

वी. सी. के. बस सेवा लिमिटेड

बनाम

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण कोयंबटूर

वेंकटरामा अय्यर एस. के. दास और गजेन्द्रगडकर जे. जे.

सड़क परिवहन-स्टेज गाड़ी के लिए परमिट-नवीनीकरण-चाहे मूल परमिट की निरंतरता-चाहे मूल परमिट की वैधता निहित के अधीन निहित हो- मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (1939 का IV), एस. एस. 57 , 58

अपीलार्थी को मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के प्रावधानों के तहत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा स्टेज गाड़ी के लिए अनुमति दी गई थी। लेकिन अपीलीय प्राधिकरण, केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड को असफल आवेदकों द्वारा परमिट देने का आदेश दिया गया और केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड के आदेश को सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया। इसके बाद सरकार की कार्यवाही को रद्द करने के लिए सर्टिओरारी रिट के लिए उच्च न्यायालय का रुख किया। इन कार्यवाहियों के लंबित रहने के दौरान अपीलार्थी को परमिट के अनुदान को रद्द करने के आदेश पर रोक लगा दी गई थी, जिसके परिणामस्वरूप उसने अपने परमिट के रद्द होने के बावजूद अपनी बसें चलाना जारी रखा। मूल में निर्धारित अवधि की समाप्ति से पहले अनुमति के लिए उन्होंने आवेदन किया और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण से के तहतमूल म निर्धरत अनुमति का नवीनीकरण प्राप्त किया। उच्च

न्यायालय ने अंततः रिट के लिए आवेदन को खारिज कर दिया और उच्च न्यायालय के फैसले को देखते हुए परमिट के नवीनीकरण की वैधता पर सवाल उठा। यह मामला पहले भी उठाया जा चुका है उच्च न्यायालय ने एक बार फिर अनु 226 के तहत कार्यवाही की और उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि नवीनीकरण एक परमिट के आधार पर प्राप्त किया गया था जिसे बाद में रद्द कर दिया गया था, इसे एक नए परमिट के रूप में नहीं माना जा सकता है, जब कि मूल परमिट को रद्द कर दिया गया था, तो इसे सभी उद्देश्यों के लिए गैर-प्रभावी माना जाना चाहिए और इसलिए नवीनीकरण को अमान्य माना जाना चाहिए। याचिकाकर्ता ने सुप्रीम कोर्ट में अपील की।

(1) मोटर वाहन अधिनियम 1949 के प्रावधानों के तहत अभी निर्धारित और इसके तहत बनाए गए नियमों के अनुसार, नवीनीकरण मूल परमिट की निरंतरता है। जब मूल परमिट का अपीलार्थी के पक्ष में नवीनीकरण किया गया था तो यह संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत कार्यवाही में उच्च न्यायालय के निर्णय के अधीन था। और इसलिए, जब मूल अनुमति देने वाले आदेश को अंततः रद्द कर दिया गया तो नवीनीकृत अनुमति अमान्य हो गई।

अंजियाह cuke क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी, गुंदूर, 1956 आंध्र लॉ टाइम्स, 347 अस्वीकार कर दिया।

(2) जब अपीलार्थी ने अपने परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन अधिनियम की धारा 58 के तहत किया हो और न केवल एक नए परमिट के लिए, नवीकरण प्रदान करने वाले क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण का आदेश अनिवार्य है। यह अभिनिर्धारित किया जाए कि यह निहित शर्त के अधीन किया गया है कि मूल परमिट के लिए अपीलार्थी का अधिकार उच्च न्यायालय द्वारा मान्यता प्राप्त है और तदनुसार, यदि ऐसा हुआ था, तो नवीनीकृत परमिट प्रभावी नहीं होगा।

वीरप्पा पिल्लई बनाम रमन एंड रमन लिमिटेड, (1952) एस. सी. आर. 583, समझाया और प्रतिष्ठित किया।

सिविल अपीलार्थी {क्षेत्राधिकार सिविल अपील सं। 323 और 1956 का 324।

27 अप्रैल, और 13 जुलाई, 1956 के फैसले और आदेशों के खिलाफ अपील को मद्रास उच्च न्यायालय ने रिट याचिका संख्या में उच्च न्यायालय। 333 और 564 का 1956 .

ए.वी.विश्वनाथ शास्त्री, जे. बी. दादाचंजी, एस. एन. एंडले और रामेश्वर नाथ अपीलार्थी की ओर से

सी. के. डाफ्टरी, भारत के महाधिवक्ता, आर. गनपैथी अय्यर और आर. गोपालकृष्णन, उत्तरदाताओं संख्या 3 और 4. की ओर से 19 फरवरी 1957 न्यायालय द्वारा निर्णय पारीत किया गया

वेंकटरामा अय्यर जे.-ये मद्रास उच्च न्यायालय का अनुच्छेद के तहत दिए गए प्रमाण पत्र पर निर्णय। 133 (1) (ग) संविधान के अनुसार, और वे कुछ महत्व का सवाल उठाते हैं एक परमिट का वास्तविक कानूनी चरित्र जब इसका नवीनीकरण किया जाता है मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के प्रावधानों के तहत (1939 का IV) इसके बाद अधिनियम के रूप में संदर्भित किया गया है , के खिलाफ अपीलें हैं।

पक्षों की दलीलों की सराहना करने के लिए, उन भौतिक तथ्यों को बताना आवश्यक है जो वर्तमान विवाद में उठाए गए। 1952 के अंत में, अधिनियम के तहत उपयुक्त अधिकारियों ने ओंडीपुदुर-शहर में कृषि महाविद्यालय मार्ग कोयंबटूर मद्रास राज्य में स्टेज कैरिज के लिए दो अतिरिक्त परमिट का अनुदान देने का फैसला किया और अधिनियम की धारा 57 के तहत आवेदन आमंत्रित किए गए

