

एस.वी. सिवास्वामी सर्वे

बनाम

हैफेज़ मोटर परिवहन (फर्म) और अन्य

अगस्त 17,1990

[एल.एम. शर्मा और जे.एस. वर्मा, जेजे.]

मोटर वाहन अधिनियम, 1939: धारा 47 (3)-परमिट का अनुदान-निर्धारित मार्गों से अधिक परमिट के लिए आधार-क्या अनुमेय है - एक सूची में प्रतिद्वंद्वी दलों के बीच समझौता-क्या इसके लिए आधार हो सकता है।

अपीलार्थी और प्रत्यर्थी संख्या 1 सहित 14 अन्य लोगों ने स्ट्रेज कैरिज परमिट देने के लिए आवेदन किया। आर.टी.ए. ने आवेदन को खारिज कर दिया। प्रत्यर्थी सं. 1 और कुछ अन्य लोगों की टिप्पणियाँ केवल इस आधार पर कि उनमें से प्रत्येक को एक ही बैठक में एक अन्य अनुमति दी गई थी, और अपीलार्थी को तीन साल की अवधि के लिए अनुमति दी गई थी। प्रतिवादी संख्या 1 और कुछ अन्य लोगों की अपील पर, राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण ने आर.टी.ए. के आदेश को दरकिनार कर दिया और उत्तरदाता संख्या 1 के पक्ष में अनुमति। अपीलार्थी और एक अन्य अक्षम उपकर आवेदक ने दो नागरिक पुनरीक्षण याचिकाएँ दायर की। उच्च न्यायालय ने एक अंतरिम आदेश द्वारा न्यायाधिकरण के आदेश पर रोक लगा दी और निर्देश दिया कि अपीलार्थी के साथ-साथ प्रतिवादी संख्या 1 को मार्ग पर काम करने की अनुमति दी जाए, लेकिन अंततः दोनों पुनरीक्षण याचिकाओं को खारिज कर दिया।

अपीलार्थी ने इस न्यायालय के समक्ष एक विशेष अनुमति याचिका दायर की। इस न्यायालय के अंतरिम आदेश के आधार पर, अपीलार्थी और प्रतिवादी संख्या 1 पूरे

मार्ग पर काम करना जारी रख रहे थे; नतीजतन, हालांकि तीन साल के लिए दिए गए परमिट की अवधि बहुत पहले समाप्त हो गई थी, दोनों क्लार्कमंट्स इन सभी वर्षों में इस मार्ग पर काम कर रहे थे।

पक्षकारों की ओर से गुण-दोष पर नए निर्णय और निर्देश के लिए मामले को आर.टी.ए. को भेजने का आम अनुरोध किया गया था। दोनों पक्षों को इस आधार पर मार्ग पर अपने मंच डिब्बों को चलाने की अनुमति देना कि मार्ग पर दो परमिट की आवश्यकता थी।

अपील को अनुमति देते हुए, यह न्यायालय, अभिनिर्धारित किया कि :-

1.1 परमिट का अनुदान आर. टी. ए. द्वारा मुख्य रूप से लोगों के हितों की सेवा के उद्देश्य के संदर्भ में किया जाना है। आम जनता और अन्य प्रासंगिक कारक। इसे केवल प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के बीच परमिट देने से संबंधित विवाद के रूप में नहीं माना जा सकता है। यह परस्पर विरोधी हितों के निर्णय के लिए एल.आई.एस. की प्रकृति में नहीं है। अकेले निजी व्यक्ति। इसके अलावा, मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 47 (3) के तहत, आर.टी.ए. को पहले यह निर्धारित करना आवश्यक है कि मार्ग के लिए स्टेज कैरिज की संख्या और फिर पहले किए गए उस निर्धारण के अनुसार परमिट देना। इससे अधिक किसी भी अनुमति को पहले नए सिरे से खनन किए बिना और यदि आवश्यक हो तो संख्या बढ़ाए बिना अनुमति देने की अनुमति नहीं थी। [807 ई-जी]

1.2 इसलिए, दो दावेदारों को अनुमति देने वाला एक आदेश जब तक दोनों प्रतिद्वंद्वी दावेदारों को परमिट का अनुदान संबंधित समय पर आर.टी.ए. द्वारा निर्धारित सीमा के भीतर नहीं होगा, तब तक उनके बीच समझौते के आधार पर एक ही मार्ग पर दो परमिट की आवश्यकता नहीं होगी। परमिट देना कोई ऐसा मामला नहीं है जिसका निर्णय केवल दो प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के बीच एक समझौते के आधार पर किया जा सकता

