

श्रीनिवास रेड्डी और अन्य

बनाम

मैसूर राज्य व अन्य

(मुख्य न्यायाधीश बी. पी. सिन्हा एवं न्यायाधिपति इमाम जाफर,जे. एल.

कपूर,

के. एन. वांचू और के. सी. दास गुप्ता)

मोटर वाहन-परिवहन सेवाओं का राष्ट्रीयकरण-योजना-एक साथ लागू होने में सक्षम होनी चाहिए-राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा परमिट के लिए आवेदन-प्रक्रिया- मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 1956 (1956 का 100) द्वारा यथा संशोधित मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (1939 का 4), 68 सी, 68 एफ (1), 57 (2)।

याचिकाकर्ताओं (जो पहले 1959 की रिट याचिका संख्या 75 में याचिकाकर्ता भी थे) के स्टेज कैरिज (मंजिली वाहन) परमिट, दिनांक 31 मार्च, 1958 को समाप्त हो रहे थे, तथा उनका 31 मार्च, 1959 तक नवीनीकरण किया गया था। जनता को असुविधाजनक स्थिति से बचाने के लिए धारा 68 मोटर वाहन अधिनियम के तहत राष्ट्रीयकरण की एक नई योजना को अनुमोदित और प्रकाशित किया गया, जिसके तहत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने याचिकाकर्ताओं को तब तक के लिए अस्थायी परमिट दिए, जब तक कि राज्य परिवहन विभाग उनके परमिट प्राप्त नहीं

कर लेता। परमिटों के प्रभावी होने की तारीख से छह सप्ताह से भी कम अवधि से पहले, धारा 68 एफ (1) के तहत विभाग ने योजना अनुसार परमिट के लिए आवेदन किया, जो की अधिनियम की धारा 57 (2) के प्रावधानों के विपरीत था। याचिकाकर्ताओं ने भी अपने परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन किया था। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने विभाग को परमिट जारी किए और याचिकाकर्ताओं के नवीनीकरण आवेदनों को खारिज कर दिया। याचिकाकर्ताओं ने उस आदेश को निरस्त कराने के लिए संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय का रुख किया। उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि धारा 57 (2) का अनुपालन नहीं किये जाने के कारण विभाग को परमिट जारी किया जाना गलत था तथा याचिकाकर्ताओं के परमिट के नवीनीकरण से इनकार किया जाना भी गलत था, लेकिन उच्च न्यायालय ने रिट याचिका को इस आधार पर खारिज कर दिया कि याचिकाकर्ताओं को दी जा सकने वाली राहत केवल अल्पकालिक ही हो सकती है। याचिकाकर्ताओं ने इस न्यायालय में अपील करने में सक्षम होने के लिए एक प्रमाण पत्र के लिए आवेदन किया और उक्त आवेदन के लंबित रहते हुए संविधान के अनुच्छेद 32 के तहत इस न्यायालय में भी आवेदन किया। उनकी ओर से यह तर्क दिया गया था कि उनके नवीनीकरण के आवेदनों को अस्वीकार किये जाने व अधिनियम की धारा 68 एफ (1) के तहत विभाग को परमिट दिए जाने से पूर्व, विभाग को योजना के दायरे में आने वाले सभी मार्गों के संबंध में परमिट के लिए

आवेदन करना चाहिए ताकि संविधान के अनुच्छेद 14 के तहत ऑपरेटर और ऑपरेटर के बीच किसी भी भेदभाव की कोई संभावना न हो तथा संविधान के अनुच्छेद 19 (1) (छ) के तहत याचिकाकर्ताओं का उनका व्यवसाय को जारी रखने का अधिकार प्रभावित नहीं हो। यह तर्क भी दिया गया कि अधिनियम की धारा 57 (2) का अनुपालन नहीं किये जाने के कारण विभाग को परमिट प्राप्ति का अधिकारी नहीं है। विभाग की ओर से कहा गया कि योजना को चरणबद्ध तरीके से लागू करना उनके उपर निर्भर है, तथा अधिनियम की धारा 68 एफ (1) के तहत किसी आवेदन पर धारा 57 (2) के उपबंध लागू नहीं होते एवं किसी प्रकार के भेदभाव से भी इंकार किया ।

अभिनिर्धारित किया गया (मुख्य न्यायाधीश बी. पी. सिन्हा एवं न्यायाधिपति इमाम जाफर, के. एन. वांचू और के. सी. दास गुप्ता द्वारा), कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68 एफ की भाषा से यह स्पष्ट है कि उसके तहत राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा परमिट के लिए किए अधिनियम के अध्याय 8 के तहत विहित प्रक्रिया के अनुसार आवेदन किया जाना चाहिए, अतः स्वीकार्य रूप से यह आवेदन अधिनियम की धारा 57 (2) के तहत किया जाना चाहिए। अतः मात्र इसी आधार पर हस्तगत प्रकरण में राज्य परिवहन विभाग को परमिट दिए जाने संबंधी आदेश निरस्त किए जाने योग्य है।

अधिनियम की धारा 68 सी के उपबंधानुसार, जहां एक पूरे मार्ग को संचालित करने का आशय नहीं होकर मात्र उसके एक हिस्से को संचालित करने का आशय हो, वहां उक्त अकेले हिस्से को मार्ग के रूप में निर्दिष्ट किया जाना चाहिए न कि पूरे मार्ग को, जैसा कि हस्तगत प्रकरण में किया है। हालाँकि, इस योजना का स्पष्ट रूप से उद्देश्य था कि सभी मार्गों को उनकी संपूर्णता में लिया जाना चाहिए और इसलिए विशेषक शब्दों का मात्र अधिशेष के तौर पर उपयोग किया गया है।

न्यायाधीश कपूर अनुसार-अधिनियम की धारा 68 सी व 68 एफ के उचित निर्वचन से यह कहा जा सकता है कि विधायिका का उद्देश्य यह था कि योजना को संपूर्ण तौर पर लागू किया जाना चाहिए, अन्यथा लागू ही नहीं किया जाना चाहिए। संपूर्ण योजना जटिल तरीके से लागू किया जाना अव्यवहारिक है। योजना को लागू किए जाने हेतु थोड़ा लचीलापन आवश्यक है अन्यथा परिवहन सेवाओं के राष्ट्रीयकरण की भारत की स्वीकृत राज्य नीति, अनिश्चित काल के लिए स्थगित होने की संभावना है। धारा 68 एफ की भाषा इस तर्क का कोई समर्थन नहीं करती है, न ही उक्त धारा में प्रयुक्त शब्द "होने के अनुसरण में" का अभिप्राय यह है, कि योजना को संपूर्णता में लागू किए बगैर उसके किसी एक हिस्से को लागू नहीं किया जा सकता हो।

