कीम 2016 के तहत तदर्थ आधार पर जारी किए गए अस्थायी परमिट की अवधि वाहन चलाने की उम्र के साथ-साथ समाप्त होगी।

उपरोक्त निर्देशों का अक्षरश: पालन किया जाए। परमिट जारी करने का पूरा रिकॉर्ड सभी संबंधितों द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित और संबंधित एडीसी-सह-सचिव, आरटीए द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित रखा जाना चाहिए और यह विवरण परमिट जारी होने के एक सप्ताह के भीतर इस कार्यालय को भेजा जाना चाहिए।

एनेल: जैसा कि ऊपर बताया गया है।

(वीरेंद्र सिंह सहरावत) अति. परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़।

अंत. क्रमांक 14894-895 टी-1/एसटी-II
दिनांक 30/03/2020.

उपरोक्त की एक प्रति निम्न पते पर भेजी जाती है:-

1. योग्य प्रमुख सचिव, परिवहन की सूचना हेतु पीएस/पीएसटी।

2. परिवहन आयुक्त की सूचनार्थ पीएस/टीसी।

योग्य

(वीरेंद्र सिंह सहरावत) अति. परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़।

अनुबंध- I

क्षेत्रीय कार्यालयों से प्राप्त जानकारी के आधार पर अनुपालन की गई सभी श्रेणियों का जिलेवार विवरण।

जिले का नाम	जिन आवेदकों ने 21.01.2020 से 28.01.2020 तक डीडीए रु.25000/(श्रेणी ए) के साथ आवेदन किया है	जिन आवेदकों को 2017 की ड्राफ्ट स्टेज कैरिज योजना (श्रेणी बी) के तहत अस्थायी परमिट दिए गए हैं	जिन आवेदकों ने 2016 या 2017 की स्टेज कैरिज योजना के तहत परमिट देने के लिए बसें खरीदी हैं, लेकिन परमिट

			उन्हें (श्रेणी बी II)	उन्हें नहीं दिया गया (श्रेणी सी)
अंबाला	शून्य	1	शून्य	1
भिवानी	16	शून्य	शून्य	
चौ. दादरी	9	शून्य	शून्य	10
फरीदाबाद	शून्य	शून्य	शून्य	
फ़तेहाबाद	44	4	1	6
गुडगाँव	3	शून्य	शून्य	19
हिसार	39	15	शून्य	60
झज्जर	46	11	शून्य	10
जींद	43	17	शून्य	21
कैथल	28	5	शून्य	18
करनाल	1	17	शून्य	17
कुरूक्षेत्र	25	शून्य	शून्य	2
नारनौल	5	1	शून्य	1
नूह	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
पलवल	शून्य	शून्य	शून्य	7
पंचकुला	10	शून्य	शून्य	2
पानीपत	1	शून्य	5	5
रेवाड़ी	9	7	1	4
रोहतक	43	14	शून्य	12
सिरसा	शून्य	1	शून्य	शून्य
सोनीपत	6	शून्य	2	2
यमुनानगर	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
कुल	338	93	9	197

उन्हीं मार्गों पर एक वर्ष की अवधि के लिए विवादित अस्थायी परमिट दिए गए, जहां याचिकाकर्ता अपनी बसें चला रहे हैं।

(11) इसलिए, वर्तमान रिट याचिका(याचिकाएँ)।

(12) याचिकाकर्ताओं की ओर से दलीलें

(i) माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 21.01.2020 के अनुसार, आवेदन जमा करने के लिए केवल एक सप्ताह का समय दिया गया था, अर्थात 28.01.2020 और यहां तक कि विविध। उपरोक्त आदेश में संशोधन के लिए 28 आवेदकों द्वारा दिए गए 2020 के आवेदन संख्या 1117 पर विचार नहीं किया गया और इस प्रकार, समय सीमा वही बनी हुई है:

(ii) राज्य सरकार ने 21.01.2020 को अधिनियम की धारा 102 के तहत सभी दोषों को दूर करते हुए 2016 की योजना को रद्द करने या संशोधित करने के आश्वासन के साथ 2017 की ड्राफ्ट योजना को अपनी सभी व्यवस्थाओं के साथ वापस ले लिया है, लेकिन आज तक, नहीं मामले में सकारात्मक कदम उठाए गए हैं

(iii) राज्य सरकार ने दिनांक 30.03.2020 को मेमो जारी करते हुए आवेदकों को चार अलग-अलग श्रेणियों यानी ए, बी-1, बी-द्वितीय और सी में वर्गीकृत किया; जो कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 21.01.2020 का आयात कदापि नहीं है, न ही ऐसा पाठ्यक्रम कानून में स्वीकार्य है;

(iv) आज तक, 2016 की अनुमोदित योजना कानून में वैध है और इस प्रस्ताव पर उत्तरदाताओं द्वारा भी विवाद नहीं किया गया है; इसलिए, ऐसे परिदृश्य में, अस्थायी परमिट देने के लिए एकमात्र रास्ता धारा 104 का प्रावधान होगा और इसके अलावा, अधिनियम के तहत कोई अन्य प्रावधान नहीं है, लेकिन मामले के इस पहलू को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया गया है। प्रतिवादी संख्या 3 और 4, विवादित अस्थायी परमिट प्रदान करते समय;

(v) अधिनियम के अध्याय VI के प्रावधानों का अध्याय V के प्रावधानों पर अत्यधिक प्रभाव पड़ रहा है और इस प्रकार, धारा 104 के प्रावधानों के तहत, केवल एसटीए या आरटीए ही अस्थायी परमिट देने के लिए सक्षम प्राधिकारी हैं; लेकिन विवादित परमिट प्रतिवादी नंबर 3 और 4 (आरटीए के सचिव) द्वारा दिए गए हैं, इस प्रकार, उनके कार्य क्षेत्राधिकार के बिना हैं;

(vi) उत्तरदाताओं संख्या 3 और 4 ने न तो निजी उत्तरदाताओं के आवेदनों पर विचार किया; न ही इस संबंध में कोई आदेश पारित किया, बल्कि सीधे तौर पर अस्थायी आदेश जारी कर दिया

दिनांक 30.03.2020 के निर्णय के अनुपालन में मंत्रिस्तरीय कार्य करते समय परमिट और इस प्रकार, दिमाग का कोई उपयोग नहीं होता है;

(vii) याचिकाकर्ताओं को संबंधित मार्गों पर स्टेज कैरिज परमिट दिए गए थे, जो आज तक वैध हैं; अपनी बसें चलाने और सरकार को करों का भुगतान करने के बावजूद, उनके नुकसान के लिए, प्रतिवादी नंबर 3 और 4 द्वारा बिना किसी कानूनी अधिकार के विवादित अस्थायी परमिट जारी किए गए हैं। परिणामस्वरूप, याचिकाकर्ताओं को व्यवसाय जारी रखने का अधिकार अनुच्छेद 19 से प्राप्त होता है। (1) (जी) संविधान का उल्लंघन किया गया है, इस प्रकार, उनके पास कार्रवाई का कारण और साथ ही वर्तमान रिट याचिका दायर करने का अधिकार है;

(viii) हालाँकि, आधिकारिक उत्तरदाताओं ने इस आधार पर विवादित परमिट को सही ठहराने की कोशिश की कि निजी उत्तरदाताओं ने भी भारी निवेश करने के बाद बसें खरीदी हैं; करों का भुगतान करना, लेकिन इसे निश्चित रूप से परमिट (परमिट) प्रदान करने के लिए निहित अधिकार के रूप में नहीं माना जा सकता है;