कई 39 आवेदक, और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के आदेश दिनांकित 3 दिसंबर , 1952 के द्वारा आवेदक संख्या 24, थोंडामुथुर ट्रेडिंग कंपनी लिमिटेड को एक परमिट प्रदान किया और दूसरा आवेदक संख्या 30, वी. सी. के. बस सेवा कोA

केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड को कुछ असफल आवेदकों के द्वारा अपील की गई थी जिसने अपने आदेश 19 फरवरी 1953 क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण

के आदेश को अपास्त कर दिया तथा परमिट जारी किया, एक स्टैन ट्रांसपोर्ट्स लिमिटेड और दूसरा तिरुमलैस्वामी गौंडर कोA

इस आदेश के द्वारा पीडित आवेदकों द्वारा इस अधिनियम की धारा 64-ए के तहत रिविजन को संशोधनों को प्राथमिकता दी गई थी। सरकार ने स्टैन्स ट्रांसपोर्ट लिमिटेड को परमिट देने की पुष्टि की, लेकिन तिरुमलाई स्वामी गौंडर को दिए गए परमिट को निरस्त कर दिया और इसके बजाय अन्नामलाई बस ट्रांसपोर्ट लिमिटेड को दे दिया।

इसके बाद आवेदक संख्या 24 और 30 संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत मद्रास उच्च न्यायालय में रिट केंद्रीय सड़क यातायात बोर्ड के आदेश दिनांक 19 फरवरी, 1953 व सरकार के आदेश 9 जुलाई, 1953 को अपास्त करवाने के लिए गये थे, लेकिन 8 मार्च 1954 को राजगोपाल अय्यंगार जे. द्वारा बर्खास्त किया गया

बर्खास्तगी के आदेशों के खिलाफ रिट संख्या 31 और 32/1954 को प्राथमिकता दी गई, जिनको राजूनाथ सीजे और पंचपकेसा द्वारा दिनांक 21, मार्च 1956 द्वारा बर्खास्त की गयीA

यह उल्लेख किया जाना चाहिए कि 19 फरवरी, 1953 के आदेश के निष्पादन पर धारा 64 -ए के तहत रिविजन के निपटारे तक रोक लगा दी गई थी। और उच्च न्यायालय में रिट कार्यवाही, जिसके परिणामस्वरूप थॉडामुथुर ट्रेडिंग कंपनी लिमिटेड और वी. सी. के. बस सेवा, जिन्हें 3

दिसंबर, 1952 को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा परमिट दिया गया था, दोनों ने 19 फरवरी, 1953 को उन परमिटों को रद्द किए बिना अपनी बसें चलाना जारी रखा। यह भी उल्लेख किया जाना चाहिए कि जून 1954 में वी. सी. के. बस सेवा का व्यवसाय जो 3 दिसंबर 1952 दिनांकित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के आदेश के तहत परिक्षेत्रों में से एक का अनुदान प्राप्तकर्ता था जो कि वी. सी. के. बस सेवा लिमिटेड नामक एक कंपनी द्वारा अधिग्रहित किया गया था, जो हमारे समक्ष अपीलकर्ता है, और 7 जुलाई, 1954 के क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के एक आदेश द्वारा, इसे वी. सी. के. बस सेवा को दिए गए परमिट के हस्तांतरणकर्ता के रूप में मान्यता दी गई थी।

कथन को जारी रखने के लिए, जो अनुमति उपर्युक्त मुकदमेबाजी का विषय डेढ़ साल की अवधि के लिए था और यह 30 जून 1954 में समाप्त हो गया था। इसकी समाप्ति से पहले, 15 अप्रैल, 1954 को तीन साल की अवधि के लिए इसके नवीनीकरण के लिए अपीलार्थी ने आवेदन किया। इस आवेदन को धारा 57, के तहत विधिवत अधिसूचित किया गया था और अनुदान पर आपत्तियों को स्टेन ट्रांसपोर्ट्स लिमिटेड और अन्नामलाई बस दोनों द्वारा प्राथमिकता दी गयी थी।

5 सितंबर, 1954 को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने अपीलार्थी को एक वर्ष की अवधि के लिए 1 जुलाई, 1954 से 30 जून, 1955 तक अनुमति

प्रदान की जाहिर है इस उम्मीद में कि अपील नं. 31 और 32 वर्ष 1954 का तब तक तय हो जाएगा। 19 मार्च, 1955 को अपीलार्थी ने परमिट के नवीनीकरण के लिए फिर से आवेदन किया, और वह भी धारा 57 के तहत अधिसूचित था। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने 23 जून, 1955 के अपने आदेश द्वारा 1 जुलाई, 1955 से 30 जून, 1958 तक तीन साल की अवधि के लिए परमिट का नवीनीकरण किया। यह परमिट है जो की प्रकरण में विवाद उत्पन्न करता है।

यह पहले ही कहा जा चुका है कि रिट अपील संख्या 31 और 32 वर्ष 1954 को दिनांक 21 मार्च, 1956 को बर्खास्त कर दिया गया।

आशंका है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, उच्च न्यायालय के फैसले को देखते हुए,

23 जून, 1955 को नवीनीकरण किए गए परमिट को रद्द करने के लिए, अपीलकर्ता ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को परमिट रद्द करने से रोकने के लिए निषेध के रिट के लिए वर्ष 1956 की रिट याचिका संख्या 333 दायर की, और उसे राजगोपाल अय्यंगार जे. ने इस आधार पर खारिज कर दिया था। कि जब मूल परमिट को निरस्त कर दिया था, तो उसका नवीनीकरण धरा का धरा रह गया था। इस आदेश के विरुद्ध अपीलार्थी ने 1956 की रिट अपील सं. 42 दायर की और उस पर राजमन्नार सी. जे. और पंचपाकेसा अय्यर जे., ने सुनवाई की जिन्होंने

