

31 जुलाई, 1962 को अब्दुल मतीन बनाम राम कैलाश पांडे और अन्य

समतुल्य उद्धरण: 1963 एआईआर 64, 1963 एससीआर (3)

याचिकाकर्ता:

अब्दुल मतीन

बनाम

प्रतिवादी:

राम कैलाश पांडे और अन्य

बेंच: वांचू, के.एन सिन्हा, भुवनेश्वर पी. (सीजे) शाह, जे.सी

मोटर वाहन-स्टेज कैरिज परमिट-आवेदन आमंत्रित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा दो रिक्तियों के लिए मंत्री परिवहन विभाग ने एक अतिरिक्त परमिट दिया-चाहे कानूनी दायरा हो। धारा 64-ए मोटर वाहन अधिनियम, 193 (1939 का 4), यथा संशोधित 1950 के बिहार संशोधन अधिनियम संख्या XXVII द्वारा एस.एस. 47, 48, 57, 64, 64-ए.

क्षेत्रीय परिवहन द्वारा एक नए मार्ग का विज्ञापन किया गया था और प्राधिकरण द्वारा और दो स्थायी स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन आमंत्रित किए गए थे। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने अपीलकर्ता और एक अन्य व्यक्ति को दो परमिट दिए। उस आदेश के विरुद्ध अपील विफल रही। प्रतिवादियों में से एक सुधाकर शर्मा ने कला के तहत उच्च न्यायालय का रुख किया। अनुच्छेद 226 और अपीलीय प्राधिकार का आदेश रद्द कर

दिया गया। जब मामला अपीलीय प्राधिकारी के पास वापस चला गया, अपीलार्थी को दिया गया अनुदान परमिट रद्द कर दिया गया। सुधाकर शर्मा अपीलकर्ता ने एक आवेदन राज्य सरकार को धारा 64-ए मोटर वाहन अधिनियम के तहत का, 1939 पेश किया। बिहार संशोधन अधिनियम संख्या XXVII द्वारा संशोधित 1950, परिवहन मंत्री ने अपीलीय प्राधिकारी अपीलकर्ता के आदेश को बरकरार रखा। परमिट रद्द करने का और सुधाकर शर्मा को भी वही अनुदान दिया गया, लेकिन एक अतिरिक्त अनुदान अपीलकर्ता को दिया गया। राम कैलाश पांडे ने उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर कर जब परिवहन मंत्री के आदेश को चुनौती दी। उन्होंने तर्क दिया कि राज्य सरकार धारा 64-ए के तहत किसी आवेदन से निपटने में विभाग के पास कोई शक्ति नहीं थी कि दिए जाने वाले परमिटों की संख्या बढ़ाने के लिए और अपीलकर्ता को बिल क्षेत्राधिकार के तीसरा परमिट देने का उच्च न्यायालय ने विवाद को स्वीकार कर लिया और मंत्री के आदेश के उस हिस्से को अलग रखें जिस परिवहन द्वारा उसने तीसरा परमिट प्रदान किया था। अपीलकर्ता छुट्टी पर विशेष रूप से इस न्यायालय में आया था।

माना गया है कि जहां पर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी द्वारा धारा 47 (3) के तहत एक सीमा तय कर दी गई है और वहाँ पर धारा 48 सहपठित धारा 57 पर उक्त प्राधिकरण आवेदनों पर विचार करने के लिए आगे बढ़ता है, तो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए परमिटों

की संख्या सीमित करनी चाहिए और किसी अपील पर या रिवीजन पर जो पीड़ित व्यक्ति द्वारा या अपील प्राधिकरण द्वारा या पुनरीक्षण प्राधिकारी द्वारा धारा 47(3) के अन्तर्गत सीमाबद्ध तरीके से परमिट जारी किए जानी चाहिए। राज्य सरकार कोई भी आदेश पारित नहीं कर सकती जब वह पुनरीक्षण प्राधिकरण का प्रयोग कर रही है तब वह प्राधिकरण जिसके आदेश सरकार पुनरीक्षण कर रही है, पास करने का कोई अधिकार नहीं है।

सामान्य तौर पर विज्ञापन में दिखाई गई रिक्तियों की संख्या से निष्कर्ष निकालना संभव नहीं है जो कि धारा ४७ ३ के तहत संख्या तय की गई है। लेकिन उन मामलों में जिनमें पहली बार रास्ते खोले जा रहे हैं और ऐसे नए रास्तों के लिए आवेदन पेश करने के लिए विज्ञापन जारी किया गया हो वहाँ पर रिक्तियों की संख्या निर्दिष्ट की गई हों, इसके लिए रिक्तियों की संख्या से यह तर्क करना उचित है कि कब रिक्तियों की संख्या है जो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा धारा 47(3) में निर्णय लिया गया हो।

गोपाल बनाम अनंत प्रसाद, [1939] पूरक। 2 एससीआर 692 और अरुणाचलम पिल्लई बनाम दक्षिण रेलवे (प्राइवेट) लिमिटेड, [1960] 3 एससीआर 764 का अनुसरण किया गया।

मोहम्मद लुकमान शरीफ बनाम राज्य परिवहन प्राधिकरण , एआईआर 1961 सभी. 342, स्वीकृत.

ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) बनाम श्री नाथू राम मिर्धा
आईएलआर (1959) राज. 120, विपरीत।

निर्णय: सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 195/
1962

1961 के एमजेसी संख्या 126 में पटना उच्च न्यायालय के 24
अगस्त, 1961 के निर्णय और आदेश से विशेष अनुमति द्वारा अपील।

अपीलकर्ता की ओर से बासुदेव प्रसाद, आरके गर्ग, एससी अग्रवाल
और एमके राममूर्ति।

प्रतिवादी नंबर 1 के लिए बीडी शर्मा।

प्रतिवादी क्रमांक 2 के लिए डी. गोबरधन।

प्रतिवादी संख्या 3 के लिए एसपी वर्मा।

न्यायालय का निर्णय दिनांक 31 जुलाई 1962, वांचू, जे. द्वारा
सुनाया गया था।

यह पटना उच्च न्यायालय के फैसले के खिलाफ विशेष अनुमति
द्वारा एक अपील है। वर्तमान प्रयोजनों के लिए आवश्यक संक्षिप्त तथ्य ये
हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि जुलाई 1957 में उत्तर बिहार क्षेत्रीय परिवहन
प्राधिकरण द्वारा एक नए मार्ग गोपालगंज-पहलेज़घाट का विज्ञापन किया
गया था और स्थायी स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन आमंत्रित किए
गए थे और विज्ञापन में कहा गया था कि मार्ग पर दो रिक्तियां थीं। कई

व्यक्तियों ने दोनों परमिटों के लिए आवेदन किया और जनवरी 1958 में, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने अपीलकर्ता और एक अन्य व्यक्ति को परमिट प्रदान किए। यह आदेश अपीलीय प्राधिकारी के पास अपील में लिया गया, जो हालांकि विफल रहा। इसके बाद सुधाकर शर्मा, जो हमारे सामने प्रतिवादियों में से एक हैं, ने अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय का रुख किया। और अप्रैल 1960 में उच्च न्यायालय ने राम गोपाल बनाम अनंत प्रसाद में इस न्यायालय के फैसले के आधार पर अपीलीय प्राधिकरण के आदेश को रद्द कर दिया। (1) मामला फिर से सुनवाई के लिए अपीलीय प्राधिकरण के पास वापस चला गया। इसके बाद अपीलीय प्राधिकरण ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के आदेश को संशोधित किया और अपीलकर्ता को दिया गया परमिट रद्द कर दिया गया और उसके स्थान पर सुधाकर शर्मा को परमिट दिया गया। दूसरे व्यक्ति को दिए गए परमिट में हस्तक्षेप नहीं किया गया। इसके बाद, अपीलकर्ता ने मोटर वाहन अधिनियम 1939 की संख्या 4 की धारा 64- ए के तहत राज्य सरकार को एक आवेदन दिया। (जिसे इसके बाद अधिनियम के रूप में संदर्भित किया गया है।) बिहार संशोधन अधिनियम 1950 की संख्या 27, जो यह प्रावधान करता है कि "राज्य सरकार, इस संबंध में आवेदन करने पर आदेश पारित होने के 30 दिनों के भीतर इस अध्याय के तहत किसी प्राधिकारी या अधीनस्थ अधिकारी द्वारा की गई कार्यवाही कर सकती है।" इसके लिए, एेसी कार्यवाही के रिकार्ड मंगवाएं और ऐसे रिकार्ड की जांच करने के बाद ऐसे आदेश पारित करें जो वह उचित समझे।" आवेदन पर

परिवहन मंत्री ने सुनवाई की और उन्होंने अपीलीय प्राधिकरण के आदेश को बरकरार रखा। हालाँकि, साथ ही उन्होंने यह भी विचार किया कि "उत्तरी बिहार में बस-सेवा की शुरुआत के साथ, लोग अधिक से अधिक बस की आरे आकर्षित हो रहे हैं, क्योंकि उन्हें परिवहन मंत्री के सस्ते और त्वरित साधन मिल रहे हैं और इसलिए एक इस मार्ग पर अतिरिक्त सेवा की अनुमति दी जा सकती है, और इससे मौजूदा सेवा की दक्षता को किसी भी तरह से नुकसान पहुँचाए बिना जनता को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं में वृद्धि होगी। इसलिए, अपीलकर्ता के परमिट को रद्द करने और उसके स्थान पर सुधाकर शर्मा को परमिट देने के अपीलीय प्राधिकारी के आदेश को बरकरार रखते हुए, उन्होंने महसूस किया कि यदि अपीलकर्ता को एक अतिरिक्त परमिट दिया जाता है, तो न्याय का उद्देश्य पूरा हो जाएगा, जो साबित हो चुका है। एक वांछनीय ऑपरेटर. इसलिए उन्होंने आदेश दिया कि अपीलकर्ता को उक्त मार्ग के लिए एक अतिरिक्त सेवा की अनुमति दी जाए। इसके बाद राम कैलाश पांडे ने भी धारा 64-ए के तहत आवेदन किया था और जिसका आवेदन खारिज कर दिया गया था, ने परिवहन मंत्री के आदेश को चुनौती देते हुए उच्च न्यायालय के समक्ष एक लिखित याचिका दायर की। उनका मुख्य तर्क यह था कि अपीलकर्ता को अतिरिक्त परमिट देना पूरी तरह से अनुचित था, खासकर उसके कहीं बेहतर दावे के सामने। इस याचिका में अपीलकर्ता के साथ-साथ वे दो व्यक्ति जिन्हें परमिट दिए गए थे और बिहार राज्य, अपीलीय प्राधिकारी और साथ ही क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी को पक्षकार बनाया गया था। जब