संदर्भ ब्रैडफोर्ड निगम बनाम। मायर्स, (1916) 1 ए. सी. 242

यदि राज्य उन मार्गों को अपने अधिकार में नहीं ले सकता है, जिनके लिए तुरंत आवेदन किया जा सकता है, तो अधिग्रहण, न केवल कठिन हो जाएगा, बल्कि इस बीच अन्य हितों के सृजित होने से बेहद महंगा भी हो सकता है। इसलिए, जहां राज्य युक्तियुक्त समय के भीतर एक योजना को लागू करने का इरादा रखता है, वहां यदि राज्य ईमानदारी से, निष्पक्ष रूप से और बिना किसी अप्रत्यक्ष उद्देश्य के कार्य करता है तो ऐसी कोई वजह नहीं हो सकती है कि योजना को युक्तियुक्त समय के लिए विभिन्न मार्गों के लिए लागू नहीं किया जा सके ।

चूंकि वर्तमान मामले में राज्य उपक्रम ने योजना के एक हिस्से को लागू किया है और धारा 57 (2) व अधिनियम के सुसंगत उपबंधों के तहत परमिट के लिए नए आवेदन किए हैं, अतः राज्य के पक्ष में दिए गए परमिटों को रद्द करने के लिए एक औपचारिक आदेश पारित करना आवश्यक नहीं है।

संदर्भ के. एन. गुरुस्वामी बनाम मैसूर राज्य, [1955] 1 एस. सी.

आर. 305

मौलिक न्यायनिर्णय: याचिका सं. 95/1959

संविधान के अनुच्छेद 32 के तहत मौलिक अधिकारों के प्रवर्तन के लिए याचिका ।

सी. के. दफ्तरी (भारत के महाधिवक्ता) और बी. आर. एल. अयंगर ,
याचिकाकर्ताओं की ओर से।

एच. एन. सान्याल (भारत के अतिरिक्त महाधिवक्ता),आर.
गोपालकृष्णन और टी. एम. सेन, उत्तरदाता संख्या 1 और 2 के लिए.

6 नवंबर 1959। मुख्य न्यायाधीश सिन्हा एवं न्यायाधिपति इमाम, वांचू
और दास गुप्ता का निर्णय न्यायाधिपति वांचू द्वारा दिया गया।
न्यायाधिपति जे. कपूर ने अलग निर्णय दिया।

न्यायाधिपति वांचू - संविधान के अनुच्छेद 32 के तहत यह याचिका,
1959 की रिट याचिका संख्या 75 की अगली कड़ी है, जिसका भी आज
निस्तारण किया जा रहा है। चूंकि याचिका सं. 75 के निर्णय में याचिका
प्रस्तुत किए जाने के कारणों का ब्यौरा दिया जा चुका है, अतः हस्तगत
निर्णय में उक्त तथ्यों की पुनरावृत्ति किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

याचिका सं. 75 व हस्तगत याचिका में याचिकाकर्ता एक ही हैं, जो
मैसूर राज्य की अनेकल पॉकेट में परिवहन संचालक थे। उनके पास
विभिन्न मार्गों के लिए स्टेज कैरीएज परमिट थे, जो 31 मार्च, 1958 को
समाप्त हो रहे थे, तथा उनके उक्त परमिटों का 31 मार्च, 1959 तक
नवीनीकरण किया गया था। इस बीच, मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के
अधिनियम IV सं. 4,(जिसे इस निर्णय में अधिनियम कहा गया है), के
अध्याय-IV ए के तहत एक अनुमोदित योजना तैयार करने के लिए कदम

उठाए गए। इस योजना को अंततः मंजूरी दी गई और 23 अप्रैल, 1959 को प्रकाशित किया गया।

हालांकि जन-सामान्य को असुविधा से बचाने के लिए याचिकाकर्ताओं को, 31 मार्च, 1959 के बाद चार महीने की अवधि के लिए या मैसूर राज्य सड़क परिवहन विभाग (जिसे इस निर्णय में विभाग कहा गया है) को परमिट दिए जाने तक कि समयावधि, इनमें से जो भी पहले हो, तक के लिए धारा 68 एफ के तहत **अस्थाइ** परमिट दिए गए थे। 23 जून, 1959 से कुछ समय पूर्व, विभाग ने योजना के तहत परमिट के लिए आवेदन किया, जबकि याचिकाकर्ताओं ने अपने परमिट के नवीनीकरण के लिए आवेदन किया। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, बेंगलोर (जिसे इस निर्णय में प्राधिकरण कहा गया है) ने विभाग को परमिट जारी किए और 23 जून, 1959 को याचिकाकर्ताओं के नवीनीकरण आवेदनों को खारिज कर दिया। याचिकाकर्ताओं ने तब विभाग को परमिट जारी करने और उन्हें नवीनीकरण से इनकार करने को चुनौती देते हुए मैसूर उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका प्रस्तुत की। इस याचिका का दिनांक 14 जुलाई, 1959 को निस्तारण करते हुए उच्च न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया कि विभाग को परमिट जारी किया जाना अमान्य है और याचिकाकर्ताओं के नवीनीकरण आवेदनों की अस्वीकृति किया जाना त्रुटिपूर्ण है, लेकिन उच्च न्यायालय ने उक्त याचिका को इस आधार पर खारिज कर दिया कि याचिकाकर्ता जिस राहत के हकदार है, वह अल्पकालिक होगी।

याचिकाकर्ताओं ने तब इस न्यायालय में अपील कर सकने हेतु प्रमाण पत्र के लिए आवेदन किया, जो अभी भी लंबित है। वर्तमान याचिका 3 अगस्त, 1959 को दायर की गई थी।

