

बी.एच. अश्वथनारायण सिंह और अन्य

बनाम

मैसूर राज्य और अन्य, 23 अप्रैल, 1965

[गर्जेन्द्रगडकर, पी.बी. (सीजे), वांचू के.एन, शाह जे.सी., मुधोलकर जे. आर,
सीकरी एस.एम. जे.जे.]

मोटर वाहन अधिनियम (1939) का 4), धारा 68 सी और 68 ई-
अनुमोदित योजना में वाहनों और यात्राओं की अधिकतम और न्यूनतम
संख्या का विवरण-वैधता- अंतरराज्यीय मार्ग, क्या है-राज्य सरकार की
ओर से आपत्तियों की सुनवाई-किसे करनी चाहिए।

राज्य परिवहन उपक्रम ने मौजूदा ऑपरेटरों को पूरी तरह से बाहर
करते हुए, उसमें उल्लिखित मार्गों को अपने कब्जे में लेने के लिए राजपत्र
में एक योजना प्रकाशित की। मुख्यमंत्री ने योजना पर आपत्तियों को सुना
और संशोधनों के साथ अनुमोदित योजना प्रकाशित की गई। प्रारूप योजना
तब प्रकाशित की गई थी जब 1960 के नियम लागू थे और अनुमोदित
योजना 1963 के नियम लागू होने के बाद प्रकाशित हुई थी। अनुमोदित
योजना की वैधता को चुनौती देते हुए विभिन्न बस ऑपरेटरों द्वारा रिट
याचिकाएं दायर की गईं, लेकिन उन्हें खारिज कर दिया गया।

इस न्यायालय के समक्ष अपनी अपील में अपीलार्थी द्वारा यह तर्क
रखे गए कि

(1) मोटरवाहन अधिनियम, 1939 व उसके तहत नियमों के अधीन राज्य सरकार, प्रत्येक रुट पर न्यूनतम व अधिकतम संख्या में मोटरवाहन को चलाये जाने व प्रत्येक रुट पर न्यूनतम व अधिकतम यात्रा की जा सकने के सम्बन्ध में स्कीम का अनुमोदन किये जाने हेतू अधिकृत नहीं था व जहां तक अनुमोदित योजना में ऐसा प्रावधान किया गया है, वह अल्ट्रा वायर्स है।

(2) चूंकि, प्रारूप योजना में 1960 के नियमों के अनुसार केवल वाहनों और यात्राओं की अधिकतम संख्या निर्दिष्ट की गई है, लेकिन अनुमोदित योजना में 1963 के नियमों के अनुसार प्रत्येक मार्ग पर वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या दोनों प्रदान की गई, आपत्तिकर्ताओं को उस पर अपनी आपत्तियां रखने का कोई अवसर नहीं था।

(3) नियम 3 खंड (ई) और (एफ) और 1963 नियमों के नियम 12, जो वाहनों और यात्राओं की अधिकतम और न्यूनतम संख्या और अधिकतम संख्या से अधिक के बिना अधिसूचित मार्ग पर सेवाओं की आवृत्ति में बदलाव के विनिर्देश प्रदान करते हैं, अधिकारातीत थे। (v) मुख्यमंत्री राज्य सरकार की ओर से आपत्तियां सुनने के लिए सक्षम नहीं थे, परन्तु यह कार्य परिवहन प्रभारी मंत्री द्वारा किया जाना चाहिए था।

अभिनिर्धारित:

(1) योजना में वाहन एवं यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम दोनों संख्या निर्दिष्ट करना धारा 68 सी के प्रावधानों के अनुरूप था और 68 ई से वर्जित नहीं था व वैध था। [98f-G]

धारा 68 सी में ही प्रावधान है कि योजना में "प्रदान की जाने वाली सेवाओं की प्रकृति का विवरण" दिया जाना चाहिए और आशय यह है कि ऐसे विवरण दिए जाने चाहिए जो आपत्तिकर्ताओं को अपनी आपत्तियां देने में सक्षम बनाने के लिए आवश्यक हों। जब धारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं की प्रकृति के बारे में बात करती है, तो यह यात्रियों या सामान या दोनों को ले जाने के लिए मोटर वाहनों की श्रेणियों को संदर्भित करती है और योजना में यह इंगित करना होगा कि किस श्रेणी की सेवा ली जानी है। साथ ही, "particulars" / "विवरण" शब्द को "details" / "ब्यौरा" का सामान्य अर्थ दिया जाना चाहिए। वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या वाली योजना बनाने में कुछ कठिनाइयाँ हो सकती हैं, जहाँ अपवर्जन उस मामले की तुलना में आंशिक है, जहाँ अपवर्जन पूर्ण है, लेकिन क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा उचित समायोजन करने का कार्य अलंघ्य नहीं है व इस कारण ऐसी कठिनाई "विवरण" शब्द का अर्थ नहीं बदलेगी। प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति के ऐसे विवरणों में न केवल वाहनों और यात्राओं की सटीक संख्या शामिल है, बल्कि प्रत्येक मार्ग पर वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या भी शामिल है; और अधिकतम और न्यूनतम संख्या की ऐसी

सुचना, आपत्तिकर्ताओं को, प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवा की पर्याप्तता के संदर्भ में भी योजना का विरोध करने के लिए आवश्यक जानकारी देता है। आगे, धारा 46 (सी) और धारा 45(3) (ii) इंगित करती है कि यात्राओं और वाहनों की न्यूनतम और अधिकतम संख्या की विशिष्टता अधिनियम द्वारा परिकल्पित है और उन धाराओं का हवाला देना अनुमत और वैध है। इसके अलावा, ऐसा विनिर्देश अधिनियम का IV-A के अध्याय के उद्देश्य को पूरा करेगा, क्योंकि यह प्रदान की जाने वाली सेवा में एक निश्चित मात्रा में लचीलापन प्रदान करेगा। अनुमोदित योजना में लचीलेपन के ऐसे प्रावधान को धारा 68-ई ओवरराइड करने वाला नहीं कहा जा सकता है व ना ही उक्त धारा से तिकड़म करने का उपकरण भी नहीं कहा जा सकता; और चूंकि वर्तमान मामले में अधिकतम और न्यूनतम के बीच का अंतर व्यापक नहीं था, इसलिए उनका निर्धारण 68 सी और 68 ई से छल के रूप में कार्य नहीं करता है। [93 ए, डी; ई-जी; 94 जी-एच; 95 ए सीजी, सी-जी; 97 एफ; 98 बी-जीई]

डोसा सत्यनारायणन बनाम आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम, [1961] 1 एससीआर 642, सुभिन्न किया।

सीपीसी मोटर सर्विस बनाम मैसूर राज्य, [1962] एस यू पी पी. 1 एससीआर, 717 और सीएस रोवजी बनाम आंध्र प्रदेश राज्य, [1964] 6 एससीआर 330] व्याख्या की।

(ii) यह तथ्य कि प्रारूप योजना में कुछ त्रुटि थी, घातक नहीं होगा, यदि अनुमोदित योजना, जो धारा 68-डी के तहत आपत्तियों को सुनने और निर्णय लेने के बाद अस्तित्व में आयी थी व धारा 68 डी के अनुरूप थी-