याचिका उच्च न्यायालय के समक्ष सुनवाई के लिए आई तो यह तर्क दिया गया कि राज्य सरकार के पास धारा 64-ए के तहत किसी आवेदन से निपटने की कोई शक्ति नहीं थी। दिए जाने वाले परमिटों की संख्या को दो से बढ़ाकर तीन करने के लिए जो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सीमा थी, और इसलिए, अपीलकर्ता को तीसरा परमिट देने का उसका आदेश अधिकार क्षेत्र के बिना था। इस तर्क को उच्च न्यायालय ने स्वीकार कर लिया और आदेश के उस हिस्से को रद्द कर दिया, जिसके द्वारा अपीलकर्ता को तीसरा परमिट दिया गया था। लेकिन उच्च न्यायालय ने दो अन्य व्यक्तियों को परमिट देने के बाकी आदेश में हस्तक्षेप करने से इनकार कर दिया। इसके बाद, अपीलकर्ता ने इस न्यायालय में अपील करने के लिए एक प्रमाण पत्र के लिए आवेदन किया, जिसे अस्वीकार कर दिया गया। इसके बाद उन्होंने विशेष अनुमति के लिए इस न्यायालय का रुख किया, जिसे मंजूर कर लिया गया और इस तरह ये मामला हमारे सामने आया है।

इस अपील में निर्णय के लिए मुख्य प्रश्न यह है कि क्या राज्य सरकार धारा 64-ए के तहत कार्य कर रही है। बिहार संशोधन अधिनियम की परमिट संख्या बढ़ाने की शक्ति थी, जिसके लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा आवेदन आमंत्रित किया गया था। अपीलकर्ता की ओर से यह तर्क दिया गया है कि राज्य सरकार के पास धारा 64-ए के तहत समान शक्ति क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास है। जैसा कि राम गोपाल

के मामले में इस न्यायालय द्वारा आयोजित किया गया था और इसलिए यह राज्य सरकार के लिए खुला था कि वह परमिट की संख्या बढ़ाए क्योंकि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास हमेशा संख्या बढ़ाने की शक्ति होगी। जब भी उसने ऐसा करना आवश्यक समझा, अनुमति दे दी।

अपीलकर्ता की ओर से दिए गए तर्क की सराहना करने के लिए, स्टेज कैरिज परमिट देने के मामले में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की योजना का उल्लेख करना आवश्यक है। परिवहन वाहन के नियंत्रण के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की योजना अध्याय में पाई जाएगी। 8. धारा 42 में प्रावधान है कि "परिवहन वाहन का कोई भी मालिक इसका उपयोग या अनुमति नहीं देगा। क्षेत्रीय या राज्य परिवहन प्राधिकरण द्वारा दिए गए या प्रतिहस्ताक्षरित परमिट की शर्तों के अलावा किसी भी सार्वजनिक स्थान पर वाहन का उपयोग या उपभोग करने की अनुमति नहीं देगा।" धारा 43 राज्य सरकार को उसमें निर्दिष्ट विभिन्न मामलों के संबंध में राज्य परिवहन प्राधिकरण को निर्देश जारी करने की शक्ति है। उसमें निर्दिष्ट विभिन्न मामलों के संबंध में बंदरगाह प्राधिकरण धारा 44 क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और राज्य परिवहन प्राधिकरण के गठन और उसकी शक्तियों का प्रावधान करती है। धारा 45 में प्रावधान है कि परमिट के लिए एक आवेदन उस क्षेत्र के क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाना चाहिए, जिसमें वाहन का उपयोग प्रस्तावित है और यह दो प्रावधानों के अधीन है, जिसके साथ हम वर्तमान अपील में चिंतित नहीं हैं। धारा 46

तब उस फॉर्म का प्रावधान करती है, जिसमें एक चरण के लिए आवेदन किया जाता है, कैरिज परमिट बनाया जाएगा। फिर हम धारा 47 (1) पर आते हैं जो कुछ मानदंड निर्धारित करता है जिसे स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन से निपटने के दौरान क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा ध्यान में रखा जाएगा। धारा 47(3) जो महत्वपूर्ण है, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को आम तौर पर या किसी निर्दिष्ट प्रकार के स्टेज कैरिज की संख्या को सीमित करने की शक्ति देती है, जिसके लिए स्टेज कैरिज परमिट क्षेत्र में या निर्दिष्ट क्षेत्र में या किसी निर्दिष्ट मार्ग पर दिए जा सकते हैं। क्षेत्र, उप धाराओं 48(1) में उल्लिखित मामले को ध्यान में रखते हुए, तब उस विषय को धारा 47, के प्रावधानों के अधीन प्रदान करती है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, धारा 46 के तहत इसे किए गए एक आवेदन के अनुसार या ऐसे संशोधन के साथ एक स्टेज कैरिज परमिट प्रदान करें जो वह उचित समझे या ऐसा परमिट देने से इंकार कर दे और नियमों के अधीन, उन शर्तों के लिए भी प्रदान करता है जो परमिट से जुड़ी हो सकती हैं। धारा 57 आवेदन करने की प्रक्रिया का प्रावधान करती है और परिमद देना धारा 64 क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय के भीतर और निर्धारित तरीके से पारित कुछ आदेशों के खिलाफ राष्ट्रपति को अपील करने का प्रावधान करती है। फिर प्राधिकारी की शिकायत आती है। धारा 64-ए, जैसा कि बिहार संशोधन अधिनियम द्वारा राज्य सरकार द्वारा संशोधन के लिए प्रदान किया गया है।