इस याचिका में याचिकाकर्ताओं का पहला तर्क यह है कि अधिनियम के अध्याय IV-A के तहत योजना को अनुमोदित और प्रकाशित किए जाने के बाद, विभाग का यह कर्तव्य था कि वह धारा 68 एफ के तहत योजना के अंतर्गत आने वाले सभी मार्गों के लिए आवेदन करें, ताकि प्राधिकरण के पास याचिकाकर्ताओं द्वारा नवीनीकरण के लिए किए गए आवेदनों को अस्वीकार करने की स्वतंत्रता रहे।

हस्तगत प्रकरण में विभाग ने केवल कुछ मार्गों के लिए आवेदन किया और विशेष रूप से यह कहा गया कि योजना में शामिल चौदह में से एक मार्ग के लिए कोई आवेदन नहीं किया गया। अतः यह कहा गया कि विभाग मनमाने तरीके से मार्गों की छंटनी कर के उन संचालकों के साथ भेदभाव कर रहा है जिनके मार्गों के लिए उसने परमिट के लिए आवेदन किया है, और उन संचालकों के पक्ष में कार्य कर रहा है जिनके मार्गों के लिए उसने परमिट के लिए आवेदन नहीं किया है। इसके अलावा, ऐसी परिस्थितियों में प्राधिकरण इस प्रकार विभाग को परमिट जारी करके याचिकाकर्ताओं के कानून के समक्ष समानता के अधिकार का भी उल्लंघन कर रहा है। यह संविधान के अनुच्छेद १४ का भी उल्लंघन है तथा

संविधान के 19 (1) (जी) के तहत याचिकाकर्ताओं के व्यवसाय करने के अधिकार का भी उल्लंघन है। याचिकाकर्ताओं ने दूसरा तर्क यह दिया कि हस्तगत प्रकरण में धारा 57 (2) और (3) की पालना नहीं किए जाने के कारण, प्राधिकरण परमिट जारी नहीं कर सकता है। इसलिए याचिकाकर्ताओं ने यह प्रार्थना की के धारा 68 एफ के तहत विभाग को परमिट जारी करने व याचिकाकर्ताओं के परमिट नवीकरण आवेदनों को अस्वीकार करने वाले प्राधिकरण के आदेश को रद्द किया जावे।

इस याचिका का विभाग ने विरोध करते हुए तर्क दिया कि भले ही अनुमोदित योजना में कई मार्ग शामिल हो सकते हैं, लेकिन इसे चरणों में लागू करना विभाग पर निर्भर है तथा विभाग ही इस बारे में सर्वश्रेष्ठ निर्णय ले सकता है कि किस मार्ग को पहले लिया जाना चाहिए तथा जब तक किसी विशेष मार्ग पर संचालित स्टेज कैरिज परमिट के धारकों के साथ योजना के तहत समान व्यवहार किया जाता है, तब तक कोई भेदभाव नहीं हो सकता। यह तर्क भी दिया गया कि धारा 57 की उप-धारा (2) और (3), धारा 68 एफ (1) के तहत किए गए परमिट जारी करने के लिए आवेदनों पर लागू नहीं होती।

हम दूसरे आक्षेप की जांच करके शुरुआत करेंगे। धारा 68 एफ में कहा गया है कि जहां किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में कोई भी राज्य परिवहन उपक्रम, अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में

स्टेज कैरिज परमिट आदि के लिए अध्याय IV में निर्दिष्ट तरीके से आवेदन करता है, तो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, अध्याय IV में उपबंधित किसी भी बात के होते हुए, उपक्रम को ऐसी अनुमति जारी करेगा। इसके लिए उपक्रम को अध्याय IV में दिए गए तरीके से परमिट के लिए आवेदन करना आवश्यक है, भले ही क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ऐसे आवेदन पर परमिट जारी करने के लिए बाध्य हो।

धारा 45 के तहत उपबंध है कि आवेदन किस प्राधिकरण को किया जाएगा और धारा 46 के तहत उपबंध है कि आवेदन में क्या - क्या विवरण होने चाहिए। इस प्रकार उपक्रम द्वारा परमिट हेतु आवेदन के वक्त धारा 45 और 46 की शर्तों का पालन किया जाना आवश्यक है। धारा 57 (2) के तहत यह उपबंध है कि स्टेज कैरिज परमिट (जिसके साथ हम इस मामले में संबंधित हैं) के लिए आवेदन, परमिट के प्रभावी होने कि वांछनीय दिनांक से कम से कम छह सप्ताह पहले किया जाना आवश्यक है या यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ऐसे आवेदनों की प्राप्ति के लिए तिथियां निर्धारित करता तो उक्त तिथियों तक आवेदन किया जाना चाहिए। इस मामले में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने कोई तारीख निर्धारित नहीं की थी और इसलिए स्पष्ट रूप से उपक्रम को उस तारीख से कम से कम छह सप्ताह पहले आवेदन करना चाहिए था जिस दिन वह सेवा शुरू करना चाहता था। ऐसा इसलिए आवश्यक है ताकि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को प्रकरण से निपटने के लिए समय मिल सकें तथा यदि

आवश्यक हो, तो प्राधिकरण द्वारा उन लोगों को सूचित किया जा सके जो धारा 68 एफ (1) के तहत प्रभावित होंगे ताकि वे परिवर्तन के लिए तैयार रहें। यही कारण है कि धारा 68 एफ (1) में अध्याय IV में विहित प्रक्रिया के तहत ही आवेदन किए जाने बाबत उपबंध किया गया है।

इस प्रावधान का धारा 57 (3) के तहत आवश्यक प्रकाशन से कोई संबंध नहीं है क्योंकि उक्त प्रकाशन का अलग उद्देश्य है। विद्वान सोलीसीटर जनरल द्वारा यह तर्क दिया गया कि धारा 57 (3) में विहित प्रक्रिया अध्याय 4-क (धारा 68 बी देखें) के प्रावधानों से असंगत नहीं होने के कारण यहां लागू होती है। हमारी राय में हस्तगत प्रकरण में यह देखा जाना आवश्यक नहीं है क्योंकि इस मामले में यह विवादित नहीं है कि परमिट के लिए आवेदन, परमिट के प्रभावी होने की तिथि से छह सप्ताह पहले नहीं किए गए थे। परमिट के लिए आवेदन, अध्याय IV में दी गई प्रक्रिया के अनुसार नहीं होने एवं वस्तुतः धारा 57 (2) के प्रतिकूल होने से, उक्त आवेदनों पर कोई भी परमिट जारी नहीं किया जा सकता था। अतः मात्र इस आधार पर ही विभाग के पक्ष में परमिट जारी किये जाने का आदेश निरस्त किये जाने योग्य है।