प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का कोई उल्लंघन नहीं हुआ, क्योंकि, प्रारूप योजना में केवल अधिकतम इंगित करने की अनुचितता पर आपत्ति ली गई थी और उस आपत्ति को राज्य सरकार ने योजना को संशोधित करके और न्यूनतम भी शामिल करके उसका निपटारा किया था। [99 जी.एच]

दोसा सत्यनारायण मूर्ति बनाम आंध्र प्रदेश राज्य सड़क निगम, [1961] 1 एससीआर 642-अनुसरण किया गया।

(iii) चूंकि धारा 68-सी के तहत वाहनों और यात्राओं की अधिकतम और न्यूनतम संख्या निर्दिष्ट करना स्वीकार्य था, व चूंकि नियम 12 को योजना में निर्धारित अधिकतम और न्यूनतम के बीच आवृत्ति को बदलने के लिए उपक्रम को शक्ति देने के रूप में पढ़ा जाना चाहिए, अतः नियम सभी मान्य हैं। [100 एफ-जी]

(iv) मार्ग के दो टर्मिनी राज्य के भीतर होने के कारण, यह योजना अंतरराज्यीय मार्ग से सरोकार नहीं रखती थी । एक सड़क 'मार्ग' से भिन्न होती है और यह निर्धारित करने के लिए कि कोई मार्ग अंतरराज्यीय है या

अंतर-राज्यीय, यह देखना है कि दोनों टर्मिनी एक ही राज्य में हैं या नहीं। [101 बी -सी]

(v) धारा 68-डी के तहत राज्य सरकार को आपतियों की सुनवाई करने का अधिकार है। अतः किसी जीवित व्यक्ति को राज्य सरकार की ओर से आपतियां अवश्य सुननी चाहिए। चूंकि सरकार द्वारा बनाये गए नियम में मुख्यमंत्री को प्राधिकारी के रूप में नामित किया गया है , अतः वह आपतियों को सुनने के लिए सक्षम थे। [101 डी-इ]

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 250 और 286/1965 ।

मैसूर उच्च न्यायालय के रिट याचिका संख्या 1435 से 1438, 1445 से 1451, 1453 से 1461, 1496 से 1498, 1524, 1526 से 1528, 1541 से 1543 और 1721 में 2 फरवरी, 1965 के फैसले और आदेशों के खिलाफ अपील -

अपीलकर्ता के लिए एन.सी. चटर्जी, एन.एस. नारायण राव, बीपी सिंह, डी. गुंडू राव, एजी मेश्वरप्पा, ए.टी. सुंदरवर्धन और आर.बी. दातार (सीए संख्या 250 से 269 और 1965 के 276 से 286 में)।

अपीलकर्ताओं के लिए जी.एस. पाठक, बी. दत्ता, एम. रंगास्वामी, जेबी दादाचंजी, ओ.सी. माथुर और रविंदर नारायण (1965 के सी. ऐ. संख्या 270-275 में)।

प्रतिवादी संख्या 2 (सभी अपीलों में) के लिए: ए.वी. विश्वनाथ शास्त्री और आर. गोपालकृष्णन।

वांचू, जे. मैसूर उच्च न्यायालय के निर्णय के प्रमाणपत्रों पर ये 37 अपीलें सामान्य प्रश्न उठाती हैं व इनका निस्तारण एक साथ किया जाएगा। अपीलकर्ता मैसूर राज्य के बेल्लामी जिले में मोटर बस ऑपरेटर हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि मई 1962 में राज्य परिवहन उपक्रम (बाद में उपक्रम के रूप में संदर्भित) द्वारा यात्री बस मार्गों को संभालने के लिए दो प्रारूप योजनाएं प्रकाशित की गईं। उन योजनाओं पर राज्य सरकार द्वारा आपत्तियां सुनी गईं और कुछ संशोधनों के बाद योजनाओं को मंजूरी दे दी गई व जो अगस्त 1962 में मैसूर राजपत्र में प्रकाशित हुईं। हालांकि, मोटर बस ऑपरेटरों द्वारा, जो जिले में परिचालन कर रहे थे, स्वीकृत योजनाओं को रिट याचिकाओं द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी गई थी और दोनों योजनाओं को 24 सितंबर, 1962 को उच्च न्यायालय द्वारा रद्द कर दिया गया था, जिन कारणों पर अभी जाना अनावश्यक है।

तत्पश्चात्, उपक्रम ने 1 नवंबर, 1962 को मैसूर राजपत्र में मौजूदा मोटर बस ऑपरेटरों को पूरी तरह से बाहर कर उसमें उल्लिखित मार्गों को अपने कब्जे में लेने के लिए एक और योजना प्रकाशित की। यह योजना राज्य परिवहन उपक्रम (मैसूर) नियम 1960 के तहत प्रकाशित की गई थी। इस योजना पर आपत्तियां राज्य सरकार द्वारा अप्रैल और मई 1963 में

विभिन्न तिथियों पर सुनी गई। इस दौरान, राज्य परिवहन उपक्रम नियम संशोधन किये जाने का कार्य चल रहा था और संशोधित नियम 25 अप्रैल, 1963 को प्रकाशित हुए। राज्य सरकार द्वारा आपत्तियों की सुनवाई की अंतिम तिथि 23 मई, 1963 थी। 25 जुलाई, 1963 को 1963 के नियम लागू हुए। योजना को मंजूरी देने का राज्य सरकार का आदेश 18 अप्रैल, 1964 को जारी किया गया था और उसके बाद राज्य सरकार द्वारा किए गए संशोधनों के साथ अनुमोदित योजना 7 मई, 1964 को राजपत्र में प्रकाशित की गई थी। इसके बाद उपक्रम द्वारा क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के समक्ष योजना के अनुसार परमिट जारी करने के लिए आवेदन किए गए। जिसके तुरंत बाद, विभिन्न मोटर बस ऑपरेटरों द्वारा अगस्त, 1964 के पहले सप्ताह में अनुमोदित योजना की वैधता को चुनौती देते हुए रिट याचिकाएँ दायर की गईं और योजना के कार्यान्वयन पर उच्च न्यायालय द्वारा रोक लगा दी गई। दिनांक 23 फरवरी, 1965 को उच्च न्यायालय ने रिट याचिकाएँ खारिज कर दीं। इसके बाद उच्च न्यायालय ने अपीलकर्ताओं को अपील करने के लिए प्रमाण पत्र प्रदान किए और इस तरह ये प्रकरण हमारे सामने आया है।

अपीलकर्ताओं की ओर से बड़ी संख्या में दलीलें पेश की गई हैं जिनका हम यथासमय उल्लेख करेंगे। लेकिन जिन दो मुख्य तर्कों के सम्बन्ध में विनती की गयी है, वे हैं:

(i) मोटर वाहन अधिनियम 1939 की संख्या 4, (इसके बाद अधिनियम के रूप में संदर्भित) और नियम के तहत, राज्य सरकार को योजना को मंजूरी देते समय प्रत्येक मार्ग पर लगाए जाने वाले मोटर वाहनों की न्यूनतम और अधिकतम संख्या और प्रत्येक मार्ग पर की जाने वाली यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या निर्दिष्ट करने के लिए सक्षम नहीं थी और जहां तक अनुमोदित योजना ऐसा प्रावधान करती है, यह अधिकारातीत है और