27 अप्रैल, 1956 के अपने निर्णय द्वारा, उस न्यायालय के पिछले निर्णय के बाद, के. मुथुवादिवेलु बनाम। क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी (1) ने कहा कि नवीनीकरण एक परमिट के आधार पर प्राप्त किया गया था जिसे बाद में रद्द कर दिया गया था, इसे एक नए परमिट के रूप में नहीं माना जा सकता है, जबकी मूल परमिट को निरस्त कर दिया गया था, इसे गैर-स्थायी माना जाना चाहिए सभी उद्देश्यों के लिए, नवीनीकरण आवश्यक है परिणामस्वरूप अपील अपास्त कर दी, लेकिन अनुच्छेद 133 (1) (ग), के तहत एक प्रमाण पत्र प्रदान किया। यह देखते हुए कि मामले ने एक सामान्य महत्व का बिंदु उठाया गया था, जो उनके द्वारा इन शब्दों में कहा गया था:

" जब परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन किया जाता है और प्रदान किया गया और अंततः यह माना जाता है कि मूल अनुमति स्वयं गलत तरीके से दी गई थी, तो क्या पुनर्नवीकृत परमिट उस अवधि के लिए रहता है जिसके लिए यह पुनर्नवीकृत किया गया था या यह स्वतः हो जाता है जब यह अंततः तय किया जाता है कि मूल परमिट वैध रूप से नहीं दिया गया था? "

यह मामला अब सिविल अपील सं. 323 वर्ष 1956 मे हमारे सामने आता है ।

उच्च न्यायालय द्वारा 27 अप्रैल, 1956 को 1956 की रिट अपील संख्या 42, मे अपना निर्णय देने के बाद यहाँ उत्तरदाताओं, अर्थात स्टेन्स ट्रांसपोर्ट लिमिटेड और अन्नामलाई ट्रांसपोर्ट लिमिटेड ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण मे परमिट के लिए आवेदन किया ताकि परिवहन प्राधिकरण उन्हें उच्च न्यायालय के निर्णयों के साथ सहमति से परमिट देगा और 5 मई 1956 , को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने उनके द्वारा 23 जून, 1955 को उनके पक्ष में दी गई अनुमति को अपीलार्थी के पक्ष मे रद्द कर दिया । इसके बावजूद भी उत्तरदाताओं को परमिट जारी किए ा

(1) ए.आई. आर. 1936 मद्रास। 143.

इसके बाद, अपीलार्थी ने रिट 554 वर्ष 1956 दायर की, 5 मई, 1956 के आदेश को रद्द करने के लिए रिट पेश की ा जो की 1956 की रिट याचिका सं-333 और रिट अपील सं-42 के सामने रखी गई थी ा रिट अपील संख्या 88 वर्ष 1956 को राजमन्नार सी जे व पंचपाकेसा अय्यर जे ने 13 जुलाई, 1956 को खारीज कर दिया था ा उस फैसले के खिलाफ अपील भी अनुच्छेद 133 ( 1 ) ( ग) के तहत पेश की गई थी जिसके संबंध मे पहले ही अनुमति दी जा चुकी थी 1956 की सिविल अपील सं-324 इस मामले से संबंधित है इस प्रकार दोनों अपीले एक ही मामले से संबंधित है और एक ही बिंदु उठाती है

विद्वान सलाहकार श्री ए. वी. विश्वनाथ शास्त्री जिन्होंने अपीलों के समर्थन में उपस्थित हुए, तर्क दिए कि उच्च न्यायालय के विद्वान न्यायाधीशों द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण कि जब किसी परमिट को उच्च अधिकारियों द्वारा अपास्त कर दिया जाता है, तो इसे पूरी तरह से अस्तित्वहीन माना जाना चाहिए, और यह परिणाम की उसके नवीनीकरण को शून्य माना जाना चाहिए धारा 57 और 58, की सही व्याख्या, एक नवीनीकरण व्यावहारिक रूप से एक नये अनुदान की प्रकृति में है 1

जुलाई, 1955 से 30 जून, 1958 की अवधि के लिए अपीलार्थी को अनुमति दी गई थी हालांकि एक नवीनीकरण , वास्तव में एक नयी अनुमति थी और यह तथ्य कि पुराना अनुमति पत्र को निरस्त कर दिया गया था इसलिए इस अनुमति के तहत अपीलार्थी के अधिकार को प्रभावित नहीं करता है। उनका यह भी तर्क है कि अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों में विस्तृत प्रावधान हैं। की किसी परमिट को कब निरस्त किया जा सकता है जो अपने आप में इस विषय पर एक पूर्ण संहिता बनाते हुए कि मूल परमिट का रद्द होना उन आधारों में से एक नहीं है जिन पर एक नवीनीकृत परमिट को खारीज रखा जा सकता है, और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण का आदेश 5 मई, 1956 का विधि अधिकार से बाहर था इसलिए रद्द किया जा सकता है।

उत्तरदाताओं के लिए विद्वान सॉलिसिटर-जनरल का तर्क है कि जब एक परमिट का नवीनीकरण किया जाता है, तो नवीनीकरण अधिनियम के प्रावधानों के वास्तविक निर्माण पर होता है। जैसा कि नाम में अर्थ वर्णित है।