उपरोक्त निर्णय को ध्यान में रखते हुए, हमारे लिए प्रथम आक्षेप को निर्णित किया जाना आवश्यक नहीं रह जाता है, तथापि, हम विभाग द्वारा प्रस्तुत दावे में निहित खतरों की ओर इशारा करना चाहेंगे। धारा 68 सी. के

तहत एक योजना तैयार की गई है। जो उपक्रम द्वारा तब शुरू की जाती है, जब उसकी राय में एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और सुसंगत रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवाएं प्रदान करने के उद्देश्य से, सार्वजनिक हित में यह आवश्यक है कि किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में, सामान्य रूप से या ऐसी सेवा के किसी विशेष वर्ग में, सड़क परिवहन सेवाओं को उपक्रम द्वारा चलाया और संचालित किया जाना चाहिए, चाहे उससे अन्य व्यक्तियों का पूर्ण या आंशिक बहिष्कार होता हो अथवा नहीं। इस प्रकार उक्त धारा उपक्रम को किसी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में योजना तैयार करने की शक्ति प्रदान करता है। अतः उपक्रम के लिए यह बाध्यकारी नहीं है कि उसके द्वारा संपूर्ण राज्य के लिए एक साथ एक ही समय पर योजना तैयार की जावे; उपक्रम को विशेष प्रकार की सेवाओं या किसी विशेष क्षेत्र या विशेष मार्ग या यहां तक कि उसके कुछ हिस्सों को चुनने की शक्ति दी गई है, क्योंकि उपक्रम के लिए एक ही समय में पूरे राज्य में सेवाएं चलाया जाना संभव प्रतीत नहीं होता है। अतः जब उपक्रम एक योजना तैयार करने का निर्णय लेता है, तो उसे अपने मानव संसाधन, भौतिक संसाधन एवं आर्थिक संसाधनों को ध्यान में रखना चाहिए और उस हद तक ही योजना तैयार करनी चाहिए जिस हद तक वह इसे पूरी तरह से लागू कर सके। उदाहरण के लिए, यदि उपक्रम द्वारा एक बार में पूरे राज्य में योजना को लागू किया जा सकता हो, तो वह पूरे राज्य के लिए योजना तैयार कर सकता है। लेकिन अगर वह ऐसा नहीं कर

सकता है, तो वह एक जिले के लिए भी योजना बना सकता है। यदि वह भी उपक्रम के संसाधनों से संभव नहीं है तो वह जिले के एक हिस्से के लिए भी योजना बना सकता है तथा ऐसी योजना जिले के एक हिस्से में भी सभी मार्गों के लिए नहीं होकर कुछ मार्गों के लिए भी हो सकती है। जब तक उपक्रम यह दर्शित कर सके कि ऐसी योजना सड़क परिवहन सेवा के लिए एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और पारस्परिक रूप से समन्वित योजना है, तब तक उसे राज्य में चल रही परिवहन सेवाओं के केवल एक हिस्से के लिए एक योजना तैयार करने का अधिकार है। अतः तैयार की जाने वाली योजना ऐसी होनी चाहिए जो एक ही बार में पूरी तरह से लागू की जा सकती हो तथा इसीलिए उपक्रम को एक क्षेत्र अथवा मार्ग के एक हिस्से के लिए योजना बनाने की शक्तियां दी गई हैं। योजना तैयार होने के बाद इसे राज्य सरकार द्वारा अनुमोदित और प्रकाशित किया जाता है। इसके बाद यह उपक्रम का कर्तव्य है कि वह योजना को लागू करे और इसके लिए धारा 68एफ (1) के तहत परमिट के लिए आवेदन करे। यदि इस स्तर पर उपक्रम के पास योजना को टुकड़ों में लागू करने की शक्ति हो, तो उसके लिए योजना के कार्यान्वयन की शक्ति का दुरुपयोग करना और कुछ संचालकों के खिलाफ व कुछ के पक्ष में भेदभाव करना एवं योजना की शुद्धता को खंडित करना व उसके अर्थ को धारा 68ई. के उपबंधों के विपरीत परिवर्तित करना संभव होगा। उपक्रम द्वारा एक ही समय पर संपूर्ण योजना के परमिट के लिए आवेदन में कोई कठिनाई नहीं

है, क्योंकि जिस तरह से धारा 68 सी के तहत योजना तैयार की गई है, उसमें योजना के कार्यान्वयन में आ सकने वाली समस्त कठिनाइयों का ध्यान रखा गया है तथा इसी उद्देश्य से क्षेत्रों या मार्गों या यहां तक कि उसके कुछ हिस्सों के संबंध में विशेष प्रकार की परिवहन सेवाओं के बाबत उपबंध किया गया है। हमारे लिए इस प्रक्रम पर इस मामले को देखने की आवश्यकता नहीं है।

इससे पूर्व की हम इस याचिका में उठाए गए दूसरे बिंदु पर जाएं, हम योजना की उस विशेषता के बारे में संक्षेप में उल्लेख करना चाहते हैं, जिसे हमारे ध्यान में लाया गया है। यह विशेषता यह है कि यद्यपि इस योजना में चौदह मार्गों का उल्लेख उनके अंतिम और मध्यवर्ती बिंदुओं व मार्गों की लंबाई के साथ किया गया है तथापि समस्त चौदह मार्गों के संदर्भ में उसमें "या उसके किसी भी हिस्से" शब्दों की तोते जैसी पुनरावृत्ति की गई है।

हम यह दर्शित करना चाहते हैं कि उपक्रम का यह कर्तव्य है कि जब वह धारा 68 सी के तहत कोई योजना बनाए तो यह तय करे कि वह एक पूरे मार्ग के लिए है अथवा उसके एक हिस्से के लिए है। यदि वह मार्ग का एक हिस्सा लेने का निर्णय लेता है (बशर्ते, दक्षता, पर्याप्तता, अर्थव्यवस्था और उचित समन्वय की शर्तों को पूरा किया जाए), तो उसे केवल उस हिस्से को ही योजना में निर्दिष्ट करना चाहिए। धारा 68 सी का ऐसा

