

ਲੈਟਰਜ਼ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ

ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਅਤੇ ਐਸ.ਕੇ.ਕਪੂਰ JJ ਕੋਲ
ਜ਼ਮੀਨਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ-
ਅਪੀਲਕਰਤਾ।

ਬਨਾਮ

ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਹੋਰ- ਉੱਤਰਦਾਤਾ

1961 ਦਾ ਐਲ.ਪੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 79-ਡੀ:

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) - S. 57(8)- ਕੀ S.48 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ -ਦਿੱਲੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ-ਨਿਯਮ 4.7- ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ-ਕੀ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਬਣਿਆ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) -S. 46- ਭਾਵੇਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋਵੇ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਰਿਵਰਤਨ (Variation Act) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ

ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਕ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਕਤ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 4.7 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 46 ਦਾ ਪੂਰਾ ਉਦੇਸ਼, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੇਰਵੇ ਦੱਸਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਭਾਗ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਣ। ਧਾਰਾ 47 ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 48 ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ ਦੇ ਨਾਲ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਸਹੀ ਸਮਝਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48

(3) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 57 ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ, ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਧਾਰਾ 46 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਿੰਨਾ ਚੀਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 46 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵੇ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 57 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੀ ਅਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ”ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ” ਸ਼ਬਦ ਸਿਰਫ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਬਾਹਰ ਸੁੱਟੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਜੋੜੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜੋ ਦੱਸਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਾਂ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ।

11 ਸਤੰਬਰ, 1961 ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਮਿਸਟਰ ਫਸਟੀਸ ਪੀ.ਸੀ. ਪੰਡਿਤ ਵੱਲੋਂ C.W. 880-D/61 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲੈਟਰਜ਼ ਪੇਟੈਂਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਤਹਿਤ ਲੈਟਰਜ਼ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਆਰ. ਐਲ. ਟੰਡਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਕੀਲ।

ਪੀ. ਨਰਾਇਣ, ਐਮ.ਐਨ. ਗੁਜਰਾਲ ਅਤੇ ਦਲਜੀਤ ਸਿੰਘ,
ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਫੈਸਲਾ

ਕਪੂਰ, J- ਮੌਜੂਦਾ ਲੈਟਰਜ਼ ਪੇਟੈਂਟ ਅਪੀਲ ਦੇ ਤੱਥ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨਦਾਰ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਤਿੰਨ ਰੂਟਾਂ ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਹੈ, (1) ਦਿੱਲੀ-ਬਵਾਨਾ-ਨਰੇਲਾ, (2) ਦਿੱਲੀ-ਬਵਾਨਾ-ਅੰਚੰਦੀ ਅਤੇ (3) ਦਿੱਲੀ-ਬਵਾਨਾ-ਖਰਖੋਦਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਤਿੰਨ ਪਰਮਿਟ ਸਨ (1) ਰੂਟ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਦੋ, (2) ਅਤੇ ਰੂਟ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਇੱਕ (3)। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਉਪਰੋਕਤ ਰੂਟਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਵੀਹ ਵਾਪਸੀ ਟ੍ਰੀਪ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਤਿੰਨ ਹੋਰ ਆਪਰੇਟਰ ਸਨ, ਜਿਹਨਾਂ ਦੇ ਰੂਟ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਬਵਾਨਾ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਲਗਭਗ ਤੀਹ ਵਾਪਸੀ ਟ੍ਰੀਪ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। 9 ਮਈ, 1956 ਤੋਂ, ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2, ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਇਜ਼ ਰੱਖ ਰਿਹਾ ਸੀ। 19 ਅਕਤੂਬਰ, 1959 ਨੂੰ, ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਪੂਰੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। 6

ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਸਾਰ ਇੱਕ ਸਥਾਨਕ ਅਖ਼ਬਾਰ "ਡੇਲੀ ਤੇਜ਼" ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਕਿਸੇ ਬੇਨਤੀ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਤਹਿਤ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਲਈ 20 ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੀਟਿੰਗ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। 12 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ, ਦਿੱਲੀ ਪ੍ਰੋਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਯੂਨੀਅਨ ਕਾਂਗਰਸ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਮੈਂਬਰ ਸੀ, ਨੇ ਆਪਣੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਸਥਾਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। 10 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 40 ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਦੁਬਾਰਾ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ-

ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ। ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਪ੍ਰੋਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਯੂਨੀਅਨ ਕਾਂਗਰਸ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਆਪਣੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਬਾਏ। ਆਈ ਜੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ

ਮਿਊਂਸਪਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਨਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਢੁਕਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਬਦਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਯੂਨੀਅਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਮੰਨਿਆ। ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਂ ਚਲਾਉਣ।