(ix) यदि दिनांक 21.01.2020 के आदेश के आयात और लंबित आवेदनों पर विचार करने के संबंध में आधिकारिक उत्तरदाताओं के मन में कोई संदेह था, तो माननीय सर्वोच्च के समक्ष एक आवेदन प्रस्तुत करना ही उचित रास्ता होगा। उपरोक्त आदेश के स्पष्टीकरण या संशोधन के लिए न्यायालय, लेकिन निश्चित रूप से वे अपनी पसंद के अनुसार इसकी व्याख्या नहीं कर सकते:

(x) चूंकि प्रतिवादी संख्या 3 और 4 द्वारा विवादित परमिट देने के संबंध में कोई आदेश नहीं है; इसलिए, याचिकाकर्ता अधिनियम की धारा 89 और 90 के तहत अपील के वैकल्पिक उपाय के साथ-साथ संशोधन का लाभ उठाने की स्थिति में नहीं थे और इस तरह, उन्होंने संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत इस न्यायालय के अधिकार क्षेत्र का सही उपयोग किया।

(13) राज्य की ओर से तर्क:

(i) माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने दिनांक 21.01.2020 को आदेश पारित करते हुए सक्षम प्राधिकारी को उन आवेदकों को परमिट देने पर रोक नहीं लगाई, जिन्होंने 28.01.2020 के बाद अपने आवेदन जमा किए थे; न ही इस आशय की कोई टिप्पणी थी कि 21.01.2020 से .01.2020 के बीच प्राप्त आवेदन "केवल" होंगे

माना। चूंकि निजी उत्तरदाताओं ने 21.01.2020 से पहले आवेदन जमा किए थे, इसलिए, उनके पक्ष में विवादित परमिट देने में कुछ भी गलत नहीं था।

(ii) आवेदक, जिन्होंने 2017 की ड्राफ्ट योजना के तहत अपने आवेदन जमा किए थे; या 2016 की योजना, लेकिन अंतरिम स्थगन आदेश के संचालन के कारण परमिट नहीं दिए जा सके, 2016 की योजना के तहत 25,000/- रुपये (प्रत्येक) के डिमांड ड्राफ्ट के साथ नए आवेदन जमा करने के लिए सुरक्षित पक्ष के लिए कहा गया था, इसलिए, इसका यह अर्थ नहीं लगाया जा सकता कि उनके आवेदन अंतिम तिथि अर्थात 28.01.2020 के बाद प्राप्त हुए थे;

(iii) माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने 21.01.2020 को मामले का निपटारा करते हुए अपीलकर्ताओं/आवेदकों या किसी अन्य पात्र व्यक्ति को एक सप्ताह के भीतर आवेदन करने की अनुमति दी, यदि पहले से आवेदन नहीं किया है; लेकिन चूंकि निजी उत्तरदाताओं के आवेदन पहले से ही अधिकारियों के समक्ष लंबित थे, इसलिए, यह आरोप लगाना गलत है कि उन्हें कट-ऑफ तिथि यानी 28.01.2020 के बाद प्रस्तुत आवेदनों के आधार पर विवादित परमिट दिए गए थे:

(iv) सभी याचिकाकर्ताओं को 2016 की योजना के तहत स्टेज कैरिज परमिट प्रदान किए गए हैं, जो कानून में मान्य होने के कारण सभी के लिए खुला है। एसटीयू के अलावा कोई भी व्यक्ति या सोसायटी/फर्म/कंपनी परमिट के लिए आवेदन कर सकती है और अधिसूचित मार्गों पर परमिट की संख्या के संबंध में कोई सीमा नहीं है और इस प्रकार, राज्य सरकार ने संविधान के अनुच्छेद 14 के समानता खंड का सही ढंग से पालन किया है। निजी उत्तरदाताओं को विवादित अस्थायी परमिट प्रदान करते समय;

(v) मौजूदा ऑपरेटर होने के नाते याचिकाकर्ता अपना एकाधिकार बनाना चाहते हैं और निजी उत्तरदाताओं द्वारा बसों के संचालन में बाधा डालना चाहते हैं, इस तथ्य के बावजूद कि उन्हें एक वर्ष के लिए वैध अस्थायी परमिट भी दिए गए हैं। याचिकाकर्ताओं ने इस न्यायालय से सही तथ्यों को छिपाते हुए स्थगन आदेश प्राप्त किया और बिना किसी कार्रवाई का कारण बताए निजी उत्तरदाताओं द्वारा बसों के संचालन को रोक दिया:

(vi) याचिकाकर्ताओं ने निजी उत्तरदाताओं को चुनिंदा रूप से पक्षकार बनाया है और जानबूझकर चुनौती नहीं दी है

कुछ अन्य व्यक्तियों को सर्वोत्तम ज्ञात कारणों से उनके पक्ष में परमिट दिए गए; इस प्रकार, उन्होंने साफ हाथों से अदालत का रुख नहीं किया है, बल्कि यह उनके गलत इरादे को दर्शाता है;

(vii) विवादित परमिट देते समय आधिकारिक उत्तरदाताओं की कार्रवाई पूरी तरह से अधिनियम, 1993 के नियमों और 2016 की योजना के प्रावधानों के अनुसार है; लेकिन दूसरी ओर, याचिकाकर्ता किसी भी कानून का उल्लंघन या अपने कानूनी अधिकारों का उल्लंघन दिखाने में बुरी तरह विफल रहे हैं और इस तरह, उनके पास वर्तमान रिट याचिका दायर करने का कोई अधिकार नहीं है;

(viii) हालाँकि, दिनांक 21.01.2020 के आदेश का कोई उल्लंघन नहीं हुआ है, फिर भी, यदि ऐसा पाया जाता है, तो याचिकाकर्ताओं के लिए उचित कदम क्षेत्राधिकार का उपयोग करने के बजाय माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष अवमानना याचिका दायर करना होगा। संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत इस न्यायालय का;

(ix) निजी उत्तरदाताओं ने भारी निवेश किया है; सरकार को करों के साथ-साथ ड्राइवरों और कंडक्टरों को वेतन का भुगतान किया गया और उन्हें एक वर्ष की अवधि के लिए अस्थायी परमिट दिए गए; यदि इसे इस न्यायालय द्वारा अमान्य कर दिया जाता है, तो यह न्याय के हित में नहीं होगा।

(14) निजी पक्ष की ओर से प्रतिवादी क्रमांक 9, 10 एवं 13 पर बहस

(1) राज्य की ओर से उठाए गए तर्कों का समर्थन करने के अलावा, निजी उत्तरदाताओं के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि याचिकाकर्ताओं ने अधिनियम की धारा 89 और 90 के तहत अपील के साथ-साथ संशोधन के माध्यम से वैकल्पिक उपचार की उपलब्धता को छुपाया है। इसलिए, वर्तमान रिट याचिकाएँ सुनवाई योग्य नहीं हैं;

(ii) याचिकाकर्ताओं ने साफ हाथों से अदालत का दरवाजा नहीं खटखटाया, बल्कि सही तथ्यों को छिपाकर विवादित अस्थायी परमिट के खिलाफ अंतरिम रोक प्राप्त कर ली और इस तरह, रिट याचिकाएं अनुकरणीय लागत के साथ खारिज होने योग्य हैं। (2012) 6 एससीसी 430- ए.शनमुगम बनाम में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के कथित फैसले का संदर्भ दिया गया है। अरिया क्षत्रिय राजकुल वामसथु मदालय नन्दवना परिपालनई संगम का प्रतिनिधित्व किया

अशोक कुमार. हरियाणा राज्य और अन्य (महाबीर सिंह सिंधु, जे.)