अधिनियम की इस योजना से यह स्पष्ट हो जाएगा कि स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए मुख्य धारा 48 और स्टेज कैरिज परमिट देने या देने से इन्कार करने का आदेश पारित करने में, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को धारा 47 के प्रावधानों के अधीन कार्य करना होगा। धारा 57 एक प्रक्रियात्मक धारा है और परमिट के लिए आवेदन करने और देने की प्रक्रिया का प्रावधान करती है। स्टेज कैरिज परमिट देने की क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की शक्ति धारा 48 में पाई जाती है और वह शक्ति के प्रावधानों के अधीन है। धारा 47 (1) उन मामलों को निर्धारित करती है जिनके लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण स्टेज कैरिज परमिट के लिए किसी आवेदन पर विचार करते समय ध्यान देगा। धारा 47 की उपधाराओं (3) में उल्लिखित मामलों को ध्यान में रखते हुए उक्त प्राधिकारी को शक्ति प्रदान करता है। (1) संख्या को आम तौर पर स्टेज कैरिज आदि तक सीमित करना। इसलिए यह स्पष्ट होगा कि जब क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 57 में दिए गए तरीके से आगे बढ़ती है। स्टेज कैरिज परमिट के लिए एक आवेदन पर विचार करने के लिए और अंततः धारा 48 के तहत इसे देने या न देने का निर्णय लेता है। इसका आदेश धारा 47 के प्रावधानों के अधीन होना चाहिए। धारा 47 (3) जिसके द्वारा क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को आम तौर पर चरणों की संख्या आदि को सीमित करने की शक्ति दी जाती है। इसलिए, यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने धारा के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करके चरण गाड़ियों की संख्या को सीमित कर दी है। धारा 47 (3) धारा 48 के तहत इसके द्वारा परमिट का अनुदान। 47(3)

के तहत तय सीमा के अधीन होना होगा। हम अपीलकर्ता की ओर से इस तर्क को स्वीकार नहीं कर सकते कि जब क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 57 में प्रदान की गई प्रक्रिया का पालन करता है। परमिट देने या अस्वीकार करने की बात आती है तो यह धारा 47 (3) के तहत तय की गई सीमा को नजरअंदाज कर सकता है, क्योंकि यह धारा 48 के तहत आदेश देने वाला प्राधिकारी भी है। धारा 47 (3) में निर्दिष्ट मामलों पर विचार करने पर आम तौर पर स्टेज कैरिज आदि को सीमित करने वाले एक सामान्य आदेश से संबंधित है। धारा 47 (1) में निर्दिष्ट मामलों पर विचार करते हुए आम तौर पर स्टेज कैरिज को सीमित करना आदि। उस सामान्य आदेश को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा संशोधित किया जा सकता है। लेकिन जब क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 48 के तहत परमिट के वास्तविक अनुदान से निपट रहा है, क्योंकि उस स्तर पर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को विभिन्न आवेदकों के बीच चयन करना होगा, जिन्होंने धारा 46 के तहत इसके लिए आवेदन किया होगा। धारा 57 के साथ पढ़ें। हमारी राय में यह वह चरण नहीं है जहां सामान्य आदेश धारा 47 (3) के तहत पारित किया गया था। धारा 48 के तहत आदेश पर पुनर्विचार किया जा सकता है। धारा 47 के प्रावधानों के अधीन है, जिसमें धारा 47 (3) भी शामिल है, जिसके तहत स्टेज कैरिज आदि की संख्या को सीमित करने वाला एक सामान्य आदेश पारित किया जा सकता है। धारा 57 (2) से पता चलता है कि परमिट के लिए आवेदन उस तारीख से कम से कम छह सप्ताह पहले किसी भी समय किया जा सकता है जिस दिन

यह वांछित है कि परमिट प्रभावी होगा या यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ऐसे आवेदनों की प्राप्ति के लिए तारीखें नियुक्त करता है, ऐसी तारीखों पर सभी आवेदन, चाहे किसी भी तरह से प्राप्त हुए हों, उन्हें धारा 57 द्वारा प्रदान किए गए तरीके से निपटाया जाना चाहिए और स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए अंतिम आदेश धारा 48 के तहत पारित किया जाना है, लेकिन उस स्तर पर, जैसा कि हमने पहले ही बताया है, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण केवल इस पर विचार कर रहा है कि उसके सामने किए गए आवेदनों को मंजूरी दी जानी चाहिए या नहीं और उसे विभिन्न आवेदकों के बीच चयन करना होगा जहां रिक्तियों की संख्या से अधिक आवेदक हैं हो सकता है कि विज्ञापन दिया गया हो या धारा 47 (3) के तहत सीमित संख्या से अधिक आवेदक हों। इसलिए अधिनियम की योजना यह है कि धारा 47 (3) के तहत एक सीमा तय की गई है और प्राप्त आवेदनों को धारा 57 द्वारा प्रदान किए गए तरीके से निपटाया जाता है और धारा 48 के तहत परमिट दिए जा सकते हैं। धारा 47 (1)(3) के तहत तय सीमा के अधीन।

आगे धारा 64 से स्पष्ट हो जायेगा कि वहां विचारित अपील एक ऐसे व्यक्ति द्वारा की गई है जो उसमें निर्दिष्ट विभिन्न आदेशों से व्यथित है। धारा 64 स्पष्ट रूप से धारा 47 (3) के तहत किसी आदेश के खिलाफ किसी अपील पर विचार नहीं करती है। उस आदेश के लिए आम तौर पर स्टेज कैरिज की संख्या आदि को सीमित करना एक सामान्य आदेश होने