पूर्व अनुमति और यह नवीनीकरण, परिणामस्वरूप, जब किसी उच्च प्राधिकारी द्वारा अनुमति का अनुदान निरस्त कर दिया जाता है, तो उसके नवीनीकरण को भी स्वतः रूप से निरस्त कर दिया जाना चाहिए, और यह कि आगे भी एक नवीनीकृत अनुमति को मूल अनुमति की निरंतरता के रूप में नहीं माना जाना चाहिए, यह देखते हुए कि यह उस अनुमति के आधार पर दी गई है, यह एक निहित अवधि के अधीन माना जाना चाहिए कि यदि मूल अनुमति रद्द कर दी जाती है तो इसे निरस्त कर दिया जाना चाहिए। इन विवादों पर निर्णय लेने के लिए जो दो बिंदु उत्पन्न होते हैं वे हैं: ( 1 ) जब किसी परमिट का नवीनीकरण किया जाता है, तो क्या यह मूल परमिट की निरंतरता है, या वास्तव में, यह एक नया परमिट है? और (2) यदि एक नवीनीकृत परमिट मूल परमिट की निरंतरता नहीं है, तो क्या इसका अनुदान निहित शर्त के अधीन कि यदि मूल परमिट रद्द कर दिया जाता है तो इसे रद्द किया जा सकता है?

पहले प्रश्न पर कुछ प्रावधानों का उल्लेख करना आवश्यक है। धारा 57 स्टेज कैरिज को परमिट अनुदान करने में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया

निर्धारित करती हैं - उप-धारा (2) के तहत, इसके लिए आवेदन क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित तिथि से कम से कम छह सप्ताह पहले किए जाने चाहिए।

इसके लिए। उप-धारा (3) में यह अपेक्षा की गई है कि उन्हें निर्धारित तरीके से प्रकाशित किया जाना चाहिए और इसके संबंध में अभ्यावेदन किए जाने का प्रावधान किया गया है। जब कोई अभ्यावेदन इस प्रकार प्राप्त होता है, तो उप-धारा (5) प्रावधान करती है कि इसे बनाने वाला व्यक्ति या उस पर व्यक्तिगत रूप से या विधिवत अधिकृत प्रतिनिधि द्वारा सुनवाई का अवसर दिया जाता है और अनुमति के लिए आवेदन को सार्वजनिक सुनवाई में निपटाया जाता है। धारा 58 नवीकरण से संबंधित है और निम्नानुसार है:

(1) " अस्थायी परमिट के अलावा अन्य परमिट जो धारा 62 के तहत जारी किया गया, ऐसी अवधि के लिए नवीनीकरण के बिना प्रभावी होगा, जो तीन साल से कम और पांच साल से अधिक नहीं होगी जो कि परिवहन प्राधिकरण अपने विवेकाधिकार पर परमिट में निर्दिष्ट कर सकता है: बशर्ते कि जारी किए गए परमिट के मामले में या इस अधिनियम के प्रारंभ के दो वर्षों के भीतर नवीनीकरण किया गया परमिट बिना नवीनीकरण के तीन साल से कम की अवधि के लिए प्रभावी होगा जैसा कि प्रांतीय सरकार निर्धारित करे।

(2) आवेदन पर परमिट का नवीनीकरण किया जा सकता है। परमिट बनाया और निपटाया जा सकता है यदि कि यह एक आवेदन था बशर्ते कि, अन्य शर्तें बराबर हों, एक नवीनीकरण के लिए आवेदन को वरीयता दी जाएगी परमिट के लिए नए आवेदन के अपितु ।

अपीलार्थी के लिए विद्वान वकील का तर्क अधिनियम की धारा 58 (2) के आधार पर एक नवीनीकरण के आवेदन को एक नए परमिट के लिए आवेदन के अनुसार ही बरता जाएगा कि इसे धारा 57 के तहत अधिसूचति किया जाना है और उसके संबंध में अभ्यावेदन मंगवाए जाने चाहिए और एक सार्वजनिक सुनवाई में विचार किया जाना चाहिए, हालांकि पिछले परमिट का अनुदान एक वरीयता का आधार प्रदान करता है यह सीमा के अधीन है कि अन्य शर्तें समान हैं और इस प्रकार केवल ध्यान में रखे जाने वाले कई कारकों में से एक है, और कि इसलिए जब वास्तव में नवीनीकरण दिया जाता है, तो यह गुणों के स्वतंत्र विचार पर होता है और इसे नए अनुदान से अलग नहीं किया जा सकता है। आगे यह तर्क दिया गया कि धारा 58(2) के लिए इसका मतलब नहीं था, क्योंकि यह अच्छी तरह से स्थापित था कि एक अनुमति अधिकार का विषय नहीं था, और अधिनियम के तहत अधिकारी अपनी शक्तियों के भीतर कार्य करेंगे यदि उन्होंने नवीनीकरण के लिए एक आवेदन को अस्वीकार कर दिया और एक नए आवेदक को एक नया परमिट दिया। यह भी तर्क दिया गया कि

हालांकि क़ानून में परमिट के नवीनीकरण की बात की गई है, लेकिन यह अभिव्यक्ति मे सटीक रूप से सामने नहीं आई है। क्योंकि कानूनी शब्दावली में, नवीनीकरण का तात्पर्य है कि जिस लेनदेन का नवीनीकरण किया जाता है, उदाहरण के लिए, एक पट्टा, उसे आगे की अवधि के लिए उन्हीं शर्तों पर संचालित करना है, लेकिन जब एक परमिट का नवीनीकरण किया गया था, तो यह अधिकारियों के लिए नई शर्तें लागू करने के लिए खुला था, उस अवधि को बदलने के लिए जिसके दौरान इसे संचालित करना था और आम तौर पर मूल परमिट की शर्तों को संशोधित करने के लिए हमें "नवीनीकरण" शब्द का उपयोग नहीं करना चाहिए।