(ii) जब प्रारूप योजना प्रकाशित हुई तो 1960 के नियम लागू थे और प्रारूप योजना में केवल प्रत्येक मार्ग पर वाहन और यात्राओं की अधिकतम संख्या निर्दिष्ट थी, लेकिन जब तक राज्य सरकार ने आपत्तियों का निपटारा किया, 1963 के नियम लागू हो गए थे और अनुमोदित योजना प्रत्येक मार्ग पर न्यूनतम और अधिकतम वाहनों और यात्राओं, दोनों के लिए प्रदान की गई थी। हालाँकि, प्रारूप योजना में न्यूनतम संख्या निर्दिष्ट नहीं की गई थी, इसलिए आपत्तिकर्ताओं को योजना की इस विशेषता पर अपनी आपत्तियाँ रखने का कोई अवसर नहीं था और इसलिए राज्य सरकार द्वारा प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन किया गया था, जो योजना को मंजूरी देते समय, इस उद्देश्य के लिए अर्ध-न्यायिक प्राधिकारी मानी गयी है।

सबसे पहले हम इन दो मुख्य आपत्तियों से निपटेंगे और फिर अपीलकर्ताओं की ओर से उठाए गए अन्य बिंदुओं पर विचार करेंगे। इसमें कोई विवाद नहीं है कि योजना में वाहनों की एक निश्चित संख्या के साथ-साथ यात्राएं भी प्रदान की जा सकती हैं। सवाल यह उठता है कि क्या वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या तय करना, जैसा कि अनुमोदित योजना में किया गया है, अधिनियम के तहत भी स्वीकार्य है। यह हमें अधिनियम की धारा 68-सी तक ले जाता है जिसका यहां विवरण दिया जा रहा है :

"जहां किसी भी राज्य परिवहन उपक्रम की राय है कि एक कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से, सार्वजनिक हित में यह आवश्यक है कि सामान्य रूप से सड़क परिवहन सेवाएं या ऐसी सेवा के किसी विशेष वर्ग के संबंध में किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से को राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा चलाया और संचालित किया जाना चाहिए, चाहे अन्य व्यक्तियों को पूर्ण या आंशिक रूप से बाहर रखा जाए या अन्यथा, राज्य परिवहन उपक्रम प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का विवरण देते हुए यात्रा किए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग और उसके संबंध में ऐसे अन्य विवरण जो निर्धारित किए जा सकते हैं, योजना तैयार कर सकता है

और ऐसी प्रत्येक योजना को शाशकीय राजपत्र में और ऐसे अन्य तरीके से प्रकाशित किया जाएगा जैसा कि राज्य सरकार निर्देशित करती है।"

यह देखा जाएगा कि यदि उपक्रम की यह राय है की धारा में बताए गए कारणों से, अन्य व्यक्तियों को पूर्ण या आंशिक रूप से छोड़कर, सड़क परिवहन सेवाओं को नियंत्रित करे, तो उसे एक योजना बनानी होगी, जिसे राजकीय राजपत्र में प्रकाशित किया जाना होगा और जैसा कि राज्य सरकार निर्देश दे।

"सड़क परिवहन सेवा" का अर्थ किराए या पारितोषिक के लिए सड़क मार्ग से यात्रियों या सामान या दोनों को ले जाने वाले मोटर वाहनों की सेवा है। इस धारा के तहत उपक्रम किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में सामान्य रूप से सड़क परिवहन सेवाओं या ऐसी सेवा के किसी विशेष वर्ग को नियंत्रित कर सकता है। वर्तमान मामले में उपक्रम ने अन्य सभी व्यक्तियों को छोड़कर बेल्लारी जिले के विभिन्न मार्गों पर यात्री सेवाओं को नियंत्रित का निर्णय लिया। इसमें कोई विवाद नहीं है कि योजना को प्रकाशित करने में उपक्रम ने धारा 68-सी द्वारा अपेक्षित तरीके से कार्य किया। विवाद, उपक्रम द्वारा

प्रकाशित योजना की अंतर्वस्तु के संबंध में उत्पन्न होता है और अपीलकर्ताओं की ओर से तर्क यह रहा है कि धारा 68-सी के प्रासंगिक शब्दों के तहत, योजना में केवल प्रत्येक मार्ग पर वाहनों और यात्राओं की एक यथार्थ संख्या शामिल होनी चाहिए और यदि योजना न्यूनतम और अधिकतम वाहनों और यात्राओं की संख्या प्रदान करती है तो यह धारा 68-सी के अनुरूप नहीं होगी। अपीलकर्ताओं की ओर से धारा 68-सी में निम्नलिखित शब्दों पर जोर दिया गया है, जो उसके तहत योजना के प्रकाशन का प्रावधान करता है

"... राज्य परिवहन उपक्रम, प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति, कवर किए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग का विवरण देते हुए और उसके संबंध में ऐसे अन्य विवरण जो निर्धारित किए जा सकते हैं, एक योजना तैयार कर सकता है ..."

देखा जाए तो यह प्रावधान दो भागों में है। पहले भाग में धारा स्वयं यह बताती है कि योजना में क्या होना चाहिए। अर्थात् --

- (i) प्रदान की जाने वाली सेवाओं की प्रकृति का विवरण और
- (ii) कवर किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग। दूसरा भाग इसके संबंध में ऐसे अन्य विवरण प्रदान करता है जो नियमों द्वारा

निर्धारित किए जा सकते हैं। हमने पहले ही इंगित किया है कि इस उद्देश्य के लिए नियम बनाए गए हैं और यह विवाद में नहीं है कि 1960 के नियम जो प्रासंगिक समय पर लागू थे, उनका अनुपालन किया गया था। नियमों में केवल वाहनों और यात्राओं की अधिकतम संख्या का उल्लेख करना आवश्यक था और प्रारूप योजना में ऐसा किया गया था, जिसे प्रकाशित किया गया था। लेकिन अपीलकर्ताओं की ओर से तर्क यह है कि जिस धारा का हमने उल्लेख किया है उसके पहले भाग में दो चीजों की आवश्यकता है,

नामत:-

(i) प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का विवरण और

(ii) प्रस्तावित कवर किये जाने वाला क्षेत्र या मार्ग। 'कवर किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग' शब्दों के अर्थ को लेकर कोई कठिनाई नहीं है और प्रारूप योजना में कवर किए जाने वाले क्षेत्र या मार्गों का प्रावधान किया गया है। हालाँकि यह तर्क दिया गया है कि जब धारा 68-सी के लिए आवश्यक है कि योजना प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का विवरण दे, यह आवश्यक था कि योजना प्रत्येक मार्ग के लिए केवल वाहनों और यात्राओं की निश्चित संख्या प्रदान करे-यदि प्रारूप में नहीं तो, किसी भी कीमत पर राज्य सरकार द्वारा आपत्तियों की सुनवाई के

