

ਅਦਾਲਤ ਆਈ. ਡੀ. ਦੁਆ ਜੇ.

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ, -ਪਟੀਸ਼ਨਰਰਤਾ.

ਬਨਾਮ

ਯੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, -ਉੱਤਰਦਾਤਾ.

ਦੀਵਾਨੀ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 161 - 1959

ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) - ਧਾਰਾ 44 ਅਤੇ 64- ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ-ਰੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ-ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਪਰ ਅਧੀਲ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ-ਰੀ ਮੋਧ ਵਿੱਚ ਸੁਣਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ-ਮੋਧ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤੀਆਂ-ਰੀ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਹੈ-ਇੰਚਾਰਜ ਮੰਤਰੀ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਵਿੱਚ ਮੋਧ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਇੰਕ ਧਿਰ ਹੈ-ਰੀ ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਲਈ ਜੱਜ ਰਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ (1950) - ਧਾਰਾ 226- ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ-ਰੀ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਿਹਾ ਕਿ ਯੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਅਗਾਊਂ ਮਲਾਹ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਯੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗੈਰ-ਰਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 44 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਗਠਨ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦੀਆਂ ਕਾਫੀ ਵਿਆਖਯ ਸ਼ਰਤੀਆਂ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਖੂਬੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਰਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਯੋਗ ਹੈ।

ਇਹ ਰਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਈ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੇ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਅਧੀਲ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਹਿਲੇ ਟਿਰਬਿਊਨਲ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣੇ ਗਏ ਹੋਰ ਵਿਆਖਯੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ, ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਧਿਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇੰਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਧਿਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਅਧੀਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਟਿਰਬਿਊਨਲ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਮੋਧ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (ਐਚ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧੀਲ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਖੁਦ ਮੰਗ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ, ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ; ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਕਿਵੇਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਸ਼ਰਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ

ਜੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੰਦਿਯਾਨ ਦੀ ਯਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਰਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਬਹੁਤ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੇਧ ਦੀ ਸਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਯਾਜ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਮੰਦਿਯਾਨਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸੇਧ ਸਕਤੀ ਬੇਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਯਾਰਾ 64 (ਜੈਚ) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕਤੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਉਲਟ, ਸੋਧਕੇ, ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਬਦਲ ਕੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਸਕਤੀ ਨੂੰ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੌਰ ਮੀਮਿਤ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਸੇਧਯੋਗ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਕਤੀ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ।

ਇਹ ਰਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਸੇਧ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮੰਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੈ ਅਤੇ ਖੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ, ਖੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਸੇਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਧਿਰ ਹੈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮੰਤਰੀ ਆਪਣੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜੱਜ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ ਜੱਜ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਮਿਯਾਤ ਰੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਸਮੂਹ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜੇ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸੇਧ ਬਾਰੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਮੰਦਿਯਾਨਕ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਪੱਖਪਾਤ ਦਾ ਦਾਗੀ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਇਹ ਰਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਗਈ ਕੋਰਟ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੰਤਰੀ ਦੀ ਗਾਏ ਦੀ ਥਾਂ ਆਪਣੀ ਗਾਏ ਲਵੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੰਤਰੀ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਖੁਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਦੀ ਯੂਰੀ ਸਕਤੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਯਾਜ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਖਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਮੰਦਿਯਾਨ ਦੀ ਯਾਰਾ 226 ਅਤੇ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨ, ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿੱਟ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 6 ਫਰਵਰੀ, 1959 ਨੂੰ ਦਫਤਰੀ ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ ਨੰਬਰ 10207-ਜੈਚਟੀ-58/ 3983 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਜੈਚ. ਆਰ. ਸੋਢੀ ਅਤੇ ਜੈਚ. ਜੈਸ. ਵਾਸੂ, ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ।