है, जो कई दावेदारों में से अकेले इस स्तर पर मुकदमे में बने रहते हैं। [807 एच और एफ]

एम. चिन्नास्वामी बनाम सुश्री धंडायुथनपानी रोडवेज (पी) लिमिटेड, [1977] 2 एससीसी 629; 1970 की सिविल अपील सं. 1133 ने 9 पर निर्णय लिया। 09.12.1981 और 1980 की सिविल अपील संख्या 136 ने 13.7.1990 पर निर्णय लिया, विशिष्ट।

1.3 तथ्य यह है कि दावेदारों को अपना काम करने का लाभ था। अनुमति की अवधि समाप्त होने के लंबे समय बाद न्यायालय या अन्य प्राधिकरणों के अंतरिम आदेशों के आधार पर कई वर्षों तक स्टेज कैरिज, उस अधिनियम को बनाए रखने और अनुदान को केवल अदालत के समक्ष वादियों तक सीमित रखने का एक वैध कारण नहीं है, जब अदालत के लिए दावेदार परमिट कई थे और इस समय अनुदान का प्रश्न नए सिरे से तय होने की स्थिति में कई होने की संभावना है। मान लीजिए, आर.टी.ए. के समक्ष अनुमति के लिए अपीलकर्ता कई अधिक थे और जब इस मामले पर आर.टी.ए. द्वारा नए सिरे से विचार किया जाना है, तो उनमें से हर कोई गुण-दोष के आधार पर अपने दावे पर नए सिरे से विचार करने का हकदार है। [808 बी-डी]

1.4 आर.टी.ए. द्वारा अनुमति देने से इनकार करने वाले अपीलार्थी को प्रत्यर्थी संख्या 1 और कुछ अन्य आवेदकों के दावे पर गुण-दोष के आधार पर केवल इस आधार पर विचार करें कि उन्हें उसी बैठक में एक अन्य अनुमति दी गई थी, स्पष्ट रूप से असमर्थनीय है। के लिए अनुमति का अनुदान प्रत्यर्थी संख्या 1 और कुछ अन्य लोगों के लिए एक अन्य मार्ग सभी आवेदकों के तुलनात्मक गुणों का आकलन करते समय केवल एक प्रासंगिक परिस्थिति हो सकती है, लेकिन अपने आप में यह उनके दावे पर विचार करने से इनकार करने के लिए निर्णायक या पर्याप्त नहीं हो सकता है। आर. टी. ए. न्यायाधिकरण और उच्च न्यायालय के आदेशों को दरकिनार कर दिया जाता है और

मामले को आर. टी. ए. को नए सिरे से विचार करने और कानून के अनुसार गुण-दोष के आधार पर सभी आवेदकों के दावे के निर्णय के लिए भेज दिया जाता है।
[805 सी-डी; 808 एफ]

[अदालत ने अपीलार्थी को अनुमति देने वाले अंतरिम आदेश को रद्द कर दिया और प्रत्यर्थी संख्या 1 को मार्ग पर अपने मंच के डिब्बों को चलाने के लिए और आर.टी.ए. को निर्देश दिया कि जब तक मामले का नए सिरे से निर्णय नहीं हो जाता, तब तक मार्ग के संचालन की व्यवस्था करें, ताकि यात्रा करने वाली जनता को असुविधा न हो।] [808 एफ-जी]

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णय: सिविल अपील सं. 11407/1983।

मद्रास उच्च न्यायालय के 1981 के सिविल अपील संख्या सी.आर.पी. सं. 2978 में पारित निर्णय और आदेश दिनांक 1.12.1983 से।

अपीलकर्ता की ओर से जी. रामास्वामी और एस. श्रीनिवासन।

ए.टी.एम. उत्तरदाताओं के लिए संपत।

न्यायालय का निर्णय वर्मा जे. द्वारा दिया गया था।

क्षेत्रीय ट्रांस द्वारा आवेदन आमंत्रित किए गए थे। पोर्ट अथॉरिटी, पुदुकोट्टई (संक्षेप में 'आर.टी.ए.') मार्ग, पुदुकोट्टई-कोट्टाईपट्टिनम पर एक चरण वाहन परमिट के अनुदान के लिए, मार्ग की कुल लंबाई 70 कि.मी. है। अपीलार्थी, एस.वी. शिवस्वामी सरवाई और प्रतिवादी नंबर 1, हाफिज़ मोटर ट्रांसपोर्ट (फर्म) सहित सभी 15 आवेदक थे। 26.10.1979, को आर.टी.ए. ने सभी आवेदकों के मामले को विचार के लिए लिया। आर.टी.ए. ने अस्वीकार कर दिया।