इसके अध्यक्ष और अन्य लोगों द्वारा, जो सच्चाई को समझने के लिए न्यायालयों के कर्तव्यों के बारे में बात करता है। (2003) 8 एससीसी 648, साउथ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के एक अन्य फैसले पर भरोसा करते हुए विद्वान वकील। मप्र राज्य और अन्य ने प्रस्तुत किया कि उत्तरदाताओं को बिना किसी कानूनी आधार के याचिकाकर्ताओं द्वारा प्राप्त अंतरिम रोक के कारण हुए नुकसान को बेअसर करने के लिए क्षतिपूर्ति का लाभ दिया जाना चाहिए:

(iii) हरियाणा राज्य ने 21.01.2020 को माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष बयान देते हुए अपनी सभी व्यवस्थाओं के साथ 2017 की केवल मसौदा योजना को वापस ले लिया है, लेकिन इसके तहत लंबित आवेदनों को वापस नहीं लिया है; इस प्रकार, सबसे अच्छा, ड्राफ्ट योजना के तहत दिए गए परमिट वापस ले लिए गए, न कि लंबित आवेदन;

(iv) प्रतिवादी संख्या 3 और 4 द्वारा विवादित अस्थायी परमिट प्रदान करते समय कोई प्रक्रियात्मक या कोई अन्य अनियमितता नहीं है और इस प्रकार, याचिकाकर्ताओं के पास संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत इस न्यायालय के अधिकार क्षेत्र का उपयोग करने के लिए कार्रवाई का कोई कारण नहीं है। .

श्रीमान द्वारा तर्क. प्रतीक गुप्ता, प्रतिवादी संख्या 8, 14 और 16 की ओर से वकील।

श्री प्रतीक गुप्ता, अधिवक्ता के साथ-साथ निजी उत्तरदाताओं के लिए जुड़े मामलों में अन्य वकीलों ने राज्य की ओर से उठाए गए तर्कों का पूरी तरह से समर्थन किया।

(15) पक्षों के विद्वान वकील को सुना और विद्वान राज्य वकील द्वारा प्रदान किए गए अभिलेखों की फोटोकॉपी के साथ-साथ पेपर-बुक का अवलोकन किया।

(16)विवादित मामले का निर्णय करने हेतु विचारणीय बिंदु इस प्रकार होंगे:-

"क्या वर्तमान मामले के तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, निजी उत्तरदाताओं के पक्ष में दिए गए/जारी किए गए विवादित परमिट कानूनी रूप से टिकाऊ हैं?"

(17) माना कि, 2017 की ड्राफ्ट योजना केवल अधिनियम की धारा 99 (1) के तहत जारी किया गया एक प्रस्ताव था, जिसे राज्य सरकार ने उसके तहत दी गई सभी छूटों के साथ और दिनांक 21.01.2020 के आदेश के मद्देनजर वापस ले लिया है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित, उपरोक्त मसौदा योजना निरस्त हो गई है।

दोनों पक्षों ने इस बात पर भी सहमति व्यक्त की कि आज तक, 2016 की योजना कानून में वैध है, राज्य सरकार ने अनुमोदित योजना को न तो रद्द किया है, न ही संशोधित किया है और सभी विवादित अस्थायी परमिट इसी योजना के तहत दिए गए हैं।

(18) अधिनियम के तहत, तीन अलग-अलग प्रावधान हैं, जो अस्थायी परमिट देने से संबंधित हैं। धारा 87, 99 और 104 और इसे इस प्रकार पढ़ें:-

"धारा 87. अस्थायी परमिट। (1) एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और राज्य परिवहन प्राधिकरण धारा 80 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किए बिना, सीमित अवधि के लिए प्रभावी होने के लिए परमिट दे सकता है, जो किसी भी मामले में चार महीने से अधिक नहीं होगा। परिवहन वाहन के उपयोग को अस्थायी रूप से अधिकृत करने के लिए-

(ए) मेलों और धार्मिक समारोहों जैसे विशेष अवसरों पर यात्रियों के परिवहन के लिए, या

(बी) मौसमी व्यवसाय के प्रयोजनों के लिए, या

(ई) किसी विशेष अस्थायी आवश्यकता को पूरा करने के लिए, या

(डी) किसी परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन पर निर्णय लंबित है, और वह ऐसे किसी भी परमिट के साथ ऐसी शर्त जोड़ सकता है जो वह उचित समझे:

बशर्ते कि एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण या, जैसा भी मामला हो, राज्य परिवहन प्राधिकरण, माल वाहनों के मामले में, असाधारण प्रकृति की परिस्थितियों में। और लिखित रूप में दर्ज किए जाने वाले कारणों से, चार महीने से अधिक, लेकिन एक वर्ष से अधिक नहीं की अवधि के लिए परमिट प्रदान करें।

(2) उपधारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, उसके तहत किसी भी मार्ग या क्षेत्र के संबंध में अस्थायी परमिट दिया जा सकता है, जहां-

(i) किसी अदालत या अन्य सक्षम प्राधिकारी के आदेश के कारण उस मार्ग या क्षेत्र के संबंध में धारा 72 या धारा 74 या धारा 76 या धारा 79 के तहत कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है। उस अवधि से अधिक जिसके लिए परमिट जारी करना इस प्रकार रोका गया है:

(ii) किसी न्यायालय या अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा उस मार्ग या क्षेत्र के संबंध में किसी वाहन के परमिट के निलंबन के परिणामस्वरूप, कोई परिवहन वाहन नहीं है

उस मार्ग या क्षेत्र के संबंध में वैध परमिट के साथ एक ही वर्ग, या उस मार्ग या क्षेत्र के संबंध में ऐसे वाहनों की पर्याप्त संख्या नहीं है, ऐसे निलंबन की अवधि से अधिक नहीं:

बशर्ते कि परिवहन वाहनों की संख्या जिनके संबंध में अस्थायी परमिट दिए गए हैं, उन वाहनों की संख्या से अधिक नहीं होगी जिनके संबंध में परमिट जारी करने पर रोक लगा दी गई है या, जैसा भी मामला हो, परमिट निलंबित कर दिया गया है।

धारा 99. किसी राज्य परिवहन उपक्रम की सड़क परिवहन सेवा के संबंध में प्रस्ताव तैयार करना और प्रकाशन करना। (1) जहां किसी भी राज्य सरकार की राय है कि एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से, सार्वजनिक हित में यह आवश्यक है कि सामान्य या किसी विशेष वर्ग में सड़क परिवहन सेवाएं दी जाएं। किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में सेवा राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा संचालित और संचालित की जानी चाहिए, चाहे अन्य व्यक्तियों को पूर्ण या आंशिक रूप से बाहर रखा जाए या अन्यथा, राज्य सरकार विवरण देते हुए एक योजना के संबंध में एक प्रस्ताव तैयार कर सकती है। प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति, कवर किए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग और उससे संबंधित अन्य प्रासंगिक विवरण और ऐसे प्रस्ताव को तैयार करने वाले राज्य के आधिकारिक राजपत्र में और क्षेत्रीय भाषा में कम से कम एक समाचार पत्र में प्रकाशित किया जाएगा। ऐसी योजना द्वारा कवर किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग में और ऐसे अन्य तरीके से भी घूमना, जैसा राज्य सरकार ऐसा प्रस्ताव तैयार करना उचित समझे।