बाद अंतिम रूप से बनार्यीं गयी योजना में ऐसा तर्क रखा गया है कि जब धारा की आवश्यकता है कि योजना को "प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का विवरण" देना चाहिए, तो धारा में प्रयुक्त शब्द "विवरण" आवश्यक रूप से आयात करता है कि योजना को प्रत्येक मार्ग के लिए वाहनों और यात्राओं की निश्चित संख्या निर्दिष्ट करनी चाहिए। अब शब्द "प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति" स्पष्ट रूप से ली जाने वाली सेवा की श्रेणी को संदर्भित करते हैं। यह तर्क दिया गया है कि शब्द "प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति" शब्द "प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की श्रेणी" शब्दों से भिन्न हैं और इनका व्यापक अर्थ है। आगे यह तर्क रखा गया है कि खंड के इस भाग में "प्रकृति" शब्द का उपयोग करने का कोई कारण नहीं था जब खंड के पहले भाग में "मिट्टी" शब्द का उपयोग किया गया था, यदि दोनों का मतलब एक ही था।

हालाँकि, हमारी राय है कि सेवाओं की श्रेणी जिसे धारा में पहले संदर्भित की गयी है और प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति, जिसे धारा के बाद के भाग में संदर्भित किया गया है, के बीच कोई महत्वपूर्ण अंतर नहीं है। सड़क परिवहन सेवा जैसा कि धारा 68- ऐ में परिभाषित है, तीन प्रकार की हो सकती है, अर्थात्-(i) यात्री सेवा, (ii) माल सेवा और (iii) मिश्रित माल और यात्री सेवा। धारा 2 (29) देखें, मालवाहक वाहन [धारा 2 (8) देखें], कॉन्ट्रैक्ट कैरिज [धारा 2(3) देखें], अमान्य

गाड़ियाँ [धारा 2(10) देखें] और मोटर कैब [धारा 2 (15) देखें]। इसलिए, जब धारा 69-सी प्रदान की जाने वाली सेवाओं की प्रकृति की बात करती है तो यह मोटर वाहनों की इन श्रेणियों को संदर्भित करती है व यात्रियों या सामानों को ले जाने के लिए योजना में यह इंगित करना होगा कि किस श्रेणी की सेवा ली जानी है। यहाँ यह कहा जा सकता है कि संक्षिप्त ऑक्सफोर्ड शब्दकोष में दिए गए "प्रकृति" शब्द का एक अर्थ "प्रकार, भांति, वर्ग" है और यही वह अर्थ है जो इस भाग में इस शब्द के उपयोग से अभिप्रेत है।

ली जाने वाली सेवाओं की श्रेणी को इंगित करने के अलावा, धारा के लिए आवश्यक है कि ली जाने वाली सेवा की श्रेणी के संदर्भ में विवरण भी योजना में दर्शाया जाना चाहिए। अपीलकर्ताओं की ओर से यह तर्क दिया गया है कि जहां, (उदाहरण के लिए) स्टेज कैरिज सेवाओं का अधीनीकरण किया जा रहा है, विवरण में उन मोटर वाहनों की सटीक संख्या जो किसी विशेष मार्ग पर उपयोग किए जाएंगे और एक दिन के दौरान, उनके द्वारा की जाने वाली यात्राओं की सटीक संख्या इंगित होनी चाहिए और यह योजना में दिया जाना आवश्यक है ताकि आपत्तिकर्ता विशेष रूप से प्रदान की जाने वाली सेवाओं की पर्याप्तता के संबंध में आपत्ति कर सकें, जो उस धारा के तहत सेवाओं को लेने के लिए पूर्ववर्ती शर्तों में से एक है। हमारा मानना है कि धारा में "विवरण" शब्द का प्रयोग इसके सामान्य अर्थ में किया गया है। अपने सामान्य अर्थ में, "विवरण" शब्द का अर्थ विवरण या

आइटम है: (संक्षिप्त ऑक्सफोर्ड शब्दकोष देखें)। डिक्शनरी ऑफ इंग्लिश लॉ बाइ जोविट में किसी क्लेम के संदर्भ में "विवरण" का अर्थ क्लेम का विवरण है जो दूसरे पक्ष को यह जानने में सक्षम बनाने के लिए आवश्यक है कि उसे किस मामले का सामना करना है। उनका आशय ये है कि उस पक्ष का मामला बिल्कुल स्पष्ट करें जो उन्हें प्रदान करता है। इस प्रकार जब धारा 68-सी प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का विवरण देने का प्रावधान करता है, उसका आशय यह है कि ऐसे विवरण दिए जाने चाहिए जो आपत्तिकर्ताओं को अपनी आपत्तियां देने में सक्षम बनाने के लिए आवश्यक हों। हमें नहीं लगता कि इन विवरणों में प्रत्येक मार्ग पर उपयोग किए जाने वाले वाहनों और यात्राओं की सटीक संख्या शामिल होगी। हमें यह मानने में कोई कठिनाई नहीं दिखती कि प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का विवरण न केवल वाहनों और यात्राओं की सटीक संख्या के रूप में हो सकता है, बल्कि प्रत्येक मार्ग पर वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या के रूप में भी हो सकता है। प्रत्येक मार्ग के लिए वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या प्रस्तुत करना भी हमारी राय में इस आवश्यकता को पूरा करेगा कि प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं का विवरण प्रस्तुत किया जाना चाहिए। इसके अलावा प्रत्येक मार्ग के लिए वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या को इंगित करना आवश्यक जानकारी देगा ताकि आपत्तिकर्ताओं को प्रस्तावित सेवाओं की पर्याप्तता के संदर्भ में भी

योजना का विरोध करने में सक्षम बनाया जा सके। हमें नहीं लगता कि अपीलकर्ता का यह तर्क सही है कि जब धारा के इस भाग में "विवरण" शब्द का उपयोग किया जाता है, तो यह केवल तभी संतुष्ट हो सकता है जब प्रत्येक मार्ग के लिए वाहन और यात्राओं की सटीक संख्या निर्दिष्ट हो और "विवरण" शब्द के उपयोग में निहित आवश्यकता को पूरा करने का कोई अन्य तरीका नहीं है। जैसा कि हम पहले ही कह चुके हैं कि "पर्टिक्युलर्स" शब्द का प्रयोग इसके सामान्य अर्थ में किया गया है और इसका अर्थ है विवरण और यात्राओं और वाहनों की न्यूनतम और अधिकतम संख्या को इंगित करना भी हमारी राय में आपत्तिकर्ताओं को सक्षम करने के लिए आवश्यक जानकारी देने के लिए पर्याप्त होगा। वे किसी योजना को तैयार करने के लिए धारा में प्रदान की गई पूर्ववर्ती शर्तों के संदर्भ में आपत्ति कर सकते हैं। यह प्रत्यक्ष है कि धारा ने स्वयं ही पूर्ण न्यूनतम जानकारी प्रदान की है जो आपत्तिकर्ताओं को आपत्ति करने में सक्षम बनाने के लिए योजना में दी जानी चाहिए और उस न्यूनतम में प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवा की श्रेणी और कवर किए जाने वाले प्रस्तावित क्षेत्र या मार्ग के संबंध में विवरण शामिल हैं। अन्य विवरणों को नियमों द्वारा निर्धारित करने के लिए छोड़ दिया गया है क्योंकि वे प्रदान की जाने वाली सेवा की श्रेणी व कवर किये जाने वाले क्षेत्र या मार्ग के संबंध में विवरण के समान महत्व के नहीं हैं। इसलिए हमारी राय है कि यदि योजना प्रत्येक मार्ग पर न्यूनतम और अधिकतम संख्या में वाहनों