मन्तव्य नहीं है कि मार्गों को जिस प्रकार इस मामले में निर्दिष्ट किया गया है, उस प्रकार उन्हें निर्दिष्ट किया जावे। उदाहरण के लिए, "बेंगलोर से अनेकल या उसके किसी भी हिस्से" का अभिप्राय पूरे बेंगलोर-अनेकल मार्ग का संचालन नहीं होकर इसके केवल एक हिस्से पर काम करने का था, तो उस हिस्से को मार्ग के तौर पर निर्दिष्ट किया जाना चाहिए था। हालांकि, इस मामले में, हमारी राय में सभी चौदह मार्गों के संपूर्ण रूट को लिए जाने का आशय था, जो योजना की अनुसूची में उल्लिखित मार्गों की लंबाई से स्पष्ट होता है। इसीलिए "या उसके किसी भी हिस्से" शब्दों को अनुसूची में इस प्रकार दोहराया गया है, जैसे कि वो कोई विशेष आकर्षण रखते हों। यदि अनुसूची में वर्णित लंबाई को देखा जाए तो उक्त शब्द अधिशेष होना प्रकट होते हैं तथा उन्हें नजरअंदाज किया जाकर योजना को सभी चौदह मार्गों की पूरी लंबाई पर लागू होना माना जा सकता है।

अगला सवाल इस मामले में पारित किए जाने वाले आदेश के बारे में है। इस बाबत विभाग की ओर से तर्क यह है कि चूंकि याचिकाकर्ताओं ने उच्च न्यायालय के समक्ष आवेदन किया था और उनकी याचिका खारिज कर दी गई थी तथा इस न्यायालय में अपील करने के लिए प्रमाण पत्र के लिए आवेदन उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित है, अतः इस न्यायालय को वर्तमान याचिका को खारिज कर याचिकाकर्ताओं को या तो उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए प्रमाण पत्र पर या उच्च न्यायालय द्वारा प्रमाण पत्र से इनकार करने की स्थिति में विशेष अनुमति आवेदन पर इस न्यायालय में

आने का निर्देश दिया जाना चाहिए। हम इस मामले के विशिष्ट तथ्यों को देखते हुए इस प्रश्न पर निर्णय लेना आवश्यक नहीं समझते हैं। यह सच है कि याचिकाकर्ताओं की रिट याचिका उच्च न्यायालय द्वारा खारिज की गई थी; लेकिन उच्च न्यायालय के उक्त निर्णय से यह दर्शित होता है कि उच्च न्यायालय का यह मत था कि धारा 68 एफ के तहत आवेदनाओं में धारा 57 (2) की पालना होनी चाहिए थी तथा उक्त आवेदन योजना को लागू करने की तारीख से कम से कम छह सप्ताह पहले होने चाहिए थे। इस संदर्भ में उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि विभाग को परमिट जारी किया जाना विधिनुसार नहीं था। परिणामस्वरूप यह भी अभिनिर्धारित किया गया कि याचिकाकर्ताओं को नवीनीकरण से इनकार करना अवैध था, परंतु उच्च न्यायालय ने इस आधार पर याचिकाकर्ताओं के पक्ष में आदेश पारित करने से इनकार कर दिया कि उन्हें दी गई राहत अल्पकालिक होगी। इस प्रकार वस्तुतः उच्च न्यायालय का निर्णय याचिकाकर्ताओं के खिलाफ नहीं होकर उनके पक्ष में था। इन परिस्थितियों में हमारी राय में चूंकि इस मामले में याचिकाकर्ताओं का व्यवसाय करने का मौलिक अधिकार निहित है, अतः हम याचिकाकर्ताओं को इस आधार पर राहत देने से इंकार नहीं कर सकते कि उनकी रिट याचिका उच्च न्यायालय द्वारा खारिज कर दी गई थी और वे अभी तक इस न्यायालय में अपील करने की अनुमति देने वाला प्रमाण पत्र प्राप्त करने में सक्षम नहीं हुए हैं।

वर्तमान याचिका में दो प्रार्थनाएँ हैं: (1) कि विभाग को परमिट जारी करने संबंधी प्राधिकरण की कार्यवाही को रद्द किया जावे, और (2) याचिकाकर्ताओं की नवीनीकरण आवेदनो को खारिज करने संबंधी कार्यवाहियों को भी रद्द किया जावे। हमारी राय में ऐसा कोई कारण नहीं है कि प्रथम प्रार्थना को स्वीकार नहीं किया जाकर प्राधिकरण द्वारा दिनांक 23 जून, 1959 को विभाग को जारी किये गये परमिटों को रद्द नहीं किया जावे। हमारा ध्यान के. एन. गुरुस्वामी बनाम मैसूर राज्य और अन्य के मामले की तरफ आकृष्ट किया गया। उक्त मामले में न्यायालय द्वारा विधि को याचिकाकर्ता के पक्ष में होना मानते हुए भी इस आधार पर रिट जारी नहीं की कि उक्त प्रकरण में विचारणिय आबकारी करार मात्र एक पखवाडे में पर्यवसित होने वाला था तथा ऐसे में रिट का जारी किया जाना अर्थहीन व निष्प्रभावी होगा। उक्त प्रकरण एक अलग प्रकरण है क्योंकि उसमें जो करार था वह कुछ ही दिनों में पर्यवसित होने वाला था। हस्तगत प्रकरण में यह माने जाने का कोई आधार नहीं है कि धारा 57 (2) में विहित न्यूनतम छह सप्ताह की समयावधि, धारा 68एफ (1) के तहत योजना के कार्यान्वयन के लिए एकमात्र समयावधि है। ऐसी परिस्थितियों में हमारे मत में विभाग द्वारा दिनांक 23 जून, 1959 को जारी किये गए परमिटों को खारिज करने की प्रार्थना स्वीकार की जानी चाहिए। जहां तक याचिकाकर्ताओं के नवीनीकरण आवेदनों को रद्द किये जाने का प्रश्न है