के कारण किसी भी व्यक्ति के लिए शिकायत का आधार नहीं हो सकता है, जिसके पास धारा 64 के तहत अपील का अधिकार हो सकता है। इसलिए, जब अपीलीय प्राधिकारी धारा 64 के तहत अपील पर विचार करता है। यह धारा 47 (3) के तहत पारित सामान्य आदेश पर अपील में नहीं बैठ रहा है और इसे उन्हीं मामलों से निपटना है जिनसे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 41 के तहत निपटता है अर्थात्, परमिट देने के मामले में विभिन्न आवेदकों के बीच चयन करना। इसके अलावा, जब धारा 64-ए के तहत बिहार-संशोधन अधिनियम के तहत आवेदन करने पर राज्य सरकार अध्याय IV के तहत की गई किसी भी कार्यवाही का रिकॉर्ड मांग सकती है। अपने अधीनस्थ किसी प्राधिकारी या अधिकारी द्वारा मामले के संबंध में ऐसा आदेश पारित करना जो उचित समझे।

गौरतलब है, जैसा कि अब अधिनियम 64-ए में मौजूद है, धारा 8 से बहुत अलग है। जैसा कि बिहार संशोधन अधिनियम द्वारा डाला गया है और राज्य सरकार के पास अब वर्तमान धारा 64-ए के तहत कार्य करने की कोई शक्ति नहीं है। एक प्रश्न बहुत अच्छी तरह उठ सकता है कि क्या धारा 64-ए के केंद्रीय अधिनियम 1956 संख्या 100 द्वारा डाले गए। 64-ए ने आवश्यक निहितार्थ से धारा 64-ए को निरस्त कर दिया है। जैसा कि बिहार संशोधन अधिनियम द्वारा डाला गया है। चूंकि वर्तमान मामले में कार्यवाही 1957 में शुरू हुई थी, 1956 का केंद्रीय अधिनियम 100 इन कार्यवाही पर लागू होगा और इसलिए यदि बिहार संशोधन अधिनियम

द्वारा सम्मिलित धारा 64-ए द्वारा आवश्यक निहितार्थ द्वारा निरस्त किया जाता है। 1956 के केंद्रीय अधिनियम 100 द्वारा सम्मिलित 64-ए के अनुसार, 1956 के बाद अपीलीय प्राधिकारी के आदेश को संशोधित करने की राज्य सरकार को कोई शक्ति नहीं होगी। हालाँकि, हमें इस मामले पर आगे विचार करने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि इसे कभी भी उच्च में नहीं उठाया गया था। न्यायालय और इस धारणा पर आगे बढ़ेगा कि धारा 64-ए बिहार संशोधन अधिनियम की लागू।

इसके अलावा, वर्तमान मामले में यह तय करना आवश्यक नहीं है कि क्या धारा के तहत। 1956 के केंद्रीय अधिनियम 100 द्वारा डाले गए 64-ए के तहत पारित सामान्य आदेश को बदलने के लिए यह राज्य परिवहन प्राधिकरण के लिए खुला था।⁴⁷ (3); हम यहां एस के तहत किए गए एक आवेदन के आधार पर एक संशोधन पर काम कर रहे हैं। 64-ए, जैसा कि बिहार संशोधन अधिनियम द्वारा एक ऐसे व्यक्ति द्वारा डाला गया है जो धारा के तहत अपीलीय प्राधिकारी के आदेश से व्यथित था। ऐसे मामले में हमारी राय है कि पुनरीक्षण प्राधिकारी की शक्ति केवल उन मामलों पर विचार करने तक ही सीमित है जिन पर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और अपीलीय प्राधिकरण धारा 48 के तहत विचार कर सकते थे और हम पहले ही बता चुके हैं कि धारा 48 के अंतर्गत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को परमिट देने या परमिट देने से इनकार करने के मामले में विभिन्न आवेदकों के बीच चयन करना है और अपीलीय प्राधिकारी की

शक्ति भी पीड़ित व्यक्ति की अपील पर उसी कार्य तक सीमित है जैसा कि उसमें प्रावधानित है। इसलिए, जब एक पुनरीक्षण प्राधिकारी एक के तहत एक आवेदन से निपट रहा है। 64-ए किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा जो किसी आदेश से व्यथित है, यह भी उन्हीं सीमाओं के भीतर सीमित है जिसके भीतर अपीलिय प्राधिकरण धारा 64 के तहत कार्य करता है और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 48 के तहत कार्य कर रहा है, को पाबंद किया गया है। (1) राम गोपाल के मामले में इस न्यायालय द्वारा यही दृष्टिकोण अपनाया गया था और एएसटीअरुणाचलम पिल्लई बनाम मेसर्स में भी यही दृष्टिकोण दोहराया गया है। सदरन रोडवेज (प्राइवेट) लिमिटेड, (2) जहां यह बताया गया था कि यद्यपि "जैसा उचित समझे" शब्द अभिव्यक्ति में व्यापक हैं, उनका मतलब यह नहीं है कि राज्य सरकार पुनरीक्षण अधिकार का प्रयोग करते समय कोई भी आदेश पारित कर सकती है, जिस प्राधिकारी के आदेशों को सरकार संशोधित कर रही है, उसके पास संख्या पारित करने का अधिकार अपीलकर्ता की ओर से तर्क यह है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास निस्संदेह धारा 47 (3) के तहत पारित सामान्य आदेश को संशोधित करने की शक्ति है और इसलिए धारा 64-ए के तहत कार्य करते समय पुनरीक्षण प्राधिकारी के तहत तय सीमा से आगे जाने की शक्ति होगी। 47 एक और (3) के तहत निर्धारित संख्या से अधिक परमिट प्रदान करें। इस तर्क में हमारी राय में भ्रान्ति है। यह सच है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास इसके द्वारा निर्धारित सीमा को संशोधित करने की शक्ति है। लेकिन हमारी राय में सीमा को संशोधित