इन तर्कों में बल है, लेकिन इस प्रश्न से संबंधित अन्य प्रावधान भी हैं, और जब उनकी समग्र रूप से समीक्षा की जाती है, तो यह पुर्ण रूप से स्पष्ट है कि विधायिका का इरादा नवीनीकरण को पिछले परमिट की निरंतरता के रूप में मानने का था ।

धारा 58 (1) यह अधिनियमित करता है कि एक परमिट निर्दिष्ट अवधि के लिए प्रभावी होगा, लेकिन यह "नवीकरण के बिना" शब्दों द्वारा योग्य है। इसलिए जब कोई नवीनीकरण होता है तो प्रभावी अवधि मूल निर्दिष्ट अवधि, लेकिन वह अवधि जिस तक नवीकरण प्रदान किया जाता है। यह इंगित करता है कि एक नवीनीकृत परमिट का जीवन एक और

निरंतर है। जब हम अधिनियम के तहत बनाए गए नियमों की ओर मुड़ते हैं तो इस मामले को संदेह से परे रखा जाता है। नियम 184 (1) में प्रावधान है कि जब नवीनीकरण किया जाता है, तो इसे परमिट पर ही अनुमोदित किया जाएगा, और फॉर्म संख्या 33, जो इसके लिए निर्धारित है, निम्नानुसार है:

"एतद्वारा इस परमिट को दिनांक .....19....." तक नवीनीकरण किया जाता है।

इस प्रकार, जो नवीनीकृत किया जाता है वह "यह परमिट" है। इस संबंध में, अधिनियम की धारा 2 (2) का "प्रांतीय या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा जारी दस्तावेज" में "परमिट" की परिभाषा का संदर्भ दिया जाना चाहिए। वर्तमान चर्चा के उद्देश्य के लिए नियम 185 बहुत महत्वपूर्ण है, और यह इस प्रकार है:

"यदि परमिट के नवीनीकरण के लिए कोई आवेदन इन नियमों के अधीन किया गया है और निर्धारित तिथि तक निर्धारित शुल्क के अनुसार भुगतान किया गया है, परमिट तब तक प्रभावी रहेगा जब तक कि आवेदन पर आदेश पारित नहीं हो जाते या आवेदन की प्राप्ति की तारीख से तीन महीने की समाप्ति तक, जो भी पहले हो। यदि आवेदन पर आदेश आवेदन प्राप्त होने की तारीख से तीन

महीने के भीतर पारित नहीं किए जाते हैं, तो परमिट धारक आवेदन में निर्दिष्ट अवधि के लिए परिवहन प्राधिकरण द्वारा परमिट का नवीनीकरण कराने का हकदार होगा। आवेदन में निर्दिष्ट अवधि या एक साल के लिए जो भी कम हो और परिवहन प्राधिकरण, परमिट धारक को पंजीकरण प्रमाण पत्र या प्रमाण पत्र और परमिट के भाग बी या भाग ए , जैसा भी मामला हो, पेश करने के लिए कहें और तदनुसार परमिट के भाग ए और बी में नवीनीकरण का समर्थन करेगा और धारकों को परमिट वापस कर देगा।

इस नियम के तहत, जब नवीनीकरण के लिए आवेदन किया जाता है, तो पहले से दी गई अनुमति तब तक लागू रहती है जब तक कि उस पर कोई आदेश पारित नहीं हो जाता है, और इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि यदि तीन महीने के भीतर कोई आदेश पारित नहीं किया जाता है, तो नियम में उल्लिखित अवधि के लिए-----

परमिट स्वतः नवीनीकृत हो जाता है यह उत्तरदाताओं के इस तर्क की नवीनीकरण पहले के परमिट की निरंतरता है के समर्थन में एक लंबा रास्ता तय करता है। यह भी उल्लेख किया जाना चाहिए कि नियम मूल अनुमति आवेदन व नवीनीकरण के लिए विभिन्न प्रपत्र प्रदान करते हैं । नया परमिट और नवीनीकरण के लिए एक नया शुल्क उन आवेदनों के

साथ भुगतान भी अलग है। अधिनियम और नियम प्रासंगिक प्रावधानों का एक पठन निर्विवाद रूप से इस निष्कर्ष पर ले जाते हैं कि दिया गया। तथ्य यह है कि नवीकरण का अनुदान एक नहीं है बेशक, या यह कि यह अधिकारियों के लिए खुला है नवीनीकरण के समय नई शर्तें लागू करने के लिए, जब वास्तव में परमिट का नवीनीकरण किया जाता है, तो एक नवीकरण के रूप में इसके चरित्र में बदलाव नहीं होता है।

अब हम अपीलार्थी के विद्वान वकील द्वारा उद्धृत अधिकारों पर विचार करेंगे जो इस दृष्टिकोण का समर्थन करते हैं कि अधिनियम के तहत नवीनीकरण एक नए परमिट के समान स्थिति में है। महाबीर मोटर कं. बनाम बिहार राज्य (1), में निर्णय का मुद्दा यह था कि क्या धारा के तहत अपील की गई थी। 64 (च) परमिट के नवीनीकरण को मंजूरी देने वाले आदेश के खिलाफ न्यायालय के समक्ष विवाद यह था कि अधिनियम ने परमिट के अनुदान और उसके नवीनीकरण के बीच अंतर किया, और वह एस के रूप में। 64 (च) केवल एक आदेश देने के खिलाफ अपील के लिए प्रदान किया गया है नवीनीकरण प्रदान करने वाले आदेश के खिलाफ कोई अपील नहीं होती है। इस तर्क को पलटते हुए न्यायालय में देखा गया:

"अनुदान और नवीनीकरण दोनों पर मोटर वाहन अधिनियम की धारा 58, 47 और 57 के कारण लगभग एक ही स्तर का कम या ज्यादा प्रभाव पड़ता है।

इस अवलोकन से परमिट के नवीनीकरण में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया और धारा 64 के तहत दी गई अपील के अधिकार का संदर्भ है, उस प्रक्रिया के हिस्से के रूप में। जब परमिट का नवीनीकरण किया जाता है तो इसका उसकी प्रकृति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। एक अन्य निर्णय जिस पर अपीलार्थी ने दृढ़ता से भरोसा किया वह अंजियाह बनाम क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी, गुंटूर (2) है। वहाँ, तथ्य यह थे कि परमिट की शर्तों के उल्लंघन के लिए एक निलंबन का आदेश पारित किया गया था ।

(1) [1956] आई. एल. आर. 34 पटना 429.