(2) उपधारा (1) में निहित किसी भी बात के बावजूद, जब उस उपधारा के तहत कोई प्रस्ताव प्रकाशित किया जाता है, तो ऐसे प्रस्ताव के प्रकाशन की तारीख से, किसी भी व्यक्ति को अस्थायी परमिट के अलावा कोई परमिट नहीं दिया जाएगा। प्रस्ताव का लंबित होना और ऐसा अस्थायी परमिट इसके जारी होने की तारीख से धारा 100 के तहत योजना के अंतिम प्रकाशन की तारीख तक, जो भी पहले हो, केवल एक वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा।]

धारा 104. किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट देने पर प्रतिबंध.-जहां एक योजना है

किसी भी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में धारा 100 की उपधारा (3) के तहत प्रकाशित, राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जैसा भी मामला हो, प्रावधानों के अनुसार छोड़कर कोई परमिट नहीं देगा। यह योजना:

बशर्ते कि जहां किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा परमिट के लिए कोई आवेदन नहीं किया गया है, राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जैसा भी मामला हो, परमिट दे सकता है ऐसे अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में किसी भी व्यक्ति को अस्थायी परमिट इस शर्त के अधीन है कि ऐसा परमिट उस क्षेत्र या मार्ग के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम को परमिट जारी करने पर प्रभावी नहीं होगा।

धारा 87:-

धारा 87 की उप-धारा 1 के अवलोकन से, अन्य बातों के साथ-साथ, पता चलता है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और राज्य परिवहन प्राधिकरण, (संक्षेप में क्रमशः 'आरटीए' और 'एसटीए), अधिनियम की धारा 80 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किए बिना, अनुदान परमिट एक सीमित अवधि के लिए अस्थायी रूप से प्रभावी होगा, जो किसी भी स्थिति में खंड (ए) से (डी) में उल्लिखित परिस्थितियों के तहत चार महीने से अधिक नहीं होगा, यानी निष्पक्ष और धार्मिक समारोहों, मौसमी व्यवसाय, अस्थायी आवश्यकता और लंबित निर्णय के लिए विशेष अवसरों पर। परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन पर।

धारा 87 की उप-धारा (2) विशेष अवधि के लिए अस्थायी परमिट देने के बारे में बात करती है, जहां न्यायालय या अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा कुछ प्रतिबंध आदेश के कारण धारा 72, 74, 76 और 79 के तहत कोई परमिट जारी नहीं किया जा सकता है।

माना जाता है कि चूंकि विवादित अस्थायी परमिट 2016 की अनुमोदित योजना के तहत दिए गए हैं और इस तरह, वे धारा 87 की उप-धारा (1) के खंड (ए) से (डी) के तहत निर्धारित शर्तों में शामिल नहीं हैं; न ही विवादित अस्थायी परमिट देने की तिथि पर किसी न्यायालय या सक्षम प्राधिकारी द्वारा कोई रोक आदेश दिया गया था, इसलिए, धारा 87 के प्रावधान वर्तमान विवाद में शामिल नहीं हैं।

धारा 99:-

अधिनियम की उपधारा (2), धारा 99 से पता चलता है कि जब ए

प्रस्ताव उप-धारा (1) के तहत प्रकाशित किया जाता है, तो प्रस्ताव के प्रकाशन की तारीख से, ऐसे प्रस्ताव के लंबित रहने के दौरान अस्थायी परमिट के अलावा किसी भी व्यक्ति को कोई परमिट नहीं दिया जाएगा और वह केवल एक अवधि के लिए वैध होगा। इसके जारी होने की तारीख से वर्ष या धारा 100 (3) के तहत योजना के अंतिम प्रकाशन की तारीख तक, जो भी पहले हो।

निर्विवाद रूप से, अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत प्रकाशित 2016 की अनुमोदित योजना पहले से ही अस्तित्व में है और आज की तारीख में, धारा 99 (1) के तहत कोई प्रस्ताव लंबित नहीं है, इसलिए, धारा 99 (2) के प्रावधान भी लागू हैं मामले के तथ्यों पर लागू नहीं है।

धारा 104:-

धारा 104 पर सावधानीपूर्वक विचार करने पर, यह स्पष्ट रूप से समझ में आता है कि जहां किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग, एसटीए या आरटीए के संबंध में अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत एक योजना प्रकाशित की गई है। जैसा भी मामला हो, योजना के प्रावधानों के अनुसार छोड़कर कोई भी परमिट नहीं दिया जाएगा। हालाँकि, धारा 104 के प्रावधान में परिकल्पना की गई है कि जहां किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में एसटीयू द्वारा परमिट के लिए कोई आवेदन नहीं किया गया है, एसटीए या आरटीए, जैसा भी मामला हो, परमिट दे सकता है। ऐसे अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में किसी भी व्यक्ति को अस्थायी परमिट इस शर्त के अधीन होगा कि ऐसा परमिट क्षेत्र या मार्ग के संबंध में एसटीयू को परमिट जारी करने पर प्रभावी नहीं होगा।

यहां यह उल्लेख करना जरूरी है कि अधिनियम की धारा 70 और 71 स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन के साथ-साथ आरटीए द्वारा उस पर विचार करने के बारे में भी बात करती है। धारा 80 आवेदन करने और परमिट देने की प्रक्रिया से संबंधित है; लेकिन चूंकि इनमें से कोई भी धारा अस्थायी परमिट देने से संबंधित नहीं है, इसलिए, मुद्दे के मुद्दे से प्रासंगिक नहीं है।

माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने राम कृष्ण वर्मा और अन्य बनाम यूपी राज्य और अन्य में धारा 80 और अधिनियम के अध्याय VI के अधिभावी प्रभाव से निपटते हुए, पैरा 14 में, निम्नानुसार कहा: -

"जैसा कि श्री साल्वे ने तर्क दिया, यह सच है कि मिथिलेश गर्ग बनाम भारत संघ मामले में, इस अदालत ने माना कि अधिनियम की धारा 80 के तहत परमिट देने की उदार नीति इस प्रक्रिया में भ्रष्टाचार और पक्षपात को खत्म करने के लिए निर्देशित है।

_____
(1992) 2 एससीसी 620

परमिट देना, कुछ व्यक्तियों के एकाधिकार को समाप्त करना और विशेष मार्ग पर संचालन को आर्थिक रूप से व्यवहार्य बनाना और व्यापार में दक्षता लाने के लिए स्वस्थ प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करना। लेकिन मुफ्त प्लाई अधिनियम के अध्याय V के तहत परमिट देने तक ही सीमित है। अधिनियम की धारा 98 के संचालन से, अध्याय VI अध्याय V और अन्य कानून को ओवरराइड करता है और अध्याय V या उस समय लागू किसी अन्य कानून या ऐसे कानून के आधार पर प्रभाव रखने वाले किसी भी उपकरण में निहित किसी भी असंगत बात के बावजूद प्रभावी होगा। परिणाम यह है कि अधिनियम के तहत भी निरस्त अधिनियम के तहत मौजूदा योजना या अधिनियम के अध्याय VI के तहत बनाई गई योजना का अधिनियम के अध्याय V में निजी ऑपरेटरों को दिए गए किसी भी अधिकार के बावजूद अध्याय V पर अधिभावी प्रभाव पड़ेगा। निजी ऑपरेटरों को किसी भी गलियारे की सुरक्षा की अनुमति नहीं है।"