प्रत्यर्थी संख्या 1 और कुछ अन्य आवेदकों का आवेदन केवल इस आधार पर कि उनमें से प्रत्येक को एक ही बैठक में एक अन्य परमिट दिया गया था और इसलिए, आर.टी.ए. ने परमिट देने के उनके दावे पर विचार करना उचित नहीं समझा। समान अंक आवंटित किए गए शेष आवेदकों में से आर.टी.ए. ने अपीलार्थी को अनुदान के लिए अधिक उपयुक्त पाया। तदनुसार, आर.टी.ए. ने 26.10 पर अपीलार्थी को तीन साल की अवधि के लिए अनुमति प्रदान की। 1979 प्रतिवादी नं. 1 और कुछ अन्य, अपीलार्थी के पक्ष में आर.टी.ए. के आदेश से व्यथित महसूस करते हुए, राज्य परिवहन को अपील करने के लिए प्राथमिकता देते हैं। अपीलीय न्यायाधिकरण, मद्रास (संक्षेप में 'S.T.A.T.'). दिनांक 5.9.1981 के आदेश द्वारा, S.T.A.T. आर.टी.ए. के आदेश को दरकिनार करते हुए, अपीलार्थी को परमिट प्रदान करता है और जवाब संख्या 1 के पक्ष में परमिट प्रदान करता है। इसके कारण उच्च न्यायालय में दो नागरिक पुनरीक्षण याचिकाएं दायर की गईं। मद्रास (इसके बाद 'उच्च न्यायालय' के रूप में संदर्भित), एक अपीलार्थी द्वारा और दूसरा एक अन्य असफल आवेदक द्वारा। उच्च न्यायालय ने दिनांक 22.9.1981 के एक अंतरिम आदेश द्वारा S.T.A.T. के आदेश के संचालन पर रोक लगा दी और निर्देश दिया कि अपीलार्थी के साथ-साथ प्रतिवादी संख्या 1 मार्ग पर संचालन की अनुमति दी गई। अंततः, उच्च न्यायालय ने एस.वी. सवास्वामी बनाम को खारिज कर दिया। इसके दिनांकित 1.12.1983 आदेश द्वारा दोनों पुनरीक्षण याचिकाएँ। अपीलार्थी 7.12.1983 पर विशेष छुट्टी देने के लिए एक याचिका दायर की जो थी। इस अपील को जन्म देने की अनुमति दी। इस अंतरिम आदेश के आधार पर न्यायालय में पुनरीक्षण के लंबित रहने के दौरान विद्यमान स्थिति उच्च न्यायालय को इस परिणाम के साथ जारी रखा गया है कि अपीलार्थी साथ ही प्रतिवादी नंबर 1 मार्ग पर काम करना जारी रखे हुए हैं। स्पष्ट रूप से उन्हें नवीनीकरण दिए जाने के कारण इस न्यायालय के अंतरिम आदेश के कारण समय-समय पर। नतीजा यह है कि अक्टूबर 1979 में तीन

साल के लिए दिया गया परमिट लंबे समय से समाप्त हो गया था और फिर भी न केवल परमिट के लिए इन दावेदारों में से एक, बल्कि दोनों इनमें से कई इन सभी वर्षों से इस मार्ग पर काम कर रहे हैं।