ਸਰਮਾ ਅਤੇ ਮਨਮੋਹਨ ਸਿੰਘ ਗੁਜਰਾਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ

ਫੈਸਲਾ

ਦੁਆ ਜੈ.- ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਮਿੰਡੀਕੇਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ, (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੰਪਨੀ ਰਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ 1943 ਵਿੱਚ ਖੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ੁਰੂ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਅਨੁਮੋਦਿਤ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਮੋਟਰ ਅਤੇ ਮੈਨੇਜਰ ਪ੍ਰਮਾਣੇ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਥੋਰਟਰ ਹੋਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ ਜੋ ਖਗਿਲਾਂ ਹੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਚਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਰੰਘਨੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਰਈ ਘਾਤਰੀ ਬੱਸ ਮੋਵਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਰੂਧਰ-ਯੰਬਾਲਾ, ਰੂਧਰ-ਰਾਲਰਾ ਅਤੇ ਰੂਧਰ-ਸਰਹਿੰਦ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਖਟੀਸਨ 'ਚ ਰੂਧਰ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵੀ ਰੰਘਨੀ ਵੱਲੋਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਰੂਟਾਂ 'ਚੋਂ ਇਕ ਹੈ ਖਰ ਸਰਰਾਰ ਨੇ ਆਖਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਯਾਨ 'ਚ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਰਾਰ ਰੀਤਾ ਹੈ ਰਿ ਰੰਘਨੀ ਰੋਲ ਰੂਧਰ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਰੂਟ ਲਈ ਰੋਈ ਖਰਮਿਟ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਰਿ ਰੂਧਰ ਤੋਂ ਯੰਬਾਲਾ ਅਤੇ ਰੂਧਰ ਤੋਂ ਰਾਲਰਾ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ ਰੰਘਨੀ ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਲੰਘਦੀਆਂ ਹਨ। ਰੰਘਨੀ ਨੇ ਖਟੀਸਨ 'ਚ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਹੈ ਰਿ 1955 ਤੋਂ ਰੂਧਰ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਰੂਟ 'ਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਮੋਵਾਵਾਂ ਦੀ ਜਨਤਰ ਮੰਗ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਰਿ ਅਜਿਹੀ ਮੋਵਾ ਸਿਰਫ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਰੂਧਰ ਦੇ ਵਿਚਰਾਰ ਚੱਲਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਲੋਰਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਰੰਘਨੀ ਦੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੇ ਆਖਣੇ ਰੂਧਰ-ਖਰੜ ਰੂਟ ਖਰਮਿਟ ਨੂੰ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਰਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਰਿ ਇਹ ਅਰਜ਼ੀ ਰਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਮੱਦੇ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਖਰਰਾਮਤ ਰੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਰਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਮੰਗੇ ਗਏ ਵਾਧੇ 'ਤੇ ਰੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ; ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਰਿ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਨੂੰ ਵੀ ਨਹੀਂ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਿਯਾਦ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਖਰ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਖਟੀਸਨ ਅੱਗੇ ਵਧਦੀ ਹੈ, ਰਿਉਰਿ ਸੁਥਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੰਟਰੋਲਰ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰੁੜ੍ਹ ਗਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਰੀਤੀਆਂ ਸਨ ਰਿ ਉਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਖਿਫਲੀ ਸਲਾਹ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਰਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਆਥੋਰਟਰ ਨੂੰ ਰੂਟ ਖਰਮਿਟ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦੇਣ; ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਖੁਦ ਇਹ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਖਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨਾਲ ਸੁਥਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਖੰਜਾਬ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਵਾਧੇ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਲੋਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਗਲਾਰਿ, ਸੁਥਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੰਟਰੋਲਰ, ਜੋ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਵਿਸੇਸ਼ ਲਾਭ ਦੇਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦਾ ਸੀ, ਨੇ ਲੋਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਖੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਦੇਖੀ ਰਰਦਿਆਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਰਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦੋਸ਼ਾਨ ਸਬ-ਡਵੀਜ਼ਨਲ ਅਫਸਰ ਰੂਧਰ, ਇਲਾਰੇ ਦੇ ਰੁੜ੍ਹ M.L.As, ਮਿਉਮਥਲ ਰਮੇਟੀ ਰੂਧਰ ਅਤੇ ਰਾਂਗਰਸ ਰਮੇਟੀ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਨੇ ਵੀ ਖਰਸਤਾਵਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਦੀ ਗਮਾਇਤ ਰਰਦਿਆਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਖਰਤੀਨਿਯਤਾ ਰੀਤੀ; ਖਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਵਾਰ ਸੁਥਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੰਟਰੋਲਰ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਖਤਾ ਲੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਸਥਾਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਰਰ ਦਿੱਤਾ। ਰੰਘਨੀ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਸਵੀਰਾਰ ਰੀਤੇ ਜਾਣ ਵਿਰੁੱਧ ਅਥੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਰੋਲ ਅਥੀਲ ਰਰਨ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਰੰਘਨੀ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਥੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਅਥੀਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮੂਲ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਯਾਦ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੇ ਇੰਡੀਅਨ ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਯੈਰਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (ਯੈਚ) ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਰਾਰ ਨੂੰ ਮੋਧ ਰੀਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਰਿ ਖੰਜਾਬ ਮੋਧ ਯੈਰਟ 1948 ਦੁਆਰਾ ਮੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿੱਟ ਖਟੀਸਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਮੋਧ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਸੁਰੂ ਵਿੱਚ ਖੰਜਾਬ ਸਰਰਾਰ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਰੱਤਰ ਨੇ ਰੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਥੀਲਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਸਰਤੀ ਮੱਥੀ ਗਈ ਸੀ। ਖਟੀਸਨ ਵਿਚ ਅੱਗੇ ਰਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਰਿ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਮੋਧ ਦਾਇਰ ਰਰਨ ਦਾ ਰੋਈ ਅਧਿਰਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਰਿਉਰਿ ਉਸ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਖਰਮਿਟ ਦੇਣ 'ਤੇ ਰਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਰੀਤਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗੇ ਸਨ। 30 ਨਵੰਬਰ, 1958 ਨੂੰ ਸਰੱਤਰ ਨੇ ਇਸ ਮੋਧ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਰੀਤੀ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਖਵੇਂ ਰੱਖ ਲਏ। ਮੋਧ ਬਾਰੇ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਯੈਲਾਨ ਰਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਰੋਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਮਾਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਰੋਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਅਥੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਰਰ ਦਿੱਤਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਖਟੀਸਨ ਰਾਹੀਂ ਮਾਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅਧਿਰਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਅਤਿ-ਵਿਰਤੀ, ਬਦਭਾਵਨਾ ਅਤੇ ਮੱਤਾ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ; ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਜੋਂ ਵੀ ਰੱਦ ਰੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਯਾਨ ਵਿੱਚ ਸੂਬਾ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਖਰਮਤਾਵਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਜੈਮ.ਡੀ.ਓ, ਰੁਖਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਮੁੱਖ ਵਿਯਾਜਤੀਆਂ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ, ਖਰ ਇਹ ਖੋਸ਼ ਰੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਧ ਬਾਰੇ ਆਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਯੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼, ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਰਤੀ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਰਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਕੱਤਰ, ਜੋ ਕਿ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਨੇ ਮਹਿਸੂਸ ਰੀਤਾ ਕਿ ਜੇ ਮੋਧ ਖਟੀਸਨ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਰੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੋਸ਼ ਆਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਕੋਲ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਸੂਬਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ 2715-16/ਟੀ 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਖਗਿਲਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰੂਟ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ। ਜਵਾਬ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ ਦੀ ਯਾਰਾ 44 (4) ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਰੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੇਨਤੀ ਰੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸਥਾਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਰੁਖਰ-ਖਰੜ ਰੂਟ 'ਤੇ ਖਰਮਿਤ ਖੱਟ ਨਹੀਂ ਰੀਤੇ ਗਏ ਸਨ; ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਖਗੁਚਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੁਖਰ-ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਆਗਾ 'ਤੇ ਢੁਕਵੀਂ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਮੋਵਾਵਾਂ ਖਗਿਲਾਂ ਹੀ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਖਟੀਸਨ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਰੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਯਾਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਰੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਧਾਰਕ ਖੱਬ 'ਤੇ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਖਰਬੰਧਨ ਮੰਜ਼ੂਰਤ ਸੂਬਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੁਆਰਾ ਰੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਯੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਨਕਾਰ ਰੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮੰਤਰੀ ਇਸ ਮੋਧ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਕੇ ਆਪਣੇ ਹੀ ਮਕਸਦ ਦਾ ਜੱਜ ਬਣ ਗਏ। ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਰੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ, ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰੀਤੀ ਗਈ ਅਧੀਲ ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ 4 ਨੂੰ ਸਾਮਲ ਨਹੀਂ ਰੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਖਗਿਲਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਐਕਸਟੈਂਸ਼ਨ ਦੇਣ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਸੀ। ਖਟੀਸਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਆਣਯੋਗ ਮੰਤਰੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਨਿੰਦਾ ਰੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਖ ਨੁਕਤੇ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਰੀਤੀ ਹੈ-