ਉਪਰੋਕਤ ਮਤੇ ਬਾਰੇ 22 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 17 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ ਕੁਝ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖ਼ਬਰ ਛਪੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੇ ਆਪਣੀ ਪੇਂਡੂ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਬਵਾਨਾ, ਨਰੇਲਾ ਅਤੇ ਔਚੰਡੀ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਕਤ ਖ਼ਬਰ-ਆਈਟਮ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਵਾਨਾ ਲਈ ਸੇਵਾ ਸੋਮਵਾਰ ਨੂੰ ਅਤੇ ਦੋ ਹੋਰ ਸਥਾਨਾਂ ਲਈ 1 ਜੁਲਾਈ, 1961 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗੀ। 18 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟੈ ਲੀਗ੍ਰਾਮ ਭੇਜਿਆ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ

ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਵੇਗਾ। ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੇ 19 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ-ਬਵਾਨਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਸੀ। 20 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਕੱਤਰ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਪੱਤਰ ਮਿਲਿਆ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ 21 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 11 ਵਜੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। 21 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਸਕੱਤਰ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ-

- (a) ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ
- (b) ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਅਤੇ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਗਈ ਸੀ
- (c) ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਸੀ ਅਤੇ
- (d) ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਹੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਉਚਿਤ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

21 ਜੂਨ, 1961 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਉਕਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੀ.ਸੀ. ਪੰਡਿਤ, ਜੇ. ਨੇ ਮਿਤੀ 11 ਸਤੰਬਰ, 1961 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਉਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ 10 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਦੇ ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (3), (4) ਅਤੇ (5) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਸ਼ਰਤ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਮਿਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਏਗੀ, ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ 19 ਅਕਤੂਬਰ, 1959 ਦੇ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 (8) ਤਹਿਤ ਨਵਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਰਸਮੀ ਅਰਜ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਟੰਡਨ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਉਠਾਈਆਂ ਹਨ-

- (a) ਪੂਰੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 46 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੋਈ ਵੀ ਵੇਰਵਾ 19 ਅਕਤੂਬਰ, 1959 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
- (b) ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 46 ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਡਾਇਰੈਕਟਰੀ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 46 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਪਾਲਣਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ
- (c) ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 (3) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦੋਵੇਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ,
- (d) ਧਾਰਾ 47 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਧਾਰਾ 47 (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਤੋਂ (ਐਫ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਕਾਂ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਵਿਚਾਰ ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ
- (e) 10 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਦੇ ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ। ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (8) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਨਵਾਂ

ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਧਾਰਾ 57 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (3), (4) ਅਤੇ (5) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਈ। ਇਸ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਆਖਰੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਤੇ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3), (4) ਅਤੇ (5) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਵਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ (a) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਵਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, (b) ਵਿਦਵਾਨ ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਦਾ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (3) ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ, 10 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਦਾ ਮਤਾ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਧਾਰਾ 57 ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ (4) ਅਤੇ (5) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ (c) ਮਤੇ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਉਕਤ ਸ਼ਰਤ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਲੀ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਹਦਾਇਤ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਸ਼ਰਤ। ਜਵਾਬਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਧਾਰਾ 57 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (3), (4) ਅਤੇ (5) ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਨਾ ਤਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਹਿਣ ਤੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ 10 ਫਰਵਰੀ, 1960 ਦੇ ਮਤੇ ਵਿੱਚ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਉਕਤ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਨਵਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 57 (8) ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਭਿੰਨਤਾ ਧਾਰਾ 48 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। 10 ਫਰਵਰੀ 1960 ਦੇ ਮਤੇ ਵਿੱਚ, ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਨੁਮਤੀ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 57 (8) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਿੰਦੂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਲਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੈ ਪਰ ਅਸੀਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਨੁਕਤੇ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ

ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮੋਟਰਜ਼ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 46 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਵੀ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਦਿੱਲੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 4.7 ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ, ਜੋ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਹਰੇਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਫਾਰਮ ਪੀ. ਐਸਟੀ ਐਸ.ਐਸ.ਏ.। ਇਸ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ (a) ਉਹ ਰਸਤਾ, ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਜਿਸ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ, (b) ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਿਣਤੀ (c) ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਗਿਣਤੀ, ਅਤੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਵਾਹਨਾਂ-ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਗਿਣਤੀ (d) ਸੇਵਾ ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ (e) ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਦਾ ਵੇਰਵਾ (f) ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਮਿਆਰੀ ਦਰ ਜੋ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ, ਆਦਿ।

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। 19 ਅਕਤੂਬਰ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਓ। 1959 (ਐ ਨੇਕਚਰ ਆਰ 1) ਅਤੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 46 ਜਾਂ ਨਿਯਮ 4.7 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵੇਰਵਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਪੱਤਰ

ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਹਿਲਾਂ ਉਹਨਾਂ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਪਰਮਿਟ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਕਈ ਬੇਨਤੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੀ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੇ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਐਕਟ, 1957 ਦੀ ਧਾਰਾ 288 ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਦਿੱਲੀ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆ ਅਤੇ ਮਾਲ ਲਈ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲ, ਢੁਕਵੀਂ, ਆਰਥਿਕ ਜਾਂ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ। ਫਿਰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਕੇਂਦਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਸਰਵਿਸਿਜ਼, ਲਿਮਟਿਡ, ਬਨਾਮ ਮੈਸੂਰ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਰੈਵੇਨਿਊ, ਬੰਗਲੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (1) ਅਤੇ

ਕੇ. ਸੇਤੂਰਮੇਹਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਐਨ.ਐਸ. ਹੀਰਨਯਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2) ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਧਾਰਾ 46 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ। ਪਰ, ਸ੍ਰੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਨਾਰਾਇਣ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਧਾਰਾ 46 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੀ। 1956 ਦੀ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਮੌਜੂਦਾ ਦਲੀਲ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਇਕੋ ਇਕ ਤਬਦੀਲੀ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ ਸੀ। ਸ੍ਰੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਨਾਰਾਇਣ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤਬਦੀਲੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਗੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਦਰਖਾਸਤ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸ੍ਰੀ ਟੰਡਨ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸ਼ਬਦ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕੁਝ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਦੱਸਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਪਰ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਪਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਿਯਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਡਾਇਰੈਕਟਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਾਫ਼ਰਮਾਨੀ ਲਈ ਸੰਭਾਵਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਲਾਜ਼ਮੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪੂਰੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵੇਖ ਕੇ ਇੱਕ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਾਰਡ ਪੇਨਜ਼ਕ ਨੇ ਹਾਵਰਡ ਬਨਾਮ ਬੋਡਿੰਗਟਨ (3) ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਸੀ। -

ਮੇਰਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਤੁਸੀਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੇ, ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਸਬਜੈਕਟ-ਮੈਟਰ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੋ ਜਿਸ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਮ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਅਤੇ ਉਸ ਪਹਿਲੂ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫੈਸਲਾ ਕਰੋ ਕਿ ਕੀ ਮਾਮਲਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸਿਰਫ ਡਾਇਰੈਕਟਰੀ ਹੈ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੇ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹਨ।

- (1) A.I.R. 196 Mysore 72
- (2) A.I.R. 196 Mysore 90
- (3) (1877) 2 P.D. 203 (211)

ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਬਾਰੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਐਕਟ ਜਾਂ ਚੀਜ਼ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੇ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਵੈਧਤਾ ਲਈ ਘਾਤਕ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। ਹੋਰਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਨੁਸਖੇ

ਸਿਰਫ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮੰਨੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਜਾਂ ਬੇਇੱਜ਼ਤੀ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸੰਪੂਰਨ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਜੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸਿਰਫ ਡਾਇਰੈਕਟਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਕੀ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਰਿਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫਰਕ ਪਿਆ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 46 ਦਾ ਪੂਰਾ ਉਦੇਸ਼ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੇਰਵੇ ਦੱਸੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਭਾਗ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਣ। ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 48 ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ ਦੇ ਨਾਲ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਸਹੀ ਸਮਝਦੇ ਹਨ। ਇਹ

ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 (3) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਾਧੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 57 ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ, ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ, ਸਾਡੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ, ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਧਾਰਾ 46 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਿੰਨੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 46 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 57 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੀ ਅਸਫਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸ਼ਬਦ ਸਿਰਫ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਬਾਹਰ ਸੁੱਟਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਜੋੜੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜੋ ਦੱਸਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰਾਂ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਧਾਰਾ 46 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਪਾਲਣਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਯਮ 4.7 ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ 19 ਅਕਤੂਬਰ, 1959 ਦੇ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਬਾਰੇ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੀੜਤ ਸਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਨ। ਜੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ

ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ।

ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਸਵਾਲਾਂ ਤੇ ਅਸੀਂ ਰਾਏ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਦੋ ਸਵਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਰ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਪੀਲ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ-ਬਵਾਨਾ ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਬਵਾਨਾ ਰਾਹੀਂ ਦਿੱਲੀ-ਨਰੇਲਾ ਬਵਾਨਾ ਰਾਹੀਂ ਦਿੱਲੀ-ਅੰਚੰਡੀ ਅਤੇ ਬਵਾਨਾ ਰਾਹੀਂ ਦਿੱਲੀ-ਖਰਖੋਦਾ ਰਸਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਲਾਗਤ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਡੀ. ਕੇ. ਮਹਾਜਨ, ਜੇ - ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ-ਸਖਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ

ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Onam
(Translator)