यह स्पष्ट है कि आर.टी.ए. द्वारा अपीलकर्ता को अनुमति का अनुदान प्रत्यर्थी संख्या 1 और कुछ अन्य लोगों के दावे पर विचार करने से इनकार करते हुए योग्यता के आधार पर आवेदक केवल इस आधार पर कि उन्हें अनुमति दी गई थी उसी बैठक में एक अन्य अनुमति स्पष्ट रूप से असमर्थनीय है। ए का अनुदान प्रत्यर्थी संख्या 1 और कुछ अन्य लोगों के लिए दूसरे मार्ग की अनुमति दें। तुलनात्मक मूल्यांकन करते समय केवल एक प्रासंगिक परिस्थिति हो सकती है। सभी आवेदकों के गुण, लेकिन अपने आप में यह निर्णायक नहीं हो सकता है या उनके दावे पर विचार करने से इनकार करने के लिए पर्याप्त है। S.T.A.T होगा। इस पर आर.टी.ए. के आदेश में हस्तक्षेप करना उचित ठहराया गया है। आधार बनाना और या तो मामले को आर. टी.ए. को भेजना या विचार करना योग्यता के मामले में भी ऐसा ही है। S.T.A.T. इस पहलू से चूक गया, यहाँ तक कि यद्यपि इसने सभी आवेदकों की योग्यता की तुलना की। श्री जी. रामास्वामी, अपीलार्थी के विद्वान वकील ने दिखाया कि S.T.A.T. ने तुलना करने में कई त्रुटियाँ की हैं। जिसमें पिछले परिचालन रिकॉर्ड का गलत अध्ययन शामिल है जिसका वर्णन इस प्रकार किया गया है: प्रतिद्वंद्वी दावेदारों का इतिहास-पत्रक। उच्च न्यायालय ने निर्णय लेते हुए पुनरीक्षण याचिकाएँ भी सही आधार पर आगे नहीं बढ़ी हैं। श्री प्रतिवादी नंबर 1 के विद्वान वकील ए.टी.एम. संपत ने एक शुरु में अनुमति देने वाले S.T.A.T के आदेश का समर्थन करने का प्रयास करें। प्रत्यर्थी संख्या 1 को, जिसे उच्च न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया था। कैसे..? कभी भी, कुछ तर्कों के बाद, दोनों वकीलों ने एक सामान्य अनुरोध किया गुण-दोष पर नए फैसले के लिए मामले को

आर.टी.ए. को भेजें। सभी आवेदकों की तुलनात्मक योग्यताओं को ध्यान में रखते हुए। वे भी अनुरोध किया कि आर. टी. ए. को रिमांड को देखते हुए एक नए निर्णय के लिए योग्यता के आधार पर, यहाँ तुलनात्मक पर कोई टिप्पणी करने की आवश्यकता नहीं है। दावेदारों के गुण या शुरू में प्रतिद्वंद्वी विवादों के गुण हमारे लिए आगे बढ़े। हमारा मानना है कि इन परिस्थितियों में इस मामले में, यह अपनाने के लिए उपयुक्त तरीका होगा। हमारे पास है, कैसे कभी, द्वारा किए गए अन्य सामान्य अनुरोध को स्वीकार करने में कुछ कठिनाई दोनों विद्वान सलाहकार। दोनों पक्ष इस बात पर सहमत हुए कि इसकी आवश्यकता है। मार्ग पर दो परमिट और इसलिए, हम निर्देश दे सकते हैं कि दोनों हो उच्च न्यायालय के आदेशों द्वारा मार्ग पर काम कर रहे हैं, उन्हें अपने मंच के डिब्बों को चलाने की अनुमति दी जानी चाहिए रिलायंस को उनके द्वारा एम. चिन्नास्वामी बनाम पर रखा गया है। मैसर्स थानपानी रोडवेज (पी) लिमिटेड, [1977] 2 एससीसी 629 जिसमें डेर दोनों पक्षों के समझौते के आधार पर बनाया गया था। इस मामले में बनाया गया एक संक्षिप्त आदेश है जो पूरी तरह से आधारित है पक्षकारों का, जिसका सुसंगत भाग निम्नानुसार है:

"इसका प्रतिनिधित्व श्री एम. के. राममूर्ति कर रहे हैं। अपीलार्थी कि लगभग 1960 से, पिछले 16 वर्षों से, दोनों पक्ष अपने मंच के डिब्बों को चला रहे थे मार्ग ने कहा। हालांकि अनुमति केवल दी जानी थी एक, लेकिन अदालत या अन्य प्राधिकरण के आदेशों से दोनों पार्टियों को अपनी बसें चलाने की अनुमति दी गई थी। ऐसा लगता है कि इतना स्पष्ट है कि सार्वजनिक रुचि में अगर दो स्टेज कैरिज हैं विवाद को अकादमिक समझें। हम निर्देश देते हैं कि दोनों पक्षों को अपने मंच पर चलने की अनुमति दी जा रही है मार्ग पर उपयुक्त परमिट

लेने वाली गाड़ियाँ संबंधित अधिकारी जारी रहेंगे। इस दिशा में, अपील खारिज कर दी जाती है।"