(19) निस्संदेह, अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत बनाई गई 2016 की योजना आज की तारीख में वैध है और ऐसे परिदृश्य में, गजराज सिंह आदि बनाम राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण के पैरा 48 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने कहा वह:-

"यह स्थापित कानून है कि योजना को अध्याय IVA के तहत मंजूरी दी गई है। जो अधिनियम के अध्याय VI के बराबर है, एक स्व-निहित और स्व-ऑपरेटिव योजना है और अपने आप में एक कानून है। यह योजना गैर-सरकारी ऑपरेटरों को छोड़कर संचालित होती है -अधिनियमित खंड कि एसटीयू को समन्वित, कुशल, पर्याप्त और किफायती सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए अधिसूचित क्षेत्र, मार्गों या उसके एक हिस्से में स्टेज कैरिज चलाने के लिए परमिट प्राप्त करना चाहिए। जिससे स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन करने और प्राप्त करने का अधिकार हो गया है। योजना के तहत बचाए गए को छोड़कर, सभी निजी ऑपरेटरों पर रोक लगा दी गई है। जब तक योजना राज्य द्वारा संशोधित या रद्द नहीं की जाती, तब तक यह चालू रहेगी।"

अधिनियम की धारा 104 'यूपी राज्य रोडवेज परिवहन निगम, लखनऊ अपने महाप्रबंधक बनाम अनवर अहमद और अन्य के माध्यम से' मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष भी विचार के लिए आई थी। (1997) 3 एससीसी 191 और उसके पैरा 7 में, यह माना गया कि:-

"इसलिए, यह देखा जाएगा कि इस योजना के संबंध में धारा 100 की उप-धारा (3) के तहत कहां प्रकाशित किया गया है

एआईआर 1997 एससी 412

किसी भी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग पर, राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जैसा भी मामला हो, योजना के प्रावधानों के अनुसार कोई परमिट नहीं देगा। इस प्रकार, अपीलकर्ता-निगम के पास अपने स्टेज कैरिज चलाने और योजना के अनुसार आवश्यक परमिट प्राप्त करने का विशेष अधिकार या एकाधिकार है। प्रावधान केवल जीवन की एक सीमित सांस देता है, अर्थात्, जब तक निगम योजना के अनुसार वाहनों को अधिसूचित मार्गों पर नहीं डालता है, तब तक निजी ऑपरेटरों को अस्थायी परमिट दिए जा सकते हैं। इससे यह स्पष्ट हो जाएगा कि अपीलकर्ता द्वारा परमिट लेने और वाहनों को मार्ग पर लाने तक यात्रा करने वाली जनता को होने वाली अस्थायी असुविधा से बचने की कोशिश की गई है। अत: अस्थायी परमिटों में जीवन की सीमित साँसें ही होंगी। निजी ऑपरेटर योजना को विफल करने के लिए निषिद्ध अधिसूचित क्षेत्र, मार्ग या उसके हिस्से में घुसपैठ करने के लिए यात्रा करने वाली जनता को असुविधा का मुखौटा पहनने का प्रयास कर रहे हैं। अपीलकर्ता द्वारा परमिट ले लिया गया था और वाहनों को योजना के अनुसार मार्ग पर रखा गया है। इसलिए, अवमानना की पीड़ा सहते हुए उच्च न्यायालय द्वारा दिया गया निर्देश स्पष्ट रूप से अवैध है।"

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि धारा 104 अधिनियम के अध्याय VI के अंतर्गत आती है और धारा 98 के आदेश को ध्यान में रखते हुए, अध्याय VI के प्रावधान और उसके तहत बनाए गए नियम और आदेश अध्याय V में निहित किसी भी असंगत बात के बावजूद प्रभावी होंगे। तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य कानून में या ऐसे किसी कानून के आधार पर प्रभाव रखने वाले किसी उपकरण में; लेकिन मामले के इस पहलू पर सक्षम प्राधिकारी या प्रतिवादी नंबर 3 और 4 द्वारा विवादित परमिट देते समय बिल्कुल भी ध्यान नहीं दिया गया है।

(20) मेमो दिनांक 30.03.2020 की आड़ में राज्य सरकार ने वस्तुतः परिवहन अधिकारियों पर बेहतर प्राधिकार की शक्तियों को ग्रहण कर लिया और इस तरह, ऐसे मामलों में अर्ध न्यायिक निकायों द्वारा निर्णय की पूरी अवधारणा को नकार दिया। प्रतिवादी क्रमांक 3 और 4 सहित सभी सचिवों को निर्देश दिया गया था कि श्रेणी बी-1, बी-द्वितीय और सी को परमिट जारी किए जाएं, इस तथ्य के बावजूद कि राज्य सरकार को विवादित परमिट देने के लिए ऐसा आदेश जारी करने का अधिकार नहीं था। इस न्यायालय ने, पैरा 12 (x) में संबंधित मामलों (2020 के सीडब्ल्यूपी नंबर 8087 के साथ-साथ चार अन्य मामलों) में पारित सम तारीख के आदेश के अनुसार, निम्नानुसार आयोजित किया: -

"इसके परिणामस्वरूप, यह सुरक्षित रूप से निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि कथित कार्यकारी निर्णय लेते समय राज्य सरकार की कार्रवाई, प्रतिवादी नंबर 2 द्वारा मेमो दिनांक 30.03.2020 के माध्यम से सभी सचिवों को सूचित की गई है, जो बिना किसी वैध स्रोत के पाई गई है। शक्तियां या वैध प्राधिकार और इस तरह, निजी उत्तरदाताओं के पक्ष में विवादित परमिट देने की प्रक्रिया में घोर हस्तक्षेप हुआ।"

(21) अधिनियम के अंतर्गत परिवहन प्राधिकारियों के गठन के साथ-साथ उनकी शक्तियों के प्रयोग का भी प्रावधान किया गया है। ये अधिकारी कानून के अनुसार परमिट देने के मामले पर निर्णय लेने के लिए स्वतंत्र हैं, लेकिन सरकार के फैसले ने उनके अधिकार क्षेत्र में हस्तक्षेप किया है और विवादित परमिट देने की पूरी प्रक्रिया को खराब कर दिया है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि विवादित परमिट सरकारी निर्णय के अनुपालन में जारी किए गए थे और इस प्रकार, निष्पक्षता के साथ काम में बाधा डालने के लिए प्रतिवादी नंबर 3 और 4 के दिमाग में अनावश्यक दबाव बनाया गया था, इस प्रकार, बिना किसी कल्पना के, यह यह माना जा सकता है कि सक्षम प्राधिकारी ने कानून के अनुसार कार्रवाई की है।

(22) पंचम चंद और अन्य बनाम हिमाचल प्रदेश राज्य और अन्य में माननीय सर्वोच्च न्यायालय का फैसला, जिस पर याचिकाकर्ताओं के विद्वान वकील ने भरोसा किया, इस बिंदु पर एक बाध्यकारी मिसाल होने के नाते काफी मूल्यवान है कि परमिट देने के लिए, राज्य सरकार कोई अधिकार नहीं है और मुख्यमंत्री या कोई अन्य प्राधिकारी परमिट देने के लिए किसी आवेदन पर विचार नहीं कर सकते, न ही वे इस संबंध में कोई आदेश जारी कर सकते हैं। उपरोक्त मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने यह भी देखा कि अर्ध न्यायिक प्राधिकरण के पास राज्य या मुख्यमंत्री का बचाव करने का भी कोई काम नहीं है, सिवाय रिकॉर्ड से प्राप्त तथ्यों और निर्णय के पैरा संख्या 22 और 28 को पेश करने के। प्रासंगिक, यहां नीचे निकाले गए हैं: -

"22. व्यक्तिगत आवेदक को परमिट देने के मामले में, राज्य को कोई अधिकार नहीं है। इसलिए, मुख्यमंत्री या वैधानिक प्राधिकारी के अलावा कोई भी प्राधिकारी, परमिट देने के लिए किसी आवेदन पर विचार नहीं कर सकता और न ही उस पर कोई आदेश जारी कर सकता है। यहां तक कि अधिनियम के तहत कोई भी प्राधिकारी, जिसमें अपीलीय प्राधिकारी भी शामिल है, कोई निर्देश जारी नहीं कर सकता है, सिवाय इसके कि जब मामला कानून के तहत उसके सामने आता है...