और यात्राओं के बारे में विवरण देती है तो यह धारा 68-सी की आवश्यकताओं के अनुसार होगी।

इस संबंध में हम धारा 46 (सी) और धारा 48 (3) (ii) का संदर्भ ले सकते हैं, जो यह भी दर्शाता है कि विशेष रूप से स्टेज कैरिज के मामले में दैनिक सेवाओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या रखी जाना अनुज्ञेय है। धारा 46 दो प्रकार के स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन प्रदान करती है- (i) स्टेज कैरिज की सेवा के संबंध में और (ii) स्टेज कैरिज के रूप में उपयोग किए जाने वाले विशेष मोटर वाहन के संबंध में। जहां स्टेज कैरिज की सेवा प्रदान की जानी है, वहां धारा 46 का खंड (सी) प्रत्येक मार्ग या क्षेत्र के संबंध में प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित दैनिक सेवाओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या और सामान्य सेवाओं की समय-सारणी को इंगित करने का प्रावधान करती है। धारा 48 जो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा स्टेज कैरिज परमिट देने का प्रावधान करती है, उप-धारा (3) में राज्य वाहनों की सेवा के मामले में किसी भी मार्ग के संबंध में आम तौर पर या निर्दिष्ट दिनों और अवसरों पर बनाए रखी जाने वाली न्यूनतम और अधिकतम दैनिक सेवाओं से संबंधित किसी भी शर्त को, परमिट के साथ संलग्न करने का भी प्रावधान करती है। वाहनों की संख्या स्वाभाविक रूप से दैनिक सेवाओं की संख्या पर निर्भर करेगी, दैनिक सेवाओं की संख्या जितनी अधिक होगी, वाहनों की संख्या भी उतनी ही अधिक होगी। इसलिए ये दो खंड इंगित करते हैं कि अधिनियम द्वारा

न्यूनतम और अधिकतम यात्राओं और वाहनों की विशिष्टता की परिकल्पना की गई है। यह सत्य है कि ये धाराएँ अध्याय IV में हैं जबकि धारा 68-सी अध्याय IV-A में है, S. 68-B यह प्रावधानित करता है कि अध्याय IV में किसी भी असंगत बात के बावजूद IV-A का प्रभाव होगा। लेकिन यह पता लगाने के लिए कि प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की प्रकृति का क्या विवरण धारा 68-सी के तहत दिया जाना है, धारा 46 और 48 के प्रावधानों को यहाँ संदर्भित करना स्वीकार्य और वैध होगा। वे इंगित करते हैं कि प्रति दिन न्यूनतम और अधिकतम यात्राओं की योजना में एक प्रावधान पर्याप्त होगा ताकि आपत्तिकर्ताओं को प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की पर्याप्तता आदि के संबंध में अपनी आपत्तियाँ दर्ज करने के लिए आवश्यक जानकारी उपलब्ध हो सके। लेकिन इस विचार के अलावा हमें यह मानने का कोई कारण नहीं दिखता कि धारा 68-सी में इस्तेमाल किया गया शब्द "पर्टिक्युलर" आवश्यक रूप से केवल प्रत्येक मार्ग के लिए वाहनों और यात्राओं की सटीक संख्या को संदर्भित करता है और इसमें प्रत्येक मार्ग के लिए वाहनों की न्यूनतम और अधिकतम को शामिल नहीं किया जा सकता है।

इसके अलावा, हमारी राय है कि न्यूनतम और अधिकतम संख्या में वाहनों और यात्राओं का प्रावधान अध्याय IV-A के उद्देश्य को पूरा करेगा। क्योंकि यह प्रदान की जाने वाली सेवा में एक निश्चित मात्रा में लचीलापन प्रदान करेगा, क्योंकि इस बात पर विवाद नहीं किया जा सकता है कि

परिवहन की ज़रूरतें मौसम-दर-मौसम भिन्न हो सकती हैं। न्यूनतम और अधिकतम को निर्दिष्ट करके प्रदान किया गया यह लचीलापन धारा के तहत कार्रवाई करने की आवश्यकता को समाप्त कर देगा जब अधिनियम की धारा 68-ई में हर बार उपक्रम नियोजित वाहनों की संख्या में आवश्यक परिवर्तन के साथ यात्राओं की संख्या में मामूली बदलाव करने का निर्णय लेगा। हम इस तर्क को स्वीकार नहीं कर सकते हैं कि योजना में न्यूनतम और अधिकतम संख्या का प्रावधान धारा 68-ई द्वारा प्रभावित होगा। अधिनियम की धारा 68-ई, जो अनुमोदित योजना को रद्द करने या संशोधित करने का प्रावधान करती है क्योंकि धारा 68-ई, धारा 68-डी के तहत योजना को मंजूरी मिलने के बाद लागू होती है। न ही वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या को इंगित करते हुए लचीलेपन के प्रावधान को धारा 68-ई को प्राप्त करने के लिए एक उपकरण कहा जा सकता है, जो योजना को मंजूरी मिलने के बाद की स्थिति से सरोकार रखती है। लेकिन जहां कोई योजना स्वयं न्यूनतम और अधिकतम संख्या में यात्राओं और वाहनों का प्रावधान करती है और उसे मंजूरी दे दी गई है, तो यह नहीं कहा जा सकता है कि ऐसी मंजूरी का मतलब धारा 68-ई को अधिभावी करना है क्योंकि ऐसी स्वीकृत योजना के लिए भी कुछ वर्षों के बाद आमूल परिवर्तन की आवश्यकता हो सकती है, जब परिवहन आवश्यकताओं में मौलिक परिवर्तन हो सकता है और ऐसे मामलों में धारा 68-ई के तहत कार्रवाई आवश्यक होगी। लेकिन किसी योजना में न्यूनतम

और अधिकतम संख्या प्रदान करने वाले लचीलेपन के इस प्रावधान को धारा 68-ई को अधिभावी करने का प्रयास नहीं कहा जा सकता है।

इस संबंध में हमारा ध्यान दोसा सत्यनारायणमूर्ति बनाम आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम¹ मामले में इस न्यायालय के एक फैसले की ओर आकर्षित होता है। उक्त प्रकरण में आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम के नियम 5 को इस आधार पर रद्द कर दिया गया कि वह धारा 68-ई का उल्लंघन करती है। उक्त प्रकरण में योजना में यात्राओं की सटीक संख्या और वाहनों की सटीक संख्या का प्रावधान किया गया था। हालाँकि, नियम 5 में सेवाओं की आवृत्ति में परिवर्तन की अनुमति दी गई है। इन परिस्थितियों में नियम को धारा 68-ई के अधिकारातीत माना गया। लेकिन जहां योजना स्वयं न्यूनतम और अधिकतम संख्या में वाहनों और यात्राओं का प्रावधान करती है, वहां धारा 68-ई का उल्लंघन होने का कोई सवाल ही नहीं है। इसलिए, हमारी राय है कि अनुमोदित योजना में वाहन और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या का प्रावधान धारा 68-सी के प्रावधान के खिलाफ नहीं है, क्योंकि धारा के अनुसार यह आवश्यक नहीं है कि योजना में प्रत्येक मार्ग के लिए केवल वाहनों और यात्राओं की सटीक संख्या ही अधिसूचित की जाए।

1 [1961] 1 S.C.R. 642.