तो 1959 की याचिका संख्या 54 और 75 में हमारे निर्णय को देखते हुए, इस बाबत आदेश दिया जाना आवश्यक नहीं रह जाता है।

अतः हम याचिका को स्वीकार करते हैं और विभाग को परमिट जारी करने के आदेश को रद्द करते हैं। हम 1959 की याचिका संख्या ११७ में खर्च के संदर्भ में पारित आदेश को दृष्टिगत रखते हुए पार्टियों को इस याचिका के अपने खर्च को स्वयं वहन करने का आदेश देते हैं। उक्त याचिका में योजना की वैधता को चुनौती देते हुए याचिका को विलंबित प्रक्रम पर प्रत्याहरित किया गया था तथा उक्त याचिका में भी पक्षकारान को अपना अपना खर्च वहन करने बाबत आदेश दिया गया था।

न्यायाधिपति कपूर-मैने न्यायाधिपति वांचू द्वारा तैयार किए गए निर्णय को पढ़ा है, लेकिन मैं सम्मानपूर्वक उसमें दिए गए मत से असहमति व्यक्त करता हूँ। अब मैं अपनी असहमति के कारण वर्णित करूँगा।

प्रकरण के तथ्यों का प्रस्तावित निर्णय में विस्तारपूर्वक वर्णन किया गया है अतः उन्हें दोहराना आवश्यक नहीं है, परंतु कुछ तिथियों का जिक्र किया जाना आवश्यक है। 28 अगस्त 1958 को मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (जिसे सुविधा के लिए इस निर्णय में आगे अधिनियम कहा गया है) के अध्याय 4-ए के तहत प्रस्तावित योजना का प्रारूप तैयार किया गया था। जिसे 24 अक्टूबर, 1958 को मंजूरी दी गई परंतु मैसूर उच्च

न्यायालय में उसे चुनौती दिए जाने पर, उसे 3 दिसंबर, 1958 को रद्द कर दिया गया था। एक नयी योजना का प्रारूप 22 जनवरी, 1959 को प्रकाशित किया गया तथा मुख्यमंत्री द्वारा उसके खिलाफ आपत्तियां को सुना जाकर, उसे 15 अप्रैल, 1959 को मंजूरी दी गई तथा 23 अप्रैल, 1959 को प्रकाशित किया गया। उक्त नवीन योजना को भी 1959 की सिविल रिट याचिका संख्या 315 से मैसूर उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई, लेकिन उक्त याचिका को 1 जून, 1959 को खारिज कर दिया गया। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के आवेदन पर मैसूर राज्य सड़क परिवहन विभाग द्वारा 23 जून, 1959 को विभाग के पक्ष में परमिट जारी किये तथा याचिकाकर्ताओं के आवेदन को खारिज कर दिया। उक्त आदेश को उच्च न्यायालय के समक्ष 1959 की सिविल रिट याचिका संख्या 463 द्वारा दिनांक 24 जून, 1959 को चुनौती दी गई। 14 जुलाई, 1959 को उच्च न्यायालय ने यद्यपि समस्त बिंदुओं को याचिकाकर्ताओं के पक्ष में होना माना तथापि उन्हें कोई राहत नहीं देते हुए इस आधार पर याचिका को खारिज कर दिया कि राहत की प्रभावशीलता अधिक से अधिक छह सप्ताह की अल्प अवधि के लिए होगी; लेकिन आदेश में यह भी कहा गया था कि विभाग को दिए गए परमिट अमान्य थे, क्योंकि उन्होंने अधिनियम की धारा 57 में दिए गए तरीके से आवेदन नहीं किया था तथा क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण अपनी शक्तियों के प्रयोग में लापरवाही बरत रहा है। इस निर्णय के खिलाफ याचिकाकर्ताओं ने इस न्यायालय में अपील के लिए

प्रमाण पत्र के लिए उच्च न्यायालय में आवेदन किया लेकिन मामला अभी भी उच्च न्यायालय में लंबित है। इस बीच याचिकाकर्ताओं ने इस अदालत में अनुच्छेद 32 के तहत यह याचिका दायर की।

सवाल का मूल यह है कि अध्याय IV-ए के तहत योजना तैयार करने का क्या परिणाम है व इसे कैसे लागू किया जाए। याचिकाकर्ताओं ने तर्क दिया कि धारा 68सी और 68एफ के उचित निर्वचन से या तो अनुमोदित योजना को समग्र रूप से एक साथ लागू किया जाना चाहिए या बिल्कुल नहीं। दूसरी ओर विभाग का तर्क यह है कि (1) योजना को उचित रूप से सुविधाजनक चरणों में लागू करने का कार्य विभाग पर छोड़ दिया जाना चाहिए और (2) यदि विभाग ने योजना में कुछ मार्गों के लिए आवेदन किया है और परमिट प्राप्त किए हैं और उस योजना को काफी हद तक लागू किया है, तो योजना के लागू किए गए हिस्से को अलग नहीं किया जा सकता है। इन विरोधाभासी तर्कों के निर्णय हेतु अध्याय IV-A की विभिन्न धाराओं की व्याख्या की आवश्यकता है। इस अध्याय में राज्य परिवहन उपक्रम से संबंधित विशेष प्रावधान हैं तथा इसे 1956 के अधिनियम संख्या 100 की धारा 62 के द्वारा अधिनियम में डाला गया था। धारा 68ए में परिभाषाएँ हैं तथा धारा 68बी उक्त अध्याय को अध्याय IV पर अध्यारोही प्रभाव देती है। धारा 68सी राज्य परिवहन उपक्रम की सड़क परिवहन सेवाओं की योजना की तैयारी और प्रकाशन से संबंधित है। धारा 68डी प्रस्तावित योजना के खिलाफ दायर की जाने वाली

आपत्तियों का प्रावधान करती है; 68ई योजना के रद्द होने या संशोधनों के परिणामों बाबत उपबंध करती है। तदुपरांत धारा 68एफ राज्य परिवहन उपक्रमों को परमिट जारी करने का प्रावधान करती है। धारा 68जी राज्य परिवहन के अधिग्रहण के मामले में मुआवजे के निर्धारण की विधि प्रदान करती है; क्षतिपूर्ति के भुगतान के लिए धारा 68एच और धारा 68आई नियम बनाने की शक्ति देती है। हमें श्री सान्याल द्वारा सूचित किया कि इस धारा के तहत नियम बनाए गए हैं। धारा 68सी का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है:

" जहाँ किसी राज्य परिवहन उपक्रम की यह राय है कि जनहित में पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा सामान्यतः या किसी क्षेत्र, मार्ग, मार्ग के हिस्से के लिए आवश्यक है, तथा जिसका संचालन राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा पूर्ण या आंशिक तौर पर किया जाना चाहिए तो राज्य परिवहन उपक्रम प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति व कवर किये जाने वाले प्रस्तावित मार्ग या क्षेत्र का विवरण देते हुए योजना तैयार कर सकते हैं....."