28. हम ये भी नहीं समझ पाते कि स्वतंत्र कैसे

(2008) 7 एससीसी 117

अशोक कुमार. हरियाणा राज्य और अन्य (महाबीर सिंह सिंधु, जे.)

अर्ध न्यायिक निकाय, प्रतिवादी संख्या 3 की तरह, राज्य के साथ मिलकर एक हलफनामे की पुष्टि कर सकता है। उच्च न्यायालय के समक्ष इसका कर्तव्य, उसके द्वारा जारी नियम के जवाब में, रिकॉर्ड से सामने आए तथ्यों को रखना था। इसे एक या दूसरे तरीके से कोई रुख नहीं अपनाना चाहिए था। इसका राज्य या मुख्यमंत्री का बचाव करने का कोई काम नहीं था।"

(23) यह रिकॉर्ड की बात है कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिनांक 21.01.2020 के आदेश पारित होने के बाद, सभी निजी उत्तरदाताओं ने 25,000/- रुपये (प्रत्येक) के डिमांड ड्राफ्ट और विवरण के साथ अपने आवेदन प्रस्तुत किए। जो इस प्रकार हैं:-

प्रतिवादी संख्या	आवेदन की तिथि	परमिट जारी करने की तारीख
5.	03.04.2020	15.04.2020
6.	15.04.2020	15.04.2020
7.	15.04.2020	15.04.2020
8.	04.05.2020	21.05.2020
9.	28.01.2020	13.04.2020
10.	28.01.2020	13.04.2020
11.	17.03.2020	13.04.2020
12.	03.03.2020	13.04.2020
13.	17.02.2020	13.04.2020
14.	04.03.2020	13.04.2020
15.	04.03.2020	28.04.2020
16.	08.04.2020	13.04.2020
17.	31.01.2020	13.04.2020
18.	31.01.2020	13.04.2020

उपरोक्त विवरणों के अवलोकन से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि निजी उत्तरदाताओं (9 और 10 को छोड़कर) ने 31.01.2020 से 04.05.2020 के बीच अपने आवेदन जमा किए और उसके आधार पर, उन सभी को विवादित परमिट प्रदान किए गए।

हालाँकि उत्तरदाताओं ने तर्क दिया और यह उचित ठहराने की कोशिश की कि परमिट देने के लिए आवेदन दिनांकित आदेश से बहुत पहले प्रस्तुत किए गए थे

21.01.2020 को 2017 की ड्राफ्ट योजना या 2016 की योजना के तहत, लेकिन विवादित परमिट अधिनियम की धारा 104 के उल्लंघन में दिए गए हैं और यह सुझाव देने के लिए रिकॉर्ड पर कोई सबूत नहीं है कि विवादित परमिट प्रस्तुत किए गए आवेदनों के आधार पर दिए गए थे। कट-ऑफ तिथि यानी 28.01.2020 से पहले निजी उत्तरदाता। इस प्रकार, उपरोक्त के मद्देनजर, उत्तरदाताओं का यह तर्क कि उनके आवेदन 28.01.2020 से पहले लंबित थे, अधिक प्रासंगिक नहीं होगा।

(24) अनुमोदित योजना के तहत परिवहन अधिकारियों द्वारा परमिट प्रदान करना कोई सामान्य बात नहीं है; बल्कि इसके लिए प्रत्येक आवेदन पर कानून के अनुसार उचित विचार करने की आवश्यकता होगी। हालाँकि, वर्तमान मामले में, प्रतिवादी नंबर 3 और 4 सहित सक्षम प्राधिकारी द्वारा कोई आदेश पारित नहीं किया गया है, इस प्रकार, विवादित परमिट देने की पूरी प्रक्रिया दूषित और कानून के दायरे से बाहर है।

(25) याचिकाकर्ता वैध परमिट के बल पर अपनी बसें चला रहे हैं; सरकार को अपेक्षित करों का भुगतान कर रहे हैं, लेकिन व्यवसाय चलाने के उनके अधिकारों पर निजी उत्तरदाताओं द्वारा विवादित परमिटों की आड़ में आक्रमण किया गया है, जो बिना किसी कानूनी आधार के उन्हीं मार्गों पर जारी किए गए पाए जाते हैं।

तथ्यात्मक स्थिति को स्पष्ट करने के लिए, 2020 के सीडब्ल्यूपी 7928 में याचिकाकर्ताओं के साथ-साथ निजी उत्तरदाताओं के परमिट का विवरण निम्नानुसार सारणीबद्ध है: -

याचिका संख्या	मार्ग संख्या	से होकर तक	13.04.2020	परमिट की तारीख	से	वर्ग
1.	6	(हिसार तोबमेहम बाई पास, मय्यर, हांसी, मुंढाल)	9 10 11 17 18	13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020	(हिसार से महम बाई पास, मय्यर, हांसी, मुंढाल)	सीसी सी बी1 बी1
2.	70	(बरवाला से जिंद वाया पनिहेड़ी, खरक पुनिया, केरी चौपटा, मिर्चपुर, इंताल खुर्द, इक्कस)	12 13 14 15 16	13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020	(बरवाला से जिंद वाया पनीखेड़ी, खरक, पुनिया, खैरी चोपटा, मिर्चपुर, इंताल खुर्द इक्कस)	सीसी सीसी बी1

3.	120	(जींद से बरवाला वाया इक्कस, ईंटल खुर्द, मिर्चपुर, खेड़ी चोपटा, खरक पुनिया, पनिहार)	12 13 14 15 16	13.04.2020 13.04.2020 13.04.2020 28.04.2020 13.04.2020	(बरवाला से जिंद वाया पुनीखेड़ी, खरक, पुनिया, खेड़ी चोपटा, मिर्चपुर, ईंटल खुर्द, इक्कस)	सी सी सी सी बी1
4.	121	(जींद से असंध वाया शाहपुर कंडेला, नागपुर, हसनपुर, अलेवा	5 8	21.05.2020 15.04.2020	(जींद से असंध वाया शाहपुर कंडेला, नागपुर, हसनपुर, अलेवा	सी बी1
5.	118	नरवाना से धुमरखा, सफाखेड़ी, उचाना कलां, खटकड़, झांज होते हुए जींद	6 7	15.04.2020 15.04.2020	नरवाना से धुमरखा, सफाखेड़ी, उचाना कलां, खटकड़, झांज होते हुए जींद	बी1 बी1

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, आधिकारिक उत्तरदाताओं की यह दलील खारिज की जा सकती है कि यदि विवादित परमिटों को रद्द कर दिया जाता है, तो बड़े पैमाने पर जनता को नुकसान होगा।