हमारा ध्यान सीपीसी मोटर सर्विस बनाम मैसूर राज्य² की ओर भी आकर्षित किया गया है। उस मामले में पेज संख्या 727 में टिप्पणियों के बाद निम्न टिपणी की गयी है:

"पहले के नियमों में एक मार्ग पर लगाए जाने वाले वाहनों की न्यूनतम और अधिकतम संख्या, साथ ही न्यूनतम और अधिकतम यात्राओं के बारे में एक वर्णन दिया जाना आवश्यक था। हालांकि, इस न्यायालय द्वारा यह माना गया था कि न्यूनतम संख्या से अपसरण का मतलब होगा योजना का परिवर्तन, जो योजना तैयार करने के लिए सभी औपचारिकताओं का पालन करना आवश्यक होगा।"

इन टिप्पणियों को यह दर्शाने के लिए सेवा में प्रस्तुत किया गया है कि धारा 68-सी के तहत तैयार की गई योजना में न्यूनतम व अधिकतम संख्या निर्धारित नहीं की जा सकती है। यह सच है कि उस मामले में इस न्यायालय द्वारा यह माना गया था कि न्यूनतम संख्या से विगम का मतलब योजना में बदलाव होगा, जिससे योजना तैयार करने के लिए सभी औपचारिकताओं का पालन करना आवश्यक हो जाएगा। लेकिन विद्वान अधिवक्ता इस न्यायालय के किसी भी मामले को बताने में असमर्थ रहे हैं, जहां यह माना गया कि किसी योजना के मामले में न्यूनतम से विगम जिसमें न्यूनतम और अधिकतम दोनों का उल्लेख है, में धारा 68-ई के

2 [1962] Supp. 1 S.C.R. 717.

तहत कार्यवाही की आवश्यकता होगी । इस संबंध में एकमात्र मामला जिस पर हमारा ध्यान आकर्षित किया गया है, वह दोसा सत्यनारायणमूर्ति³ का है; लेकिन उस मामले में यह माना गया कि सटीक संख्या से विगम के लिए धारा 68-ई के तहत कार्रवाई की आवश्यकता होगी। हालाँकि, वह ऐसा मामला नहीं था, जहाँ योजना ने स्वयं न्यूनतम और अधिकतम तय कर दिया था। उस मामले में योजना में एक सटीक संख्या तय की गई और यह माना गया कि ऐसी संख्या से विगम किये जाने का मतलब धारा 68-ई के अर्थ के भीतर योजना में संशोधन किया जाना होगा। सीपीसी मोटर सर्विस के मामले के सम्बन्ध में यह विचार कि, इस न्यायालय ने यह माना था कि न्यूनतम से विगम का मतलब योजना में बदलाव होगाए पर इन्क्रियम है।

अंत में हमारा ध्यान सीएस रोजी बनाम आंध्र प्रदेश राज्य⁴ में इस न्यायालय के एक फैसले की ओर आकर्षित होता है। उस मामले में योजना में न्यूनतम एवं अधिकतम अंकित करने का प्रश्न विचार हेतु आया था। लेकिन उस मामले में योजना को पूर्वाग्रह के आधार पर रद्द कर दिया गया था और इसलिए इस न्यायालय के पास इस सवाल पर विचार करने का कोई अवसर नहीं था कि क्या योजना में न्यूनतम और अधिकतम संख्या को इंगित करना, उसे धारा 68-सी के अधिकारातीत बना देगा। फिर भी निर्णय के अंत में इस संबंध में कुछ टिप्पणियाँ की गईं। लेकिन विद्वान

3 [1961] 1 S.C.R. 642.

4 [1964] 6 S.C.R. 330.

न्यायाधीशों ने यह स्पष्ट कर दिया कि उन्होंने बड़े सवाल का फैसला करना जरूरी नहीं समझाए जैसे कि क्या न्यूनतम और अधिकतम संख्या का मात्र निर्धारण धारा 68-इ का उल्लंघन है। जो योजना को अपास्त करने हेतु आवश्यक है। इसलिए उस मामले में न्यूनतम और अधिकतम के निर्धारण के संबंध में टिप्पणियों को ओबिटर के रूप में माना जाना चाहिए। आगे उस मामले में राज्य की ओर से यह तर्क दिया गया कि न्यूनतम और अधिकतम को इंगित करना अपने आप में बुरा नहीं होगा; लेकिन यह माना गया कि न्यूनतम और अधिकतम के बीच का अंतर बहुत अधिक नहीं होना चाहिए। न्यायालय ने यह रुख अपनाया और फिर देखा कि कुछ मामलों में न्यूनतम और अधिकतम के बीच का अंतर बहुत बड़ा था और यदि योजना पहले से ही पूर्वाग्रह के आधार पर भंग नहीं हुई होती, तो इस न्यायालय ने उसे इस आधार पर रद्द कर दिया होता कि न्यूनतम और अधिकतम के बीच बड़ा अंतर था। इसमें कोई संदेह नहीं है कि यद्यपि प्रत्येक मार्ग के संबंध में वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या तय करना धारा 68-सी के तहत स्वीकार्य है और जो धारा 68-ई से भंग नहीं होगा, न्यूनतम और अधिकतम के बीच का अनुपात इतना बड़ा नहीं होना चाहिए कि न्यूनतम और अधिकतम का निर्धारण धारा 68-सी और 68-ई के प्रावधानों से छल करे। यह स्पष्ट रूप से बताना संभव नहीं है कि न्यूनतम और अधिकतम का निर्धारण किस स्तर छल में बदल जाएगा; लेकिन यह केवल तभी होता है जब न्यूनतम और अधिकतम के

बीच का अंतर इतना बड़ा हो कि यह अधिनियम से छल के बराबर हो व ऐसे में न्यायालय यह निर्धारित कर सकेगी कि योजना धारा 68-सी के अनुपालन में नहीं है और धारा 68-ई से भंग होती है। न्यूनतम और अधिकतम के बीच का अंतर कई कारकों पर निर्भर करेगा, विशेष रूप से वर्ष के विभिन्न मौसमों में परिवहन की मांग में भिन्नता पर। फिर भी, यदि अनुमोदित योजना के द्वारा, दोनों के बीच बहुत व्यापक असमानता के साथ, न्यूनतम और अधिकतम तय किया जाना था, तो न्यायालय के लिए मामले के तथ्यों की जांच करने के बाद यह मानना संभव हो सकता है कि ऐसा निर्धारण धारा 68-सी के अनुरूप नहीं है व धारा 68-ई से छल है। लेकिन, हमें ऐसा लगता है कि न्यूनतम और अधिकतम 6 से 12 या 5 से 9 तक का अंतर शायद ही इस तरह का हो सकता है कि इसे अधिनियम से छल माना जाए। राउजी के मामले⁵ में की गई योजना में वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या तय करने के संबंध में टिप्पणियों को ओबिटर के रूप में माना जाएगा क्योंकि उस मामले में उन्हें निर्धारण की आवश्यकता नहीं थी। वर्तमान मामले में यह अंतर इतना व्यापक नहीं है।