धारा 68एफ (1) में यह कहा गया है:

"जहाँ, किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में, कोई भी राज्य परिवहन उपक्रम अध्याय IV में निर्दिष्ट तरीके से स्टेज कैरिज, सार्वजनिक वाहक के परमिट या अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित क्षेत्र के संबंध में वाहन मार्ग के संबंध में कैरिज करार के लिए आवेदन करता है, तो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण अध्याय IV में किसी बात के होते हुए भी, राज्य परिवहन उपक्रम को ऐसे परमिट जारी करेगा।"

यह तर्क भी दिया गया कि राज्य परिवहन उपक्रम (जिसे उपक्रम कहा गया है) किसी योजना को तब ही प्रस्तावित कर सकता है जब धारा 68 सी की शर्तों को पूरा किया जाए, जो यह है कि योजना का उद्देश्य कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवाएँ प्रदान करने का होना चाहिए। तर्क यह है कि ये सब शर्तें इस प्रस्तावित योजना की अनिवार्य शर्त हैं और यदि किसी कारण से उपक्रम पूरी योजना को एक बार में लागू करने में असमर्थ है तब इसे योजना को धारा 68 ई के तहत संशोधित करना चाहिए और इस प्रकार संशोधित योजना को लागू करना चाहिए। इसमें कोई शक नहीं है कि पर्याप्त, किफायती और समन्वित आदि शब्दों का उक्त धारा में प्रयोग किया गया है लेकिन उन्हें संदर्भ के साथ पढ़ा जाना चाहिए। धारा के शब्दों से अभिप्राय यह है कि जब उपक्रम की यह राय है कि विहित उद्देश्य के लिए किसी भी मार्ग या किसी भी क्षेत्र में उपक्रम के द्वारा सेवाओं का संचालन

किया जाना है तो उसके द्वारा योजना बनाई जा सकती है। उक्त धारा के लिए मात्र इतना ही आवश्यक है कि उपक्रम का योजना तैयार करते समय यह आशय होना चाहिए। योजना में प्रस्तावित किए जाने वाले क्षेत्र या मार्ग एवं प्रस्तावित सेवाओं की विशिष्टियों का विवरण होना चाहिए।

इसके बाद यह तर्क दिया गया कि धारा 68 एफ की भाषा इस तर्क का समर्थन करती है कि यदि अनुमोदित योजना का कार्यान्वयन होना है तो एक साथ ही होना चाहिए अन्यथा नहीं तथा "के अनुसरण में" और " किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में अनुमति" आदि शब्दों पर जोर दिया गया है। ये शब्द, मेरी राय में, आवश्यक रूप से उक्त निष्कर्ष तक नहीं ले जाते हैं। योजना को प्रस्तावित किये जाने से पूर्व उपक्रम की एक विनिर्दिष्ट राय होनी चाहिए तथा जब योजना को लागू किया जाता है, तो उपक्रम को धारा में विहित में प्रक्रिया से कार्य करना चाहिए। लेकिन यह नहीं कहा जा सकता कि जब योजना को लागू किया जाये तो सभी चीजों को एक कठोर तरीके से किया जावे। योजना को प्रभावी बनाने हेतु, स्वयं योजना में निहितार्थ, वित्तीय और अन्य के कारणों के कारण, लचीलापन और व्यावहारिकता अनिवार्य रूप से आशयित है। ऐसा हो सकता है कि कार्यान्वयन के समय यह पता चला हो कि किसी प्राकृतिक आपदा या राज्य परिवहन उपक्रम के नियंत्रण से परे कुछ अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण योजना को एक बार में लागू नहीं किया जा सकता है। यदि याचिकाकर्ताओं का उक्त तर्क सही है तो इसका मतलब होगा कि पूरी

योजना को समाप्त कर दिया जाना चाहिए और इसके पारिणामिक विलंब के साथ एक नई योजना तैयार की जानी चाहिए और उसे मंजूरी दी जानी चाहिए। इस तरह राष्ट्रीयकरण की नीति, जो भारत की राज्य नीति है, अनिश्चित काल के लिए स्थगित हो जाएगी। क्योंकि इस बीच सभी प्रकार के ऐसे हित सामने आ सकते हैं, जिनका अस्तित्व और परिस्थितियाँ राज्य की राष्ट्रीयकरण की नीति को यदि बाधित नहीं करे तो भी विलंबित कर सकती है।

धारा 68 एफ में प्रयुक्त शब्द "के अनुसरण में" का मतलब केवल यह है कि योजना को प्रभावी बनाने या योजना के निष्पादन के लिए ही आवेदन किए जाते हैं। ये शब्द दायित्व की धारणा को महत्व देते हैं तथा "के कारण से" अधिक बाध्यकारी है। ब्रैडफोर्ड निगम बनाम मायर्स में उक्त शब्दों का निर्वचन करते हुए लॉर्ड बकमास्टर कहते हैं:

" ऐसा इसलिए है क्योंकि कार्य वह है जिसमें या तो विधि के निष्पादन हेतु कोई कार्य है, या, सार्वजनिक कर्तव्य के निर्वहन में सार्वजनिक प्राधिकरण द्वारा किया गया कोई कार्य है"

इसलिए, "के अनुसरण में" शब्दों के उपयोग मात्र का मतलब यह नहीं हो सकता है कि पूरी योजना को संचालित किया जावे ना कि उसके किसी एक हिस्से को।