1. ਇਹ ਕਿ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿਰੁੱਧ ਮੋਧ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ;
2. ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ (1948 ਦਾ ਈ.ਥੀ. ਐਕਟ ਨੰਬਰ XXVIII) ਦੀ ਖੰਜਾਬ ਮੋਧ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ ਦੀ ਯਾਰਾ 64 ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਯਾਰਾ (ਐਚ) ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧੀਲ 'ਤੇ ਖਾਸ ਰੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਦਲਣ, ਮੋਧਣ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਯੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਨਿਯਮਿਤ ਸਰਤੀ ਖਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ
1. ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਿਹਾ ਕਿ ਮੰਤਰੀ ਵੱਲੋਂ ਖਾਸ ਰੀਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਖੱਬਯਾਤੀ ਅਤੇ ਬਦਭਾਵਨਾ ਵਾਲਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਤੋਂ ਖਰੋਰਿਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਤੋਂ। ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇ ਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੁਕਤਿਆਂ ਨੂੰ ਯੂਰਾ ਰੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਦੀ ਗੱਰਦਾਰ ਧਿਰ ਵਜੋਂ ਸੁਣਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਧੀਲ 'ਤੇ ਹੀ ਖਟੀਸਨਕਰਤਾ ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਖਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਨੇ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਸੁਰੂਆਤੀ ਖੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਗੱਰਦਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿਰੁੱਧ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਖਗੁਚ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਖੰਜਾਬ ਮੋਧ ਐਕਟ ਦੀ ਯਾਰਾ 64 ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਯਾਰਾ (ਐਚ) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ

ਕਿ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧੀਲਾਂ 'ਤੇ ਸਮੁੱਚੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਖੇਤਰੀ ਵਿਰੁੱਧ ਰਬਿਤ ਖੱਬਥਾਤ ਅਤੇ ਬਦਭਾਵਨਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਖੋਸ਼ ਰੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਨੇ ਸੇਧ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਲੋਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਰੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਰੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਵਿਰਸਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸ੍ਰੀ ਸੋਢੀ ਨੇ ਸੁਝਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਰੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਿਆਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਖਿਛਲੀ ਸਲਾਹ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਰੂਟ 'ਤੇ ਰਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਦੇ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਾਂ ਦੀ ਮਿਲਾਦ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ। ਵਰੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜ਼ੈਰਟ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਰਿਸੇ ਵੀ ਸਬਿਤੀ ਵਿੱਚ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਰਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹੋਰ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਖੱਬਥਾਤ ਲਈ ਕੋਈ ਖੱਬਥਾਤੀ ਵਿਵਹਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਸ੍ਰੀ ਜੈਮਜੈਮ ਗੁਜਰਾਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਜ਼ੈਰਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 44 (3) ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਕੱਸਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਰੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ:-

"44. (1) * * *

(2) * * * *

(3) ਇੱਕ ਸੁਝਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸਰਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਪੂਰੇ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਨਿਭਾਏਗੀ, ਅਰਥਾਤ:-

(ਏ) ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਅਤੇ ਨੀਤੀਆਂ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਅਤੇ ਨਿਰਯੰਤਰਣ ਕਰਨਾ, ਜੋ ਕੋਈ ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਹੈ;

(ਅ) ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣਾ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਰਿਸੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਫੁਰਵੀਂ ਸਮਝਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੇ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਰਿਸੇ ਵੀ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹ ਕਰਤੱਵ ਨਿਭਾਉਣਾ; ਸਾਰੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦਾ ਨਿਖਟਾਰਾ ਕਰੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮਤਭੇਦ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ;

(ੳ) ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਨਿਭਾਉਣਾ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(4) * * * * *

(5) * * * * *

ਸ੍ਰੀ ਸੋਢੀ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਮੋਤੀ ਲਾਈ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪੂਰਬ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (1) ਕੋਲ ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨਤਾਵ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਮੰਸਥਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧੇਅ ਅਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮੈਰਿਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਰੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਬਿਨੈਕਸਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਰਾਮ ਵਿਲਾਸ ਸਰਵਿਸ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਵਰੀਲ ਨੇ ਸਕੌਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਬੋਰਡ,