यह विधिवत स्थापित है कि संविधान के अनुच्छेद 19 (1) (जी) से निकलने वाले याचिकाकर्ताओं के अधिकारों का उल्लंघन परमिट की आड़ में किया गया है, इस प्रकार, उन्होंने वास्तव में इसे चुनौती दी है। याचिकाकर्ताओं के खिलाफ लगाए गए छुपाने के आरोप बिना किसी आधार के हैं, बल्कि उन्हें अपने कानूनी अधिकारों का दावा करने के लिए वर्तमान रिट याचिकाओं के माध्यम से इस न्यायालय का दरवाजा खटखटाने के लिए मजबूर किया गया था और इस तरह, जो सहारा लिया गया वह काफी प्रामाणिक है।

(26) हालांकि, प्रतिवादियों के विद्वान वकील ने लोकस स्टैंडी के बिंदु पर रिट याचिकाओं का जोरदार विरोध करने की कोशिश की, लेकिन चूंकि याचिकाकर्ताओं के व्यापार करने के मौलिक अधिकारों का उल्लंघन पाया गया है, इसलिए, लोकस स्टैंडी की दलील है भी अस्वीकार किये जाने योग्य है।

अन्यथा भी, यह स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है कि विवादित परमिट केवल सरकारी निर्णय के अनुपालन में दिए गए थे, जो कि बिना किसी कानूनी प्राधिकार के लिया गया पाया गया है, इस प्रकार,

ऐसे में कोर्ट मूकदर्शक बनकर नहीं रहेगा. यदि ऊपर देखे गए स्पष्ट उल्लंघन को लोकस स्टैंडी की दलील पर बिना चुनौती दिए जाने दिया जाता है, तो यह न्याय का मखौल होगा।

इसके अलावा, साई चलचित्र बनाम कमिश्नर, मेरठ मंडल और अन्य में माननीय सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय भी याचिकाकर्ताओं के मामले को लोकस स्टैंडी के बिंदु पर पूरी तरह से समर्थन कर रहा है और उसी का पैरा 5 इस प्रकार है: -

"पक्षों के वकील को सुनने के बाद, हमारी राय है कि उच्च न्यायालय ने लोकस स्टैंडी के आधार पर अपीलकर्ता द्वारा दायर रिट याचिका को खारिज करने में स्पष्ट रूप से गलती की है। प्रतिवादी 3 के समान व्यवसाय में होने के कारण अपीलकर्ता को यह अधिकार है कि अधिनियम और नियमों का उल्लंघन होने के कारण प्रतिवादी 3 को दिए गए लाइसेंस को रद्द करने की मांग करें।"

(27) हालांकि, बहस के समय विद्वान राज्य के वकील ने वैकल्पिक उपाय की दलील पर जोर नहीं दिया, तथापि, अधिनियम की धारा 89 के तहत प्रदान की गई अपील के उपाय का संदर्भ देते हुए निजी उत्तरदाताओं द्वारा इसे जोरदार ढंग से उठाया गया है। लेकिन यह इस साधारण कारण से स्वीकार्य नहीं है कि अपील का उपाय केवल उस मामले में प्रदान किया जाता है जहां परिवहन प्राधिकरण द्वारा परमिट से इनकार कर दिया गया है, क्योंकि वर्तमान मामलों में, कोई इनकार आदेश नहीं है और इस तरह, की दलील अपील का वैकल्पिक उपाय खारिज किया जा सकता है।

उत्तरदाताओं के विद्वान वकील ने पुनरीक्षण के उपाय के संबंध में अधिनियम की धारा 90 के प्रावधानों पर भी जोर दिया। लेकिन फिर, यह इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए स्वीकार्य नहीं है कि एसटीए या आरटीए द्वारा दिए गए आदेश के खिलाफ संशोधन स्वीकार्य होगा, जहां कोई अपील नहीं है और यदि आदेश अनुचित या अवैध है। जैसा कि पहले ही चर्चा की जा चुकी है, विवादित परमिट देते समय एसटीए या आरटीए या यहां तक कि प्रतिवादी नंबर 3 और 4 द्वारा कोई आदेश पारित नहीं किया गया है, इसलिए, अधिनियम की धारा 90 के तहत संशोधन के माध्यम से वैकल्पिक उपाय की दलील भी दी गई है। निजी उत्तरदाताओं के लिए सहायक नहीं।

(28) यद्यपि विद्वान राज्य वकील द्वारा यह जोरदार तर्क दिया गया है कि निजी उत्तरदाताओं ने उनके द्वारा खरीदी गई बसों के लिए भारी राशि खर्च की है और करों का भुगतान किया है, लेकिन यह अधिकार के रूप में परमिट मांगने का आधार नहीं हो सकता है; बल्कि इसे कानून के अनुसार परिवहन अधिकारियों द्वारा प्रदान किया जाना है। अन्यथा भी, यदि

(2005) 3 एससीसी 683

ऐसी याचिका स्वीकार कर ली जाती है, तो बस खरीदने के बाद हर कोई परमिट जारी करने के लिए कहेगा और यह एक अराजक स्थिति होगी, अधिनियम की धारा 99 के प्रावधानों को खारिज कर देती है जो एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित परिवहन की बात करती है। सेवा।

(29) कानून भी लंबे समय से अच्छी तरह से स्थापित है कि "जब किसी न्यायालय को पहली बार कोई वैधानिक शक्ति प्रदान की जाती है, और इसे प्रयोग करने का तरीका बताया जाता है, तो इसका मतलब है कि कोई अन्य तरीका नहीं अपनाया जाना है"। टेलर बनाम टेलर

उपरोक्त कानूनी प्रस्ताव का नज़ीर अहमद बनाम के सम्राट 63 भारतीय अपील 372 में प्रिवी काउंसिल द्वारा निम्नलिखित तरीके से विधिवत पालन किया गया: -

"जहां किसी निश्चित कार्य को एक निश्चित तरीके से करने की शक्ति दी जाती है, वहां उस कार्य को उसी तरीके से किया जाना चाहिए या बिल्कुल नहीं किया जाना चाहिए। प्रदर्शन के अन्य तरीके आवश्यक रूप से निषिद्ध हैं।"

माननीय सर्वोच्च न्यायालय के बाबू वर्गुएस बनाम बार काउंसिल ऑफ केरल के फैसले का भी संदर्भ लिया जा सकता है, जिसमें इसे निम्नानुसार रखा गया था: -

"यह लंबे समय से स्थापित कानून का मूल सिद्धांत है कि यदि किसी विशेष कार्य को करने का तरीका किसी क़ानून के तहत निर्धारित है, तो कार्य उसी तरीके से किया जाना चाहिए या बिल्कुल नहीं किया जाना चाहिए"।

(30) उत्तरदाताओं की यह दलील कि याचिकाकर्ताओं ने कुछ परमिट धारकों को पार्टी प्रतिवादी के रूप में शामिल न करते हुए पिक एंड चूज़ की नीति अपनाई है, निम्नलिखित कारणों से भी स्वीकार्य नहीं है: -

(i) याचिकाकर्ता अपने मामले के स्वामी हैं और उन्हें प्रत्येक परमिट धारक को पार्टी प्रतिवादी के रूप में शामिल करने के लिए मजबूर नहीं किया जा सकता है;

(ii) यह याचिकाकर्ताओं का विशिष्ट मामला है कि उन्हें जो भी जानकारी प्राप्त हुई थी, उसे रिट याचिकाओं के साथ संलग्न किया गया है और उसके आधार पर, विवादित परमिटों को चुनौती दी गई थी;