तत्पश्चात्, यह तर्क रखा गया है कि पूर्ण अपवर्जन के मामले में जो भी स्थिति हो, जहां आंशिक बहिष्करण है, वहां धारा 68-सी के तहत, वाहनों और यात्राओं के संबंध में न्यूनतम और अधिकतम के निर्धारण पर

5 [1964] 6 S.C.R. 330

विचार नहीं किया जा सकता है। इसलिए, यदि आंशिक अपवर्जन के मामले में इस पर विचार नहीं किया जा सका तो पूर्ण अपवर्जन के मामले में भी इस पर विचार नहीं किया जा सकता है। यह माना जा सकता है कि जहां अपवर्जन आंशिक है, उस मामले की तुलना में जहां अपवर्जन पूर्ण है, न्यूनतम और अधिकतम संख्या में वाहनों और यात्राओं वाली योजना पर काम करने में कुछ कठिनाई हो सकती है। फिर भी हमें नहीं लगता कि इससे धारा 68-सी में प्रयुक्त शब्द "पर्टिक्युलर्स" का अर्थ बदल जाएगा और अनिवार्य रूप से इसका तात्पर्य यह है कि दिए गए विवरण में केवल वाहनों की सटीक संख्या और यात्राओं की सटीक संख्या शामिल होनी चाहिए। इसके अलावा हमारी राय है कि यद्यपि यह माना जा सकता है कि किसी योजना को पूरा करने में कुछ कठिनाइयाँ उत्पन्न हो सकती हैं, जिसमें आंशिक अपवर्जन के मामले में न्यूनतम और अधिकतम शामिल है, कठिनाइयाँ स्पष्ट रूप से अपरिहार्य नहीं हैं और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण उस योजना पर काम करने के लिए मौजूद है, जो वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या प्रदान करती है व जो योजना निजी ऑपरेटरों को ध्यान में रखते हुए उपक्रम के साथ अपनी बसें चलाने की अनुमति देती है। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा उचित समायोजन करने का कार्य अपरिहार्य नहीं है और इसलिए हम इसे रोकने के लिए तैयार नहीं हैं क्योंकि अपवर्जन आंशिक हो सकता है, जबकि धारा 68-सी के तहत

आवश्यक विवरण वाहनों और यात्राओं की संख्या के संबंध में सटीक होना चाहिए।

अतः हमारी राय है कि प्रश्नगत योजना में वाहनों और यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या निर्दिष्ट करना भी धारा 68-सी के प्रावधानों के अनुसार है और यह धारा 68-ई को भंग नहीं करती है, इसलिए इस शीर्षक के तहत अपीलकर्ताओं का तर्क खारिज किया जाता है।

अब हम मामले में उठाए गए दूसरे मुख्य बिंदु पर आते हैं। यह निवेदन किया गया है कि प्रारूप योजना तब तैयार की गई थी, जब नियमों के अनुसार केवल अधिकतम संख्या का उल्लेख करना आवश्यक था और प्रारूप योजना में अधिकतम संख्या का उल्लेख किया गया था। लेकिन स्वीकृत योजना में इसे संशोधित कर न्यूनतम और अधिकतम दोनों का उल्लेख किया गया- इसलिए यह निवेदन किया गया है कि चूंकि प्रारूप योजना में न्यूनतम का उल्लेख नहीं किया गया था, जो कि 1960 के नियमों के अनुसार था, जैसा कि वे थे, आपत्तिकर्ताओं के लिए न्यूनतम के संबंध में आपत्ति करना संभव नहीं था जो राज्य सरकार द्वारा अधिनियम की धारा 68-डी के तहत संशोधन द्वारा पेश किया गया था। इसलिए, यह प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का उल्लंघन था, क्योंकि आपत्तिकर्ताओं के पास यह दिखाने का कोई अवसर नहीं था कि पूर्ववर्ती शर्त अर्थात् सेवा पर्याप्त थी, का अनुपालन किया गया था। यह स्वीकार किया जा सकता है कि

प्रारूप योजना में एक दोष था क्योंकि इसमें केवल सेवाओं की अधिकतम संख्या को इंगित किया गया था, न्यूनतम को नहीं। लेकिन हम यहां राज्य सरकार द्वारा अधिनियम की धारा 68-डी के अनुसार संशोधित किए जाने के बाद अनुमोदित योजना पर चिन्ताशील हैं। अपीलकर्ताओं की यह तर्क बिल्कुल सही नहीं है कि वे सेवा की पर्याप्तता पर आपत्ति नहीं कर सकते क्योंकि न्यूनतम का उल्लेख नहीं किया गया था। हमने यह भी पाया कि बहुत से आपत्तिकर्ताओं ने आपत्ति जताई कि केवल योजना में अधिकतम का उल्लेख करना पर्याप्त नहीं है और न्यूनतम के अभाव में उपक्रम किसी विशेष मार्ग पर एक भी बस नहीं चला सकता है। इस आपत्ति के कारण ही राज्य सरकार ने योजना में न्यूनतम का प्रावधान किया। यह तथ्य कि प्रारूप योजना में कुछ खामियां थीं, हमारी राय में यह घातक नहीं होगा यदि अनुमोदित योजना आपत्तियों को सुनने और धारा 68-डी के तहत निर्णय लेने के बाद अंततः सामने आती है और धारा 68-सी के अनुसार है। ना ही हम यह सोचते हैं कि आपत्तिकर्ताओं के लिए सेवाओं की पर्याप्तता का सवाल उठाना संभव नहीं था जहां केवल अधिकतम का प्रावधान दिया गया है। हमारी राय में अनुमोदित योजना को केवल इसलिए रद्द नहीं किया जा सकता कि प्रारूप योजना में दिए गए विवरण में कुछ दोष था, यदि यह धारा 68-सी के अनुसार है। इस संबंध में हम डोसा सत्यनारायणमूर्ति⁶ के मामले का उल्लेख कर सकते हैं, जहां प्रारूप योजना में भी एक त्रुटि

6 [1961] 1 S.C.R. 642

थी, क्योंकि कुछ मामलों में प्रत्येक मार्ग पर संचालित होने वाले वाहनों की संख्या निर्दिष्ट नहीं की गई थी और कई के सामने एक नंबर का उल्लेख किया गया था, जिन मार्गों को कोष्ठक में रखा गया था। इस मामले को लेकर आपत्ति ली गयी थी और योजना में तदनुसार संशोधन किया गया था। इस न्यायालय ने संशोधित योजना को बरकरार रखा और हमारी राय में यही सिद्धांत वर्तमान मामले पर भी लागू होता है जहां प्रारूप योजना में केवल अधिकतम का उल्लेख किया गया था, न्यूनतम का नहीं। हमें नहीं लगता कि प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों का कोई उल्लंघन हुआ है, क्योंकि योजना में केवल अधिकतम दर्शाने की अनुचितता पर आपत्ति की गई थी और उस आपत्ति को राज्य सरकार ने योजना में संशोधन करके और न्यूनतम भी शामिल करके पूरा कर लिया है। इसलिए उक्त तर्क पोषणीय नहीं होता है।