ਮਦਰਾਮ (2) ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਖਾਲੀ ਨੇ ਆਮਲ ਮਿਲਾਦ ਖਤਮ ਹੋਣ
 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਆਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ; ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਰਕਾਰ ਆਪਣੀਆਂ
 ਬੱਸਾਂ ਵਿਚਾਏ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਉਂਤ ਉਹ ਬੱਸਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੰਗੇ
 ਉਪਲਬਧ ਸਨ, ਬਿਨੈਰਾਹ ਨੂੰ ਉਸ ਤਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਲਾਦ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ
 ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਆਮਲਾਈ ਖਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਪੁਰਾਖਤ
 ਰਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਸੀ। ਮਦਰਾਮ ਗਈ ਰੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ
 ਆਮਲਾਈ ਖਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨੂੰ ਮਿਰਫ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਐਰਟ ਦੇ ਪੁਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ
 ਮੰਨਿਆ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਯਾਤਰਾ ਰਹਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ
 ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਪੁਰਦਾਨ
 ਰੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਰੀ ਮੋਢੀ ਨੇ ਫਿਰ ਮੈਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਰਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਅਤੇ
 44 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਧਾਰਾ 43 ਸੜੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਰਹਨ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ
 ਦੀਆਂ ਸਰਤੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਮਾਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ
 ਵਿਚਾਰ ਗੈਰ-ਆਰਥਿਕ ਮੁਰਾਬਲੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਰਾਜ
 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਰਹਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਧਾਰਾ 44 ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜ
 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 43 ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਖੇਤਰੀ
 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕੰਮਰਾਜ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਰਹਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਬਾਰ ਵਿਖੇ
 ਖੇਮ ਰੀਤੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਰਹਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਖੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ
 ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਅਗਾਊਂ ਸਲਾਹ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਖੰਜਾਬ
 ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਰੂਪਾਂ 'ਤੇ ਖਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਾ ਰਹਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਰਹਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ
 ਵੀ ਗੈਰ-ਰਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਧਾਰਾ 44 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ
 ਦੇ ਗਠਨ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ
 ਅਥਾਰਟੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਿਆਖਰ ਸਰਤੀਆਂ ਵੀ ਪੁਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ
 ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਮੌਜੂਦਾ ਸਰਕਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਯੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਰਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ
 ਅਯੋਗ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਹ ਵੀ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਰਟ ਦੀ
 ਧਾਰਾ 64 (ਐਚ) ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ
 ਰੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਆਮਲ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਖਰਮਿਟ
 ਨੂੰ ਖਰੜ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਸਮੇਂ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੀ ਗੱਲ ਸੁਣੀ ਸੀ। ਆਮ
 ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਰੜ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜਿੱਥੇ ਕਈ
 ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਰੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੇ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਅਧੀਲ
 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਰੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਹਿਲੇ ਟਿਰਬਿਊਨਲ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਰਹਨ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ
 ਨੂੰ ਕੋਈ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਵਿਉਂਤ ਉਹ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ
 ਵਿੱਚ, ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਧਿਰ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ
 ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਧਿਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਇਬਰਾਹਿਮ ਅਬੂਬਕਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ
 ਬਨਾਮ ਇਵੈਰੁਈ ਪੁਰਾਖਰਟੀ ਦੇ ਸਰਪੁਰਸਤ ਜਨਰਲ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ (1) ਦੇ ਤਰਕ ਤੋਂ ਵੀ
 ਸਮਰਥਨ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਦਬਾਅ
 ਪਾਏ ਬਿਨਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਰੀਤੀ ਸੀ,
 ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਾਰਾਜ਼ ਸੀ।
 ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਰਹਨ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ

ਸਰਕਾਰ ਮੋਢੇ 'ਤੇ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਯਾਰਾ 64 (ਐਚ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਰਕਾਰ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧੀਲ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਮੰਗ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ, ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਖੜਤਾਲ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ: ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਯਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰਿਵੇਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਖਟੀਸਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਰੀਲ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਵਿਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਖੱਸਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਖਣੇ ਆਖ ਸਕਦੀ ਹੈ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਯਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮੋਢੇ ਸਕਦੀ ਦੇ ਬੇਰਾਬਰ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਰਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸਕਦੀ, ਇਸ ਸਕਦੇ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ. ਸੀ. ਐਸ. ਐਸ. ਮੋਟਰ ਸਰਵਿਸ, ਤੇਨਰਾਮੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵੀ. ਮਦਰਾਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ (2), ਜਿਸ 'ਤੇ ਸਕੀ ਮੋਢੀ ਨੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਹੈ, ਦਾ ਬਹੁਤ ਖੱਟ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਰਲ ਐਕਟ ਦੀ ਯਾਰਾ 64 ਏ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮੋਢੇ ਦੀਆਂ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਵਿਆਖਰ ਸਕਦੀਆਂ ਖਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਖਰ ਮਦਰਾਮ ਗਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੋਢੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਚਿਤਤਾ ਜਾਂ ਰਾਨੂੰਨੀਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਯਾਰਾ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਾਜਬਤਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਕਦੀ ਖਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਮਾਗਮਏ ਵਰੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਯਾਰਾ 64 ਏ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਕੁਝ ਨਿਸਚਿਤ ਆਧਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਇਕੱਲੇ ਮੋਢੇ ਅਥਾਰਟੀ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਦਖਲ ਦੇ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਖੇਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਰਾ 64 (ਐਚ) ਦੁਆਰਾ ਖਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕਦੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਮਾਗਸਦਰਸਰ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਅਤੇ ਸੰਯੁਕਤ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਖੰਨਾ ੨੯੩ 'ਤੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਖੰਨਾ ੪੧ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ, ਲਿਮਟਿਡ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਮਦਰਾਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ (1), ਜਿੱਥੇ ਸੁਖਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਦਰਾਮ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਮੋਢੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਯਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਦਾਇਰੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਯਾਰਾ 64 (ਐਚ) ਦੁਆਰਾ ਖਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕਦੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਖਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਉਲਟ, ਮੋਢੇ, ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਬਦਲ ਕੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਖਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਗਾਏ ਵਿੱਚ, ਗਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਸਕਦੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੌਰ ਸੀਮਿਤ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਗੈਰਰਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅਣਉਚਿਤ ਖਾਏ ਬਿਨਾਂ ਮੈਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦਾ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਇਹ ਮੰਨਾਂਗਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਖੱਸਟ ਹੈ ਕਿ ਅਧੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਮੋਢੇਯੋਗ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਰਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਣਉਚਿਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸਕਦੀ ਨੂੰ ਮਦਰਾਮ ਗਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਇਜ਼ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸੁਖਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਬਦਭਾਵਨਾ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮੇਰੀ ਗਾਏ ਵਿੱਚ, ਮੰਤਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੌਜੂਦਾ ਖਟੀਸਨਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਿਸੇ ਖੱਬਖਾਤ ਦਾ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ

ਉਸ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਮੰਤਰੀ ਨੇ ਮੋਚਿਆ ਕਿ ਖਰੜ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰਤਾ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਖਰੜ ਅਤੇ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਵਾਲੀਆਂ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਤਾ ਦੀਆਂ ਵੀ ਵਾਫੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹਨ, ਮੌਜੂਦਾ ਰਾਹਵਾਈ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਗਾਏ ਨੂੰ ਮੰਤਰੀ ਦੀ ਗਾਏ ਦੀ ਥਾਂ ਲਵੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੰਤਰੀ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਖੁਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਦੀ ਯੂਰੀ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਰਾਹਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਖਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਮੈਂ ਸਹੀ ਸੋਢੀ ਵੱਲੋਂ ਖੋਸ਼ ਕੀਤੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਵੀ ਦੇਖ ਸਕਦਾ ਹਾਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਪਹਿਲਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਗੁਰਮਾਂ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਮੰਤਰੀ ਕੋਲ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਸੂਬਾ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਖੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਪਾਰਕ ਵਿਭਾਗ ਨਾਲ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਸ਼ਰਮਿੰਦਗੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਮੰਤਰੀ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੈਂ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗਲਤ ਜਾਂ ਗਲਤ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਇਹ ਸਾਇਦ ਹੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਰਿੱਟ ਗਹੀਂ ਦੱਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦਾ ਆਧਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਮੰਤਰੀ ਵਪਾਰਕ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਮੁਖੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਆਪਣੇ ਹੀ ਮਕਸਦਾਂ ਵਿੱਚ ਜੱਜ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ ਜੱਜ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਸਮੂਹ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜੋ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਹੋਰ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਜਾਣਿਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਰਾਨੂੰਨੀ ਦੋਵੇਂ ਹੈ; ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਨਾ ਤਾਂ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਗੈਰ-ਰਾਨੂੰਨੀ ਖੱਬਪਾਤ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦੇਵਾਂਗਾ, ਪਰ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚੇ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿਓ।

ਬੀ. ਆਰ. ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕਾਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ 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 Rakesh Sharma, Translator.