आदेश की शुद्धता को उच्च अधिकारियों के समक्ष चुनौती दी गई थी, लेकिन सफलता नहीं मिली। इस बीच, परमिट में निर्धारित अवधि समाप्त हो गई और उसका नवीनीकरण हो गया प्रश्न यह था कि क्या निलंबन की अवधि नवीनीकृत परमिट के खिलाफ लागू की जा सकती थी । आंध्र उच्च न्यायालय ने कहा कि ऐसा नहीं हो सकता, क्योंकि नवीकरण, संक्षेप में, एक नया परमिट था न कि केवल पुराने की निरंतरता। यह है निर्णय में इसका कारण इस प्रकार कहा गया था:

"इस तरह नवीनीकरण का कोई अधिकार नहीं है जैसे कि कब एक परमिट का नवीनीकरण किया जाता है, जारी रखने पर जोर देने के लिए परमिट धारक का इस पर कोई अधिकार भी नहीं है यह अवांछनीय होगा कि अधिकारी

जिस किसी को भी वे चुनते हैं उसे अनुमति देने के लिए या किसी भी शर्त के अधीन जो उन्हें लगता है कि अधिरोपित करना आवश्यक है, बशर्ते कि वे सभी कार्य लोक हित में और समय के अधीन कर रहे हों मोटर वाहन अधिनियम और नियमों के प्रावधान के तहत बनाया गया।”

ये विचार, हालांकि बल के बिना नहीं कर सकते हैं हमारी राय में, जिन अन्य प्रावधानों को हमने बनाया है उनमें तैयार किए जाने वाले अनुमान से अधिक बल नहीं है , संदर्भ और पहले से दिए गए कारणों के लिए, हम इस निर्णय से सहमत होने में असमर्थ हैं।

इस दृष्टि से कि हमने अधिनियम और नियमों के तहत नवीनीकरण मूल परमिट की निरंतरता है इस बात पर कोई नहीं हो सकता है कि अपीलार्थी के अधिकार क्या हैं। जब वी. सी. के. बस सेवा का स्वामी को 3 दिसंबर, 1952 को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा अनुमति प्रदान की गई थी , वह अनुदान उच्च अधिकारियों के निर्णय का परिणाम के अधीन थी । उस पर 5 सितंबर, 1954 को जब परमिट का नवीनीकरण किया गया था तो रिट अपील संख्या 32 वर्ष 1954 में उच्च न्यायालय का निर्णय था , जो तब लंबित था। 5 सितंबर, 1954 को अपीलार्थी के पक्ष में परमिट का फिर से नवीनीकरण किया गया। जो उस निर्णय के अधीन था । जब उच्च न्यायालय ने 21 मार्च , 1956 के अपने फैसले से-----

उक्त रिट अपील में पारित परमिट को रद्द करने को बरकरार रखा गया जो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा 3 दिसंबर, 1952 को वी. सी. के. बस सेवा को दिया गया था, 23 जून, 1955 को नवीनीकृत परमिट कम से कम उस तारीख से अप्रभावी हो गया था। इसलिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने इसे अमान्य मान लिया और 5 मई, 1956 के अपने आदेश द्वारा उत्तरदाताओं को अनुमति प्रदान की।

दूसरा सवाल वैकल्पिक तर्क पर उठता है। उत्तरदाताओं द्वारा यह उल्लेख कि भले ही नवीनीकरण को मूल परमिट की निरंतरता के रूप में नहीं बल्कि एक स्वतंत्र अनुदान के रूप में माना जाना चाहिए, यह एक निहित शर्त के अधीन माना जाना चाहिए कि यदि मूल परमिट को अंततः निरस्त कर दिया जाता है, तो उसका नवीनीकरण समाप्त हो जाना चाहिए। अपीलार्थी के विद्वान वकील, श्री शास्त्री, इस तर्क के सही निहितार्थ पर विवाद करते हैं। उनका तर्क है कि जब अनुबंध की शर्तों को मूर्त रूप देने वाला कोई दस्तावेज होता है, तो उसमें ऐसी शर्त लगाने की अनुमति नहीं है, यदि वह उसमें निहित किसी भी शर्त का खंडन या परिवर्तन करेगी, कि परमिट एक शर्त को पढ़ना कि यदि उच्च न्यायालय का निर्णय अपीलार्थी के खिलाफ जाता है, तो यह समाप्त हो जाएगा, और उसमें निहित शर्तों को संशोधित करना होगा कि यह 30 जून, 1958 तक प्रभावी रहेगा, और

इसलिए यह निहित नहीं किया जा सकता है। वह एफ. ए. टैम्पलिन स्टीमशिप कंपनी लिमिटेड बनाम एंग्लो मैक्सिकन पेट्रोलियम उत्पाद कंपनी लिमिटेड (1): में लॉर्ड पार्कर ने निम्नलिखित अवलोकन पर भी निर्भर करता है।