बार में कहा गया कि इस निर्णय का 1970 की सिविल अपील संख्या 1133 में पालन किया गया था। दिनांक 9.12.1981 पर निर्णय लिया गया जिसमें किया गया आदेश इस प्रकार है

"हमने पक्षकारों के विद्वान वकील को सुना है और हमें ऐसा लगता है कि इस मामले की विशेष परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, आदेश वह होना चाहिए जो इस न्यायालय द्वारा एम. चिन्नास्वामी बनाम मैसर्स धन दयुतनपानी रोडवेज (पी) लिमिटेड, ए.आई.आर. 1977 एस.सी. 2095 में पारित किया गया था। इस न्यायालय में अपील के लंबित रहने के दौरान, इस न्यायालय ने 21 अप्रैल, 1970 को एक आदेश दिया, जिसमें निर्देश दिया गया कि अपीलकर्ता और प्रतिवादी संख्या 1 को मार्ग पर अपने मंच के डिब्बों को चलाने की अनुमति दी जानी चाहिए, और 1970 के आदेश के बाद से ये दो मंच के डिब्बे परमिट के तहत लगातार चल रहे हैं जिन्हें मोटर वाहन अधिनियम के तहत समय-समय पर नवीनीकृत किया गया है। वर्तमान स्थिति को जारी रखने की अनुमति देने के लिए हर तरह का औचित्य है। इन परिस्थितियों में, हम निर्देश देते हैं कि यथास्थिति बनी रहेगी और दोनों पक्षों को अपने चरण को चलाने की अनुमति दी जाएगी। उचित परमिट के तहत कानून के अनुसार गाड़ियाँ दिनांकित 21 अप्रैल, 1970 अंतरिम आदेश के अनुसार उनके पक्ष में जारी किया गया"।

हाल ही में सिविल अपील में भी ऐसा ही आदेश पारित किया गया है। 1980 का सं. 136 13.7.1990 पर तय किया गया जो निम्नानुसार है:

"संबंधित अधिकारी मामले पर विचार करेंगे। कानून के अनुसार परमिट देने के लिए यहाँ पक्षकार और निर्णय में दिए गए निर्देशों के अनुसार भी इस न्यायालय ने एम. चिन्नास्वामी बनाम. मैसर्स धंडायुथानपानी रोडवेज (पी) लिमिटेड, ए.आई.आर. 1977 एस.सी. 2095 में सूचित। इस बीच, आज जैसी स्थिति बनी रहेगी। दोनों ने दल संबंधित मार्ग पर अपने वाहन चलाएंगे।

दोनों पक्षों के वकील यहाँ मौजूद हैं और ऊपर दिए गए आदेश पर उन्हें कोई आपत्ति नहीं है। अपील का निपटारा उपरोक्त शर्तों में किया जाता है। कोई लागत नहीं।" सम्मान के साथ, हम इस सामान्य अनुरोध को स्वीकार करने में असमर्थ हैं वर्तमान मामले में हमारे लिए। उपरोक्त उद्धृत आदेशों से यह स्पष्ट है कि जो आम अनुरोध इस बात पर आधारित है कि उनमें से किसी में भी, कोई बिंदु नहीं है। कानून पर विचार किया गया या निर्णय लिया गया और दोनों को अनुमति देने वाला आदेश मार्ग पर संचालन करने के लिए दावेदार, भले ही होने की अनुमति हो। केवल एक ही दिया गया था, कानूनी निहितार्थ के बिना बनाया गया था। इस तरह के आदेश। सबसे पहले, एक परमिट का अनुदान होना है। मुख्य रूप से हितों की सेवा के उद्देश्य के संदर्भ में किया गया। आम जनता और इसे संबंधित विवाद के रूप में नहीं माना जा सकता है केवल प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के बीच अनुमति का अनुदान। में नहीं है निजी भारत के परस्पर विरोधी हितों के निर्णय के लिए एल.आई.एस. की प्रकृति इसलिए, यह ऐसा मामला नहीं है जिस पर निर्णय लिया जा सके। केवल दो प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के बीच एक समझौते के आधार पर जो कई दावेदारों में से अकेले इस स्तर पर सूची में रहते हैं।