करने की शक्ति धारा 48 के अंतर्गत नहीं है। जब यह व्यक्तियों को परमिट देने या अस्वीकार करने के प्रश्न से निपट रहा हो। धारा 48 सदैव धारा 47 के प्रावधानों के अधीन है और इसलिए उन सीमाओं के अधीन होना चाहिए जो धारा 47 (3) के तहत तय की जा सकती हैं, के अंतर्गत सीमाओं को संशोधित करने की शक्ति। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण में 47 (3) को उन शक्तियों के साथ भ्रमित नहीं किया जाना चाहिए जो उसके पास हैं जब वह परमिट देने या अस्वीकार करने से निपट रहा हो। इसलिए, हालांकि यह सच है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण इसके द्वारा पारित सामान्य आदेश को संशोधित कर सकता है, कि पुनरीक्षण प्राधिकरण में एक अलग शक्ति है न कि व्यक्तिगत परमिट से निपटने पर उत्पन्न होने वाली शक्ति। इसलिए, जब धारा 48 के तहत किसी आदेश के खिलाफ अपील की जाती है और धारा 64-ए के तहत पीड़ित व्यक्ति द्वारा पुनरीक्षण लिया जाता है। अपीलीय प्राधिकारी के साथ-साथ पुनरीक्षण प्राधिकारी की शक्ति भी धारा 47 (3) के अधीन है। धारा 48 के तहत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की शक्ति के रूप में। इसका मतलब यह है कि अपीलीय प्राधिकारी के साथ-साथ धारा 64-ए के तहत पुनरीक्षण प्राधिकारी भी परमिट देने या अस्वीकार करने के संबंध में किसी पीड़ित व्यक्ति की अपील या संशोधन से निपटते समय क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के समान तरीके से कार्य करना चाहिए और उसका आदेश उसी प्रतिबंध के अधीन होगा, अर्थात् उसे धारा 47 के प्रावधानों के अधीन कार्य करना होगा और यदि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा धारा 47 (3) के तहत कोई सीमा

तय की गई है। वह सीमा धारा 64 के तहत अपीलीय प्राधिकारी पर समान रूप से लागू होगी और धारा 64-ए के तहत पुनरीक्षण प्राधिकारी को, जब पुनरीक्षण प्राधिकारी किसी पीड़ित व्यक्ति के आवेदन पर मामले पर विचार कर रहा हो। वर्तमान मामले में, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण संबंधित मार्ग पर दो रिक्तियों के लिए अपने विज्ञापन में दिए गए कुछ आवेदनों से निपट रहा था और उसे बड़ी संख्या में उन आवेदनों के बीच चयन करना था जिन्होंने दोनों परमिटों के लिए आवेदन किया था। इसने एक निश्चित विकल्प चुना और धारा 48 के तहत एक आदेश पारित किया। इसके बाद अपीलीय प्राधिकरण में अपील की गई, जिसने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों में संशोधन किया, लेकिन ये दोनों प्राधिकरण इस आधार पर आगे बढ़े कि जारी किए जाने वाले केवल दो परमिट थे, जो कि धारा 47 (3) के तहत निर्धारित संख्या थी। फिर बिहार संशोधन अधिनियम के तहत एक पीड़ित व्यक्ति द्वारा एक संशोधन किया गया, जिसे अपीलीय प्राधिकारी ने परमिट का अनुदान रद्द कर दिया था। ऐसे मामले में पुनरीक्षण प्राधिकारी धारा 64-ए के तहत कार्य कर रहा है। केवल इस प्रश्न पर विचार कर सकता था कि किन व्यक्तियों को चुना जाना चाहिए और धारा 47(3) के तहत तय सीमा से आगे नहीं जा सकता था। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा और जारी किये जाने वाले परमिटों की संख्या दो से बढ़ाकर तीन कर दी जायेगी।

इस संबंध में हम धारा 57 (3) के परंतुक का उल्लेख कर सकते हैं जो 1956 में पेश किया गया था जो बताता है कि धारा 47 (3) के तहत सीमाएँ कहाँ तय की गई हैं। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण परमिट के लिए आवेदनों को सरसरी तौर पर अस्वीकार कर सकता है, यदि ऐसे आवेदन पर परमिट देने का परिणाम धारा 47 (3) के तहत तय सीमा से अधिक वाहनों की संख्या में वृद्धि करना होगा। इससे पता चलता है कि धारा 48 के तहत शक्ति धारा 57 के अंतर्गत प्रक्रिया पढ़ें, के तहत तय सीमा के भीतर प्रयोग किया जाना है और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के लिए भी इसके तहत प्रदान की गई प्रक्रिया से गुजरना आवश्यक नहीं है। यदि किसी विशेष मार्ग पर चलने वाले वाहन पहले से ही धारा 47 (3) के तहत सीमित संख्या के बराबर हैं। इससे यह भी पता चलता है कि धारा 48 के तहत एक आदेश कैसे होता है। धारा 57 के प्रावधानों के अधीन है और धारा के तहत परमिट के लिए आवेदन से कैसे निपटें। 48 ए के साथ पढ़ें। 57, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को धारा 47 (3) के तहत निर्धारित सीमा के भीतर कार्य करना है और धारा 47 (3) के तहत आदेश संशोधन के लिए खुला नहीं है जब क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 57 के साथ पठित धारा 48 के तहत कार्य कर रहा है, हालांकि जैसा कि हमने कहा है, इसे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा किसी भी समय संशोधित किया जा सकता है यदि यह उचित रूप से आता है। निष्कर्ष यह है कि धारा 47 (1) में निर्दिष्ट कारकों को ध्यान में रखते हुए संशोधन आवश्यक है।