योजना के प्रवर्तन के समर्थन में जो दूसरा तर्क उठाया गया है वह यह है कि योजना को पूरी तरह से एक साथ लागू किया जाना चाहिए तथा इसीलिए "अध्याय IV में निर्दिष्ट तरीके से स्टेज कैरिज परमिट के लिएअधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में लागू होता है" शब्दों का उपयोग किया गया है। अध्याय IV परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित है। धारा 46 स्टेज कैरिज परमिट के आवेदनो से संबंधित है तथा आवेदन मे निम्न विशिष्टियों बाबत उपबंध करती है; मार्ग या मार्गो या वह क्षेत्र या क्षेत्रों, जिनके लिए आवेदन किया जाता है, प्रत्येक मार्ग या क्षेत्र के संबंध में संचालन करने के लिए प्रस्तावित वाहनों की संख्या, प्रत्येक मार्ग के संबंध में दैनिक सेवाओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या, आरक्षित रखे जाने वाले वाहनों की संख्या, आवास और वाहनों की मरम्मत के लिए की जाने वाली व्यवस्था और यात्रियों के आराम और सुविधा के लिए और ऐसे अन्य मामलों के संबंध में प्रदान किया जाना चाहिए जो निर्धारित किए जाएं। धारा 68 एफ के तहत किए गए आवेदनों पर भी यह धारा लागू होती है। इसका मतलब यह है कि यदि क्षेत्र व्यापक है या उन मार्गों की संख्या, जिन्हें कोई राज्य उपक्रम लेना चाहता है, अत्यधिक है तो इन सभी विवरणों को ठीक से देने के लिए कई आवेदन करने होंगे। यदि याचिकाकर्ताओं का तर्क सही है तो धारा 46 के तहत सभी आवेदन एक ही समय में करने होंगे और गलतियों या आकस्मिक चूक के लिए कोई गुंजाईश नहीं होगी। यदि आकस्मिक चूक को माफ किया जाता

है तो भी अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण हुई चूक को नजरअंदाज करने का कोई कारण नहीं है, उदाहरण के लिए, कुछ वाहन अनुपयोगी पाए जाने पर, कुछ मरम्मत की दुकानों को समय पर पूरा नहीं होने के कारण या किसी प्राकृतिक आपदा के कारण किसी विशेष मार्ग पर परिचालन शुरू करना असंभव हो गया हो। यदि राज्य उन मार्गों को अपने हाथ में नहीं ले सकता है, जिनके लिए तुरंत आवेदन किए जा सकते हैं, तो इसका मतलब होगा कि अधिग्रहण करना न केवल कठिन होगा बल्कि बेहद महंगा भी होगा, क्योंकि, जैसा कि मैंने पहले कहा है, अन्य ऐसे हित हो सकते हैं जिनमें राज्य के लिए अधिग्रहण करना संभव नहीं हो सकता है। इसलिए, यदि राज्य उपक्रम किसी योजना को उचित समय के भीतर चलाने का इरादा रखता है, तो यदि जब तक राज्य ईमानदारी से, निष्पक्ष रूप से और अप्रत्यक्ष उद्देश्यों के बिना कार्य करता है, तो ऐसा कोई कारण नहीं है कि राज्य द्वारा उचित समय के भीतर विभिन्न मार्गों के लिए आवेदन नहीं किया जा सके।

उत्तरदाताओं का तीसरा तर्क यह था कि यदि राज्य उपक्रम ने योजना को कुछ विनिर्दिष्ट मार्गों के लिए लागू किया है तथा उन मार्गों पर परमिट प्राप्त करने के उपरांत काम शुरू कर दिया है तो योजना के लागू किए गए हिस्से को रद्द नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि इसका मतलब यह होगा कि राज्य उपक्रम के स्टेज कैरिज को हटा दिया जाएगा और किसी और को तुरंत अनुमति देनी होगी या लोगों को बिना किसी सड़क परिवहन के जाना

पडेगा, जो अधिनियम की मंशा नहीं हो सकती। यदि राज्य की नीति राष्ट्रीयकरण की है तो इस तरह का आदेश न केवल देरी करेगा बल्कि बाधा भी डालेगा और उस नीति को विफल भी कर देगा। इसलिए मेरी राय में धारा 68 सी और 68 एफ में विधायिका का यह इरादा नहीं है कि पूरी योजना को एक ही बार में लागू किया जाना चाहिए या बिल्कुल नहीं।

अब यह सवाल उठता है कि हस्तगत प्रकरण में क्या होना चाहिए? उच्च न्यायालय ने अपने आदेश में यह संकेत दिया है कि राज्य उपक्रम की ओर से किए गए आवेदन धारा 57 के अनुसार नहीं थे तथा विद्वान अतिरिक्त सोलीसीटर जनरल ने हमें सूचित किया है कि राज्य उपक्रम ने विधि के उक्त दृष्टिकोण को स्वीकार किया है और धारा 57 व अध्याय IV के अन्य सुसंगत प्रावधानों के तहत आवेदन करने का फैसला किया है। प्रकरण की उक्त दृष्टि से, मेरे मत में, राज्य उपक्रम के पक्ष में दिए गए परमिट को रद्द करने के लिए एक औपचारिक आदेश पारित करना आवश्यक नहीं है। मामला काफी हद तक के. एन. गुरुस्वामी बनाम मैसूर राज्य और अन्य के प्रकरण जैसा ही है।

ऐसे में इस मामले को देखते हुए तथा याचिका संख्या 54 , 75 & 76 में मेरे द्वारा दिये गये मत को दृष्टिगत रखते हुए, मेरे मत में हस्तगत याचिका को खारिज किया जाना चाहिए। पक्षकारों को अपना खर्च खुद वहन करना चाहिए।

न्यायालय का आदेश

बहुमत की राय के अनुसार, हम याचिका को स्वीकार करते हैं तथा विभाग को परमिट जारी करने के आदेश को निरस्त करते हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि योजना की वैधता के संबंध में याचिकाकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत 1959 की याचिका संख्या 117 को उनके द्वारा विलंबित प्रक्रम पर वापस लिया गया था तथा उस याचिका में भी हमने पक्षकारों को अपना खर्च वहन करने का निर्देश दिया था। अतः हस्तगत याचिका में भी पक्षकारान को उनका खर्च वहन स्वयं वहन करने हेतु आदेश दिया जाता है।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी श्रीमान युवराज सिंह 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 और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।