" यह सिद्धांत अनुबंध कानून में से एक है, जो अनुबंध में निहित कुछ नियम या शर्तों पर निर्भर करता है न की किसी ऐसी चीज पर जो अनुबंध को पूरी तरह समाप्त कर देती है बेशक, किसी भी अनुबंध में लागू करना असंभव है। कोई भी नियम या शर्त जो इसके स्पष्ट प्रावधानों के साथ असंगत है "।

यह निस्संदेह कानून है कि जब किसी अनुबंध या अनुदान की शर्तों को लिखित रूप से सीमित कर दिया जाता है, तो उसमें कोई शर्त निहित नहीं की जा सकती है, जो इसकी स्पष्ट शर्तों के साथ असंगत होगी। लेकिन उत्तरदाताओं का तर्क-----

( 1 ) [ 1916 ] 2 ए. सी. 397,422।

इस सिद्धांत के साथ कोई टकराव नहीं करता है। वे परमिट की शर्तों में कोई संशोधन या परिवर्तन प्राप्त करने की कोशिश नहीं करते हैं, इस तरह के संशोधन या परिवर्तन के अधीन इसे संचालित करने के लिए छोड़ देते हैं। वे चाहते हैं कि अवधि और अन्यथा के रूप में अपनी सभी शर्तों के

साथ पूरा परमिट निष्क्रिय हो गया हो। वे जो निवेदन कर रहे हैं वह एक ऐसी शर्त है जिसके बाद परमिट बंद हो जाएगा, और उस स्थिति में ऊपर उद्धृत अवलोकन का कोई औचित्य नहीं है। इस संदर्भ में एफ. ए. टैम्पलिन स्टीमशिप कंपनी लिमिटेड बनाम एंग्लो-मैक्सिकन पेट्रोलियम उत्पाद कंपनी, लिमिटेड (ऊपर): में लॉर्ड पार्कर के भाषण में बाद में होने वाले निम्नलिखित अवलोकन का संदर्भ दिया जा सकता है।

" इसके अलावा, कुछ शर्तों को दूसरो की तुलना मे अधिक आसानी से लागु किया जा सकता है । आम तौर पर मुझे लगता है कि , मुझे एक शर्त पूर्ववर्ती को हराने कि शर्त लगाना आसान लगता है इस प्रकार, इस शर्त को लागू करने में कोई कानूनी बाधा नहीं है कि यदि उच्च न्यायालय द्वारा मूल परमिट के लिए अपीलार्थी के अधिकार को अस्वीकार कर दिया गया है तो नवीनीकरण रद्द कर दिया जाना चाहिए।

यह हमें तथ्य के सवाल पर लाता है, क्या अनुज्ञप्ति और उन परिस्थितियों की जांच करने पर जिनके तहत इस परमिट को दिया गया था, हम अनुमान कर सकते हैं कि यह क्षेत्रीय ट्रांस पोर्ट प्राधिकरण का इरादा था कि परमिट को नवीनीकृत किया जाए, अपील में उच्च न्यायालय के निर्णय का परिणाम जो तब उसके समक्ष लंबित था। 3 दिसंबर, 1952

को वी. सी. के. बस सेवा को दिया गया परमिट 19 फरवरी, 1953 को रद्द कर दिया गया था और केवल स्थगन आदेशों के कारण ही बस को अनुमति दी गई थी। जब अपीलार्थी ने नवीनीकरण के लिए 15 अप्रैल, 1954 आवेदन किया तो अनुदान का विरोध हुआ जो दोनों अपीलार्थियों की ओर से किया गया और उनकी आपत्ति को ध्यान में रखते हुए, सरकार ने 9 जुलाई, 1953 के निर्णय के आधार पर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने 1 जुलाई, 1954 से 30 जून, 1955 तक एक वर्ष के लिए परमिट का नवीनीकरण किया। यह सच है कि जब अपीलार्थी ने 19 मार्च, 1955 को नवीनीकरण के लिए फिर से आवेदन किया, तो प्रत्यर्थियों ने वहां आपत्ति नहीं उठाई, बल्कि उच्च न्यायालय में अपील अभी भी लम्बीत थी

उनके पास यह मानने का अच्छा कारण था कि नवीनीकरण से अधिकार प्रभावित नहीं होंगे

उच्च न्यायालय द्वारा उनके पक्ष में घोषित किया गया। चूंकि मूल परमिट के अनुदान और बाद की कार्यवाही से संबंधित सभी कागजात क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के समक्ष रिकॉर्ड का हिस्सा थे जब उन्होंने 23 जून, 1955 को परमिट का नवीनीकरण किया था, इस निष्कर्ष का विरोध करना असंभव है कि वह वास्तव में केवल उच्च न्यायालय के निर्णय के अधीन परमिट का नवीनीकरण करना चाहते थे।

इस संबंध में यह ध्यान रखना अत्यंत महत्वपूर्ण है कि अपीलार्थी ने नए परमिट के लिए नहीं बल्कि नवीनीकरण के लिए आवेदन किया था, और इसे मंजूरी देते समय, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने स्पष्ट रूप अधिनियम के नियम 134-ए व सपठित धारा 58 के तहत उनकी शक्तियों से कार्य किया और यदि उन्होंने स्पष्ट रूप से यह प्रावधान नहीं किया कि यह उच्च न्यायालय के निर्णय के अधीन था, तो ऐसा इसलिए होना चाहिए क्योंकि उन्होंने यह माना होगा कि यह इस तथ्य में निहित था कि यह केवल एक नवीकरण था। उच्च न्यायालय द्वारा अपना फैसला सुनाए जाने के तुरंत बाद अपीलार्थी ने इस तरह से समझा कि यह उसके द्वारा की गई कार्यवाही से संदेह से परे स्पष्ट है।