इसलिए हम उच्च न्यायालय से सहमत हैं कि जहां धारा 47 (3) के तहत एक सीमा तय की गई है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा और उसके बाद उक्त प्राधिकरण धारा 48 के तहत परमिट के लिए आवेदनों पर विचार करने के लिए आगे बढ़ता है। धारा 57 के साथ पढ़ें। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को अपने द्वारा जारी किए गए परमिटों की संख्या को उन सीमाओं के भीतर ही सीमित रखना चाहिए और किसी पीड़ित व्यक्ति द्वारा अपील या संशोधन पर, अपीलीय प्राधिकरण या पुनरीक्षण प्राधिकरण को समान रूप से परमिट जारी करने की संख्या को उन सीमाओं के भीतर ही सीमित रखना चाहिए। धारा 47 (3). अपीलकर्ता की ओर से आगे तर्क दिया गया कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा कोई सीमा तय नहीं की गई थी और इसलिए राज्य सरकार परमिट की संख्या दो या तीन से बढ़ाने के लिए स्वतंत्र थी। अब सामान्य तरीके से एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण धारा 47 (3) के तहत एक सीमा तय कर सकता है। एक संकल्प द्वारा है, इसी प्रकार यह उन सीमाओं को किसी अन्य रिज़ॉल्यूशन द्वारा भिन्न कर सकता है। यह आग्रह किया जाता है कि रिकॉर्ड पर कोई सबूत नहीं है कि धारा 47(3) के तहत ऐसा कोई संकल्प था। इस मामले में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा यह सच है कि यह साबित करने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है कि इस मामले में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा इस मार्ग पर स्टेज कैरिज की संख्या को दो तक सीमित करने का कोई प्रस्ताव था। लेकिन उच्च न्यायालय ने माना है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा दो रिक्तियों के लिए आवेदन मांगने के लिए जारी विज्ञापन के मद्देनजर यह

संख्या तय मानी जा सकती है। हालाँकि, अपीलकर्ता की ओर से उच्च न्यायालय के इस दृष्टिकोण को कड़ी चुनौती दी गई है। यह माना जा सकता है कि इस तरह के विज्ञापन में दिखाई गई रिक्तियों की संख्या से यह निष्कर्ष निकालना आम तौर पर संभव नहीं होगा कि धारा 47(3) के तहत निर्धारित संख्या क्या है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा। हालाँकि, हमारी राय में, इस सामान्य नियम का एक अपवाद है, और वह तब है जब किसी मौजूदा मार्ग का पहली बार विज्ञापन किया जा रहा हो। यह विवादित नहीं है कि इस मामले में पहली बार एक नए मार्ग का विज्ञापन किया जा रहा था और विज्ञापन में कहा गया था कि दो रिक्तियां थीं जिनके लिए आवेदन आमंत्रित किए गए थे, नए मार्ग के मामले में यह स्पष्ट है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास होना चाहिए उस मार्ग पर चलने की अनुमति दी जाने वाली स्टेज कैरिज की संख्या के बारे में कुछ निष्कर्ष पर आएँ और विज्ञापन केवल क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की ओर से जारी किया जाएगा जिसमें इस प्रकार निर्धारित संख्या के लिए आवेदन मांगे जाएंगे। इसलिए जब यह एक नए मार्ग का मामला है जो पहली बार खुला है और एक विज्ञापन जारी किया जाता है जिसमें ऐसे नए मार्ग के लिए रिक्तियों की संख्या निर्दिष्ट करते हुए आवेदन मांगे जाते हैं, तो हम सोचते हैं, यह अनुमान लगाना उचित है कि कब रिक्तियों की संख्या निर्दिष्ट की गई थी जो उस सीमा को दर्शाती है जो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा धारा 47 (3) के तहत तय की गई होगी; अन्यथा, नए रूट के मामले में यह समझना असंभव है कि विज्ञापन केवल दो रिक्तियों

के लिए ही क्यों था, चार या छह के लिए क्यों नहीं (मान लीजिए)। यह तथ्य कि पहली बार खोले गए किसी नए मार्ग के मामले में, विज्ञापन में दो रिक्तियों का उल्लेख किया गया है, यह दर्शाता है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने विज्ञापन जारी करने से पहले यह निर्णय लिया होगा कि उस मार्ग पर स्टेज कैरिज की संख्या दो तक सीमित रहेगी। धारा 47 (3), इस संबंध में उच्च न्यायालय ने भी यही निष्कर्ष निकाला है, हालांकि उसने विशेष रूप से इस तथ्य का उल्लेख नहीं किया है कि यह पहली बार खोले गए नए मार्ग का मामला था। जैसा कि हमने ऊपर कहा है, विज्ञापन से ऐसा अनुमान पहली बार खोले गए नए मार्ग के मामले में उचित होगा। जहां विज्ञापन पुराने मार्ग के संबंध में है, तथ्य यह है कि विज्ञापन में रिक्तियों की एक विशेष संख्या का उल्लेख है, इसका मतलब यह नहीं होगा कि वह 47 संख्या एक व (3) के तहत तय की गई थी, क्योंकि निर्धारित संख्या बहुत अधिक हो सकती है और केवल कुछ रिक्तियां हो सकती हैं क्योंकि कुछ परमिट समाप्त हो गए थे। इसलिए, इस मामले की परिस्थितियों में हमारी राय है कि यह अनुमान लगाना वैध होगा क्योंकि यह पहली बार खोला गया एक नया मार्ग था, जब विज्ञापन केवल दो रिक्तियों के लिए बनाया गया था, ऐसा इसलिए था क्योंकि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण पहले ही के अंतर्गत इस मार्ग पर राज्य गाड़ियों की संख्या केवल दो तक सीमित करने का निर्णय लिया गया। एक बार जब यह आयोजित हो जाता है, तो यह धारा 48 के अंतर्गत आता है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण दो से अधिक परमिट नहीं दे सकता था और इसलिए

