

राम कृष्ण वर्मा आदि वगैराह

बनाम

उत्तर प्रदेश राज्य और ओ. आर. एस. आदि. वगैराह

31 मार्च, 1992

[ एन. एम. कासलीवाल और के. रामास्वामी, जे. जे.

मोटर वाहन अधिनियम 1939:

धारा 68-सी, 68-डी और 68-एफ मोटर वाहन अधिनियम, 1988-  
धारा 80 और 98-राष्ट्रीयकृत मार्गों पर निजी ऑपरेटरों को परमिट देना।  
पुराने अधिनियम के तहत प्रकाशित योजना-योजना के दायरे में आने वाले  
मार्गों के लिए नए अधिनियम के तहत परमिट प्राप्त करने वाले निजी  
ऑपरेटर-योजना के दायरे में आने वाले मार्गों के लिए किसी अन्य ऑपरेटर  
को परमिट देना-क्या अवैध और बिना क्षेत्राधिकार के क्या गलियारा संरक्षण  
अनुमत है।

भारत का संविधान 1950:

अनुच्छेद 136,141,142 और 226 न्यायालय को अपने क्षेत्राधिकार को  
लागू करते हुए पक्ष द्वारा प्राप्त किसी भी अयोग्य और अनुचित लाभ को  
बेअसर करना चाहिए। पूर्ववर्ती अभ्यास और प्रक्रिया-उच्चतम न्यायालय दो

न्यायाधीशों की पीठ अपने तीन न्यायाधीशों की पीठ के नियम निर्णय को रद्द नहीं करें।

प्रशासनिक कानून।

प्राकृतिक न्याय सिद्धांत सुनवाई के अधिकार पक्षकार कार्यवाही को आगे बढ़ाकर और रद्द करके अनुचित लाभ प्राप्त करता है।

उद्देश्य।

सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग के राष्ट्रीयकरण के लिए एक मसौदा तैयार दिनांक 26 फरवरी, 1959 की योजना प्रकाशित की गई और इसे मंजूरी दी गई। 29 सितंबर, 1959 को प्रकाशित योजना को उच्च न्यायालय ने 50 ऑपरेटरों के खिलाफ 31 अक्टूबर, 1961 और 7 फरवरी, 1962 को फैसलों द्वारा रद्द कर दिया था और अन्य 50 ऑपरेटरों के खिलाफ बरकरार रखा गया था। 50 विरोधियों को नए सिरे से सुनवाई करने की अनुमति दी गई थी, जिसके आधार पर मूल प्रस्ताव जिसे जीवन नाथ बहल और अन्य बनाम उ.प्र. राज्य में बरकरार रखा गया था