लेकिन है वीरप्पा पिल्लई बनाम रमन एंड रमन लिमिटेड (1) के निर्णय के आधार पर यह अपीलार्थी के लिए तर्क दिया जाता है कि पक्षकारों के अधिकार मुकदमे के तहत थे, परमिट में यह शर्त लगाने के लिए पर्याप्त आधार नहीं है कि उस मुकदमे के परिणाम के अधीन है, जबकी इसकी शर्तों में यह बेशर्त है। हम उस निर्णय को इस तरह के किसी भी व्यापक विवाद के लिए अधिकार के रूप में नहीं देखते हैं। वहाँ, सवाल पाँच परमिटों से संबंधित था, जो की एक मूल रूप से बालासुब्रमण्य को दिए गए थे। रमन एंड रमन लिमिटेड ने संबंधित बसों का हस्तांतरण प्राप्त किया, और परमिट के हस्तांतरण के लिए ट्रांस पोर्ट अधिकारियों को

आवेदन किया। फिर वीरप्पा ने बाद में बालासुब्रमण्य से उन्हीं बसों का स्थानांतरण प्राप्त किया,

( 1 ) ( 1952 ) एस. सी. आर. 583, एस.

जो उनके नाम पर परमिट स्थानांतरित करने के लिए 3 अक्टूबर, 1944 को आवेदन किया था। उन्होंने उप-न्यायालय, कुंभकोणम में एक मुकदमा भी दायर किया जो बसों के लिए अपना अधिकार स्थापित करने के लिए रमन एंड रमन लिमिटेड के खिलाफ था, और 2 मई, 1946 को उनके पक्ष में यह फैसला सुनाया गया था। रमन और रमन लिमिटेड ने इस फैसले के खिलाफ मद्रास उच्च न्यायालय में अपील की जिसने 2 सितंबर, 1949 के अपने निर्णय द्वारा, उप-न्यायालय के आदेश को उलट दिया और अभिनिर्धारित किया कि वह बसों की हकदार थीं। जब यह कार्यवाहियाँ चल रही थी, परिवहन प्राधिकरण ने 28 मार्च, 1944, जो परमिट जो बालासुब्रमण्य को दिए गए थे, निलंबित कर दिए गए और इसके बजाय, वे वीरप्पा को समय-समय पर अस्थाई परमिट जारी कर रहे थे जिसे उप-न्यायालय, कुंभकोणम में मुकदमे में रिसीवर नियुक्त किया गया। 29 मार्च, 1949 को सरकार ने अस्थायी रूप से अनुदान देने की नीति को अनिश्चित काल के लिए बंद करने का निर्णय लिया, और तदनुसार वीरप्पा को अस्थायी अनुमति दी गयी। फिर 14 अक्टूबर, 1949 को, वीरप्पा ने इन स्थायी परमिटों के नवीनीकरण के लिए आवेदन

किया। और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने 3 जनवरी, 1950 को इसे मंजूरी दे दी। सवाल यह था कि क्या यह आदेश इस आधार पर गलत था कि यह उच्च न्यायालय के रमन एंड रमन लिमिटेड निर्णय के साथ असंगत था जिसने ही बसों के लिए एक वैध स्वामित्व प्राप्त किया था। इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि परमिट देने में बसों का स्वामित्व केवल एक कारक था जिसे ध्यान में रखा जाना चाहिए, और उनके निर्णय पर अनुच्छेद 226 के तहत कार्यवाही में सवाल नहीं उठाया जा सकता है। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि नवीनीकरण जो 3 जनवरी, 1950 को दिया गया था, वह स्थायी परमिट था जो 29 मार्च, 1949 के सरकार के आदेश के अनुसरण में दिया गया था जिसने स्पष्ट रूप से नीति का विषय घोषित किया था कि इसके बावजूद पक्षकारों के बीच मुकदमेबाजी के लंबित होने पर वीरप्पा को स्थायी अनुमति दी जानी चाहिए। इसके बाद यह शर्त लगाने का कोई सवाल ही नहीं हो सकता कि वे न्यायालय के निर्णय के अधीन थे। इसके अलावा, 2 सितंबर, 1949 को मुकदमा समाप्त होने के बाद 3 जनवरी, 1950 को वीरप्पा को नवीनीकरण की अनुमति दी गई थी और उस आदेश पर कोई भी हमला केवल अपीलार्थी द्वारा ही किया जा सकता है और वह नहीं किया गया था।

हमारी राय है कि वीरप्पा पिल्लई बनाम रमन एंड रमन लिमिटेड

(1) का निर्णय अपीलार्थी को कोई सहायता नहीं देता है।

परिणामस्वरूप, हम उच्च न्यायालय के निर्णय की पुष्टि करते हैं, न्यायालय ने दोनों आधारों पर कहा कि 23 जून, 1955 को किया गया नवीनीकरण 3 दिसंबर, 1952 को दिए गए परमिट की निरंतरता है और यह उस समय इस आधार पर अपास्त किया जाना चाहिए जब यह अंततः उच्च न्यायालय के रिट अपील संख्या 32, 1954 के दिनांक 21 मार्च, 1956 के फैसले द्वारा रद्द कर दिया जाएगा। और इस आधार पर कि यह उस नवीकरण की एक निहित शर्त थी कि यह उस अपील में उच्च न्यायालय के निर्णय के अधीन होना था, और यह कि जो घटना घटी थी उसका प्रभाव समाप्त हो या था ।

ये अपील विफल हो जाती हैं, और सिविल अपील सं. 323 वर्ष 1956 की लागत के साथ खारिज कर दी जाती हैं।

अपीले खारिज कर दी गईं

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी महेश कुमार (आर.जे.एस.) द्वारा किया गया है।

**अस्वीकरण:** यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है एवं किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक एवं आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा एवं निष्पादन तथा कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।