परमिट देने का सवाल मुख्य रूप से आर.टी.ए. द्वारा तय किया जाना है। मुख्य रूप से आम जनता और अन्य के हितों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित प्रासंगिक कारक। इसके अलावा, धारा 47 (3) के तहत मोटर वाहन अधिनियम, 1939, आर.टी.ए. को सबसे पहले निर्धारित करने की आवश्यकता है। मार्ग के लिए स्टेज कैरिज की संख्या और फिर परमिट देने के लिए पहले किए गए उस संकल्प के अनुसार। मैं किसी भी अनुमति का अनुदान पहले नया बनाए बिना इसकी अधिकता की अनुमति नहीं थी। यदि आवश्यक हो तो संख्या का निर्धारण और वृद्धि। अतः यह है कि स्पष्ट है कि इस तरह का आदेश तब तक नहीं किया जा सकता जब तक कि एक दोनों प्रतिद्वंद्वी दावेदारों को अनुमति द्वारा निर्धारित सीमा के भीतर होगी। आर.टी.ए. सुसंगत समय पर। उपरोक्त में से कुछ भी नहीं है। यह इंगित करने के लिए उद्धृत आदेश कि इस पहलू को भी जोड़ा गया था या यह इंगित करने के लिए सामग्री थी कि इस तरह से दिया गया सहमति आदेश आर.टी.ए. द्वारा निर्धारित सीमा के भीतर था। यदि बिल्कुल भी संकेत इसके विपरीत है कि एक परमिट जो दिया जा सकता था वह मार्ग पर केवल एक चरण वाली गाड़ी चलाने के लिए था, जबकि दिए गए सहमति आदेश का प्रभाव एक के बजाय दो चरण वाली गाड़ियों की अनुमति देने का था। इसके अलावा। यदि दावेदारों को न्यायालय या अन्य प्राधिकरणों के अंतरिम आदेशों के आधार पर कई वर्षों तक अपने मंच के डिब्बों को चलाने का लाभ मिला था। परमिट की अवधि समाप्त होने के लंबे समय बाद, यह हमें उस अधिनियम को बनाए रखने और अनुदान को केवल हमारे सामने वादियों तक सीमित रखने का एक वैध कारण नहीं लगता है, जब परमिट के लिए दावेदार कई थे और इस समय अनुदान के प्रश्न पर नए सिरे से निर्णय लेने की स्थिति में कई होने की संभावना है। इसलिए, इस संबंध में, हम इस सामान्य अनुरोध को स्वीकार करने और इस मार्ग के संचालन को केवल दो दावेदारों तक सीमित रखने में असमर्थ हैं, जो एक दशक से भी पहले शुरू हुए थे। मान

लीजिए, आर. टी. ए. के समक्ष अनुमति के लिए आवेदक कई अधिक थे और जब इस मामले पर आर. टी. ए. द्वारा विचार किया जाना है, तो उनमें से हर कोई गुण-दोष के आधार पर अपने दावे पर नए सिरे से विचार करने का हकदार है। जैसा कि पहले ही कहा जा चुका है, हमारे उपरोक्त उद्धृत आदेशों के संदर्भ में सहमति आदेश पारित करने में असमर्थता पहले से ही बताए गए कुछ कारणों से है। हमारे द्वारा दिए गए कारणों के लिए, उपरोक्त उद्धृत सहमति आदेशों को ऐसी स्थिति के लिए उदाहरण के रूप में नहीं माना जा सकता है।

क्रमशः, अपील की अनुमति है, के आक्षेपित आदेश आर.टी.ए., आई.डी. 1. और उच्च न्यायालय को अलग कर दिया जाता है और मामले को आर.टी.ए., पुदुकोट्टई को भेज दिया जाता है, ताकि कानून के अनुसार गुण-दोष के आधार पर परमिट देने के लिए सभी आवेदकों के दावे पर नए सिरे से विचार किया जा सके और निर्णय लिया जा सके। अंतरिम आदेश, जिसमें अपीलार्थी और प्रतिवादी संख्या 1 को मार्ग पर अपने मंच के डिब्बों को चलाने की अनुमति दी गई है, खाली हो जाते हैं। हालाँकि, यह समीचीन होगा कि आर.टी.ए. जल्द से जल्द मामले पर नए सिरे से निर्णय ले और यात्रा करने वाली जनता को किसी भी असुविधा से बचने के लिए कानून के अनुसार बीच की अवधि के दौरान मार्ग के संचालन की व्यवस्था भी करे। कोई लागत नहीं।

एन.पी.वी

अपील की अनुमति दी गई

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक 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।