अब हम अपीलकर्ताओं की ओर से उठाए गए अन्य बिंदुओं पर विचार करेंगे। यह तर्क रखा गया है कि नियम 3 के खंड (ई) व (एफ) सदोष हैं क्योंकि वे केवल अधिकतम संख्या में वाहनों और यात्राओं का प्रावधान करते हैं। आगे यह तर्क रखा गया है कि 1960 के नियमों का नियम 12 सदोष है, क्योंकि यह किसी उपक्रम को किसी भी अवधि के दौरान यातायात आवश्यकताओं के संबंध में वाहनों या सेवाओं की अधिकतम संख्या को पार किए बिना किसी भी अधिसूचित मार्गों पर या अधिसूचित क्षेत्र के भीतर संचालित सेवाओं की आवृत्ति को बदलने की

अनुमति देता है। हमारी राय है कि इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए किए ये नियम अब अस्तित्व में नहीं हैं, इन नियमों की वैधता पर विचार करना अनावश्यक है। हालाँकि, हमें यह कहकर खुद को संरक्षित करना चाहिए कि हमें उच्च न्यायालय के दृष्टिकोण को स्वीकार करने वाला नहीं समझा जाना चाहिए जिनके द्वारा इन नियमों की वैधता को बरकरार रखा गया है।

तत्पश्चात्, यह तर्क रखा गया है कि 1963 के नियमों के नियम 3 के खंड (इ) और (एफ) व साथ ही नियम 12 सदोष है। नियम 3 के खंड (ई) और (एफ), योजना में वाहनों और यात्राओं की अधिकतम और न्यूनतम संख्या के विनिर्देश प्रदान करते हैं। हमने पहले ही इस प्रश्न पर विचार किया है और माना है कि धारा 68-सी के तहत वाहनों और यात्राओं की अधिकतम और न्यूनतम संख्या निर्दिष्ट करना स्वीकार्य है। नियम 3 (ई) और (एफ) हमारे द्वारा ऊपर किये गए निर्धारण के अनुरूप हैं और इसलिए वैध हैं। नियम 12 में कहा गया है कि जहां उपक्रम द्वारा अन्य व्यक्तियों के पूर्ण अपवर्जन के लिए सेवाएं चलाई और संचालित की जाती हैं, वहाँ उपक्रम किसी भी अवधि के दौरान जन हित में और यातायात की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए अधिसूचित मार्गों या किसी भी अधिसूचित क्षेत्र के भीतर अनुमोदित योजना में उल्लिखित वाहनों या सेवाओं की अधिकतम संख्या से अधिक के बिना किसी भी संचालित सेवाओं की आवृत्ति में बदलाव कर सकती है। यह नियम ए नियम 3 (ई) और (एफ) का आनुषंगिक है और केवल वहीं परिचालन में आते हैं जहां सेवाएं अन्य

व्यक्तियों के पूर्ण अपवर्जन में चलाई जाती हैं। ऐसे मामले में यह नियम उपक्रम को सेवाओं की आवृत्ति को अधिकतम सीमा तक बदलने की शक्ति देता है। हमारी राय है कि इस नियम को उपक्रम को योजना में निर्धारित न्यूनतम और अधिकतम के भीतर सेवाओं की आवृत्ति को अलग-अलग करने की शक्ति देने के रूप में पढ़ा जाना चाहिए। इस प्रकार पढ़ें, हमें इस नियम में कोई अमान्यता नहीं दिखती।

तत्पश्चात्, यह तर्क रखा गया है कि इस योजना को अनुमोदित नहीं माना जा सकता क्योंकि यह अंतर-राज्य मार्गों से संबंधित है और केंद्र सरकार की मंजूरी नहीं ली गई है जैसा कि धारा 68-डी (3) के प्रावधान के तहत आवश्यक है। हमारी राय है कि यह तर्क पोषणीय नहीं है। अंतरराज्यीय मार्ग वह है जिसमें एक टर्मिनल एक राज्य में है और दूसरा, दूसरे राज्य में होता है। वर्तमान मामले में दोनों टर्मिनल एक ही राज्य में हैं। इसलिए यह अंतरराज्यीय मार्गों से बिल्कुल भी संबंधित नहीं है। यह तर्क रखा गया है कि इस योजना का हिस्सा उन सड़कों को शामिल करता है जो राज्य से बाहर जाती हैं और मैसूर राज्य के विभिन्न बिंदुओं को अन्य राज्यों से जोड़ती हैं। अगर ऐसा है भी तो इससे यह योजना अंतरराज्यीय मार्गों से जुड़ी नहीं हो जाती, क्योंकि एक सड़क, एक मार्ग से अलग होती है। उदाहरण के लिए, ग्रांड ट्रंक रोड कलकत्ता से अमृतसर तक चलती है और कई राज्यों से होकर गुजरती है। लेकिन किसी राज्य के भीतर या यहां तक कि किसी जिले या उपखंड के भीतर इसका कोई भी

हिस्सा स्टेज कैरिज या माल वाहनों के प्रयोजनों के लिए एक मार्ग हो सकता है। इससे ऐसा मार्ग अंतर्राज्यीय मार्ग का हिस्सा नहीं बनेगा भले ही यह एक ऐसी सड़क पर स्थित हो जो कई राज्यों से होकर गुजरती है। यह मानदंड देखा जाना है कि मार्ग के दोनों टर्मिनी एक ही राज्य में हैं या नहीं। यदि वे एक ही राज्य में हैं, तो मार्ग एक अंतर.राज्य मार्ग नहीं है और धारा 68-डी (3) के प्रावधान लागू नहीं होंगे। वर्तमान मामले में टर्मिनी मैसूर राज्य के भीतर होने के कारण यह योजना अंतरराज्यीय मार्गों से संबंधित नहीं है और इस सम्बन्ध में रखा गया तर्क खारिज किया जाना चाहिए।

अंत में यह तर्क रखा गया है कि मुख्यमंत्री धारा 68-डी के तहत आपत्तियों को सुनने के लिए सक्षम नहीं हैं और यह परिवहन मंत्री द्वारा किया जाना चाहिए था। धारा 68-डी के तहत आपत्तियों की सुनवाई का प्राधिकार राज्य सरकार का है। चूंकि, राज्य सरकार कोई जीवित व्यक्ति नहीं है, इसलिए किसी जीवित व्यक्ति को आपत्ति सुननी चाहिए। नियम 8 में यह प्रावधान है कि मुख्यमंत्री धाराओं को सुनने और निर्णय लेने का प्राधिकारी होगा। हम यह समझने में असफल हैं कि यदि अपीलकर्ताओं के अनुसार, परिवहन प्रभारी मंत्री आपत्तियों को सुन सकते हैं, तो मुख्यमंत्री ऐसा क्यों नहीं कर सकते, जबकि अधिनियम के तहत सरकार द्वारा बनाए गए नियम, मुख्यमंत्री को राज्य सरकार की ओर से आपत्तियों को सुनने के

लिए प्राधिकारी के रूप में नामित करते हैं। अतः उक्त आपत्ति में कोई बल नहीं है और इसे अस्वीकार किया जाता है।

फलस्वरूप, अपीलें विफल हो जाती हैं और सुनवाई शुल्क के एक सेट की लागत के साथ खारिज कर दी जाती हैं।

अपील खारिज।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी गौरव गरवा (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।