अपीलीय प्राधिकरण भी धारा 64 के तहत अधिक परमिट नहीं दे सकता था, न ही किसी पीड़ित व्यक्ति द्वारा किए गए आवेदन पर पुनरीक्षण प्राधिकारी अधिक परमिट दे सकता है। हम पहले ही कह चुके हैं कि इस मामले में यह तय करना आवश्यक नहीं है कि क्या यह अन्यथा धारा के तहत पुनरीक्षण प्राधिकारी के लिए खुला होगा। 1956 के केंद्रीय अधिनियम 100 द्वारा धारा के तहत पारित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के एक सामान्य आदेश को संशोधित करने के लिए 64-ए डाला गया। वर्तमान मामले में हम केवल उस मामले से संबंधित हैं जहां धारा के तहत एक आदेश पारित किया गया है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा 48 के तहत एक पीड़ित व्यक्ति द्वारा अपीलीय प्राधिकरण में अपील की गई है। धारा 64 और उसके बाद अपीलीय प्राधिकारी के आदेश को धारा के तहत एक पीड़ित व्यक्ति द्वारा पुनरीक्षण में लिया गया है। 64-ए जैसा कि बिहार संशोधन अधिनियम द्वारा डाला गया है और ऐसे मामले में ए के तहत तय की गई सीमा। 47 (3) क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, अपीलीय प्राधिकरण के साथ-साथ पुनरीक्षण प्राधिकरण को भी बाध्य करेगा और वे धारा 47 (3) के तहत तय सीमा से परे परमिट जारी नहीं कर सकते हैं। इसलिए हमारी राय है कि उच्च न्यायालय इस मामले के तथ्यों पर सही था कि राज्य सरकार को परमिट की संख्या बढ़ाने की कोई शक्ति नहीं है, जिसे क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा धारा के तहत दो पर तय किया गया है। पीड़ित व्यक्ति के आवेदन पर धारा 47 (3) से तीन के तहत। 64-ए क्षेत्रीय

परिवहन प्राधिकरण के समक्ष एक कार्यवाही से उत्पन्न होता है। 48 और धारा के तहत अपीलीय प्राधिकारी। 61.

हम बता सकते हैं कि इस प्रश्न पर विभिन्न उच्च न्यायालयों के बीच मतभेद रहा है। ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) बनाम श्री नहतू राम मिर्धा (1) में राजस्थान उच्च न्यायालय ने एक दृष्टिकोण अपनाया है और मोहम्मद लुकमान शरीफ बनाम राज्य परिवहन प्राधिकरण (2) में इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने विपरीत दृष्टिकोण अपनाया है। राजस्थान उच्च न्यायालय ने एस से निपटते हुए कहा। अधिनियम का 48 (ए) (जैसा कि 1956 के संशोधन से पहले था) जो धारा 47 (3) के समान है। संशोधन के बाद, धारा (48)(ए) के तहत जैसा कि संशोधन से पहले था, किसी भी विशिष्ट मार्ग पर स्टेज कैरिज की संख्या को सीमित करने से क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण का आदेश अंतिम निर्णय के लिए बाध्यकारी नहीं हो जाता है। (1) आईएलआर (1959) राज पर। 120.

(2) आकाशवाणी (1961) सभी.342.

अपीलीय प्राधिकारी. दूसरी ओर, इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने माना कि, जब स्टेज कैरिज की संख्या को सीमित करने का आदेश धारा 48 (ए) के तहत पारित किया गया था। जैसा कि 1956 के संशोधन से पहले था, धारा 64 के तहत उस आदेश के खिलाफ कोई अपील नहीं हो सकती थी और इसलिए धारा 64 के तहत अपील पर अपीलीय प्राधिकारी उस मार्ग के संबंध में स्टेज कैरिज की संख्या को फिर से निर्धारित कर सकता है। जो

कुछ हमने ऊपर कहा है और जो सीमाएँ हमने ऊपर बताई हैं, उनके आलोक में हमारी राय है कि इलाहाबाद उच्च न्यायालय का दृष्टिकोण सही है। अंत में, अपीलकर्ता की ओर से यह आग्रह किया गया कि प्रतिवादी नंबर 1 जिसने उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर की थी, उसका कोई अधिकार क्षेत्र नहीं था। हमारी राय है कि इस विवाद में कोई दम नहीं है। प्रतिवादी नंबर 1 उच्च न्यायालय में दलील दे रहा था कि उसे परमिट दिया जाना चाहिए था, न कि अपीलकर्ता को। इसलिए उनके पास रिट याचिका दायर करने का अधिकार था और उस रिट याचिका पर विचार के दौरान ही वह मुद्दा उठा, जिस पर अपीलकर्ता हार गया है।

इसलिए हम प्रतिवादी नंबर 2 (सुधाकर शर्मा) की लागत के साथ अपील को खारिज करते हैं क्योंकि उन्होंने अकेले ही अधिकार क्षेत्र के सवाल पर उच्च न्यायालय के निर्माण का समर्थन किया था।

अपील खारिज.

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी ज्योति सिंह मीना (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।