(iii) याचिकाकर्ताओं ने अन्य परमिट धारकों के गैर-कार्यान्वयन के संबंध में रिट याचिका में विधिवत स्पष्टीकरण दिया है और यह काफी संतोषजनक पाया गया है।

1875 1 चौ. डी 426

(1999) 3 एससीसी 422

(31) निजी उत्तरदाताओं की ओर से उठाई गई दलील कि 2017 की ड्राफ्ट स्कीम के तहत प्रस्तुत उनके आवेदन 28.01.2020 को लंबित थे, इस कारण से भी स्वीकार्य नहीं है कि 2017 की ड्राफ्ट स्कीम के तहत प्रदान की गई सभी छूट वापस ले ली गई हैं। . इसका मतलब यह है कि परिपत्र दिनांक 07.02.2018, जो ड्राफ्ट योजना के तहत अस्थायी परमिट देने का एकमात्र आधार था, को भी राज्य सरकार द्वारा वापस ले लिया गया है। इसलिए, एक बार ड्राफ्ट स्कीम के साथ-साथ परिपत्र दिनांक 07.02.2018 को वापस ले लिया गया है, तो यह स्वीकार करने का कोई अवसर नहीं है कि इसके तहत प्रस्तुत आवेदन अभी भी कानून में वैध हैं। परिणामस्वरूप, निजी उत्तरदाताओं की उपरोक्त याचिका भी खारिज की जाती है।

यह न्यायालय उत्तरदाताओं संख्या 9, 10 और 13 के विद्वान वकील द्वारा उठाए गए कानूनी प्रस्ताव से पूरी तरह सहमत है कि "एक न्यायाधीश की यात्रा पक्षों की दलीलों, दस्तावेजों और तर्कों से सच्चाई को समझना है, लेकिन जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है, याचिकाकर्ताओं के व्यवसाय चलाने के अधिकारों का उल्लंघन पाया गया है, इसलिए, ए. शनमुगम के मामले (सुप्रा) में निर्णय किसी भी तरह से उत्तरदाताओं के लिए मददगार नहीं होगा।

चूंकि विवादित परमिट देते समय आधिकारिक उत्तरदाताओं की कार्रवाई कानूनी रूप से अस्थिर पाई गई है, इसलिए, साउथ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड मामले (सुप्रा) में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के फैसले के अनुसार, निजी उत्तरदाता क्षतिपूर्ति के किसी भी लाभ के हकदार नहीं हैं।) और इस प्रकार, यह तथ्यों पर भिन्न है।

निष्कर्ष:

(32) यहां ऊपर चर्चा किए गए तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, अप्रतिरोध्य निष्कर्ष इस प्रकार हैं: -

i) 2020 के सीडब्ल्यूपी नंबर 8087 और अन्य संबंधित मामलों [पैरा 20 (सुप्रा)] पर निर्णय लेते समय सम तिथि के क्रम में दर्ज निष्कर्ष को ध्यान में रखते हुए, राज्य सरकार को दिनांक 30.03.2020 के कार्यकारी निर्णय लेने के लिए कानूनी रूप से सशक्त नहीं किया गया था। ;

ii) यह स्पष्ट रूप से स्थापित है कि उत्तरदाताओं नंबर 3 और 4 ने अपना दिमाग लगाने के बजाय, केवल 30.03.2020 के सरकारी निर्णय का पालन किया और निजी उत्तरदाताओं के पक्ष में विवादित अस्थायी परमिट जारी कर दिए;

iii) अधिनियम के अध्याय VI के प्रावधान एक हैं

उसके अध्याय V पर अति-प्रभावी प्रभाव; आज की तरह. अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत बनाई गई 2016 की योजना अस्तित्व में है और ऐसे परिदृश्य में, अस्थायी परमिट केवल अधिनियम की धारा 104 के प्रावधानों के तहत दिए जा सकते हैं, लेकिन यह सुझाव देने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है कि सक्षम प्राधिकारी या प्रतिवादी संख्या 3 और 4 ने विवादित परमिट देते समय उपरोक्त प्रावधान के तहत निर्धारित पूर्व शर्त की संतुष्टि के संबंध में कोई निष्कर्ष दर्ज किया है;

iv) सभी निजी उत्तरदाताओं (9 और 10 को छोड़कर) ने 31.01.2020 से 05.04.2020 के बीच अपने आवेदन जमा किए और उसके आधार पर, उन्हें अस्थायी परमिट दिए गए, लेकिन सक्षम प्राधिकारी या प्रतिवादी संख्या द्वारा कोई आदेश पारित नहीं किया गया है। .3 और 4 इस आशय से:

v) एक बार जब 2017 की ड्राफ्ट योजना और साथ ही दिनांक 07.02.2018 का परिपत्र वापस ले लिया गया है, तो निजी उत्तरदाताओं के पास यह तर्क देने का कोई अवसर नहीं है कि ड्राफ्ट योजना के तहत प्रस्तुत उनके आवेदन 28.01.2020 को अभी भी लंबित थे;

vi) प्रतिवादी संख्या 2 ने दिनांक 30.03.2020 को मेमो जारी करते हुए प्रतिवादी संख्या 3 और 4 सहित सचिवों को निजी उत्तरदाताओं के पक्ष में अस्थायी परमिट देने का निर्देश दिया; इस प्रकार, उस आशय की पूरी प्रक्रिया सरकार के निर्णय से बुरी तरह प्रभावित हुई है और इसके परिणामस्वरूप कानून का शासन अस्वीकार हो गया है;

vii) याचिकाकर्ताओं को पहले से ही संबंधित मार्गों पर अपनी बसें चलाने के लिए परमिट दिए जा चुके हैं और निजी उत्तरदाताओं ने विवादित अस्थायी परमिट की आड़ में उनके वैध अधिकारों पर हमला किया है, जो कानूनी रूप से अस्थिर पाए गए हैं और इस तरह, के अधिकार याचिकाकर्ताओं द्वारा संविधान के अनुच्छेद 19(1)(जी) का उल्लंघन किया गया है, इस प्रकार, उनके पास वर्तमान रिट याचिकाएं दायर करने का अधिकार है;

viii) इस न्यायालय से संपर्क करते समय याचिकाकर्ताओं ने चुनौती के तहत विषय वस्तु में पर्याप्त और वास्तविक रुचि दिखाई है, इस प्रकार, उन्हें संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत इस न्यायालय के अधिकार क्षेत्र का उपयोग करने का पूरा अधिकार है;

ix) अधिनियम की धारा 89 और 90 का हवाला देते हुए निजी उत्तरदाताओं द्वारा उठाई गई वैकल्पिक उपचार की दलील इस मामले के तथ्यों और परिस्थितियों से आकर्षित नहीं है:

x) चूँकि उत्तरदाताओं संख्या 3 और 4 ने विवादित अस्थायी परमिट देते समय कानून के अनुसार आगे नहीं बढ़े, इसलिए, उन्होंने माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों का उल्लंघन किया है।

यहां ऊपर की गई चर्चाओं के मद्देनजर, इस न्यायालय के पास वर्तमान रिट याचिकाओं को अनुमति देने के अलावा कोई विकल्प नहीं है।

परिणामस्वरूप, रिट याचिकाएँ स्वीकार की जाती हैं; निजी उत्तरदाताओं के पक्ष में दिए गए/जारी किए गए विवादित अस्थायी परमिट (अनुलग्नक पी-16 कोली) को रद्द कर दिया गया है और अलग रखा गया है।

रिपोर्टर

राजपाल सिंह
अनुवादक

अस्वीकरणः– स्थानिय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नही किया जा सका है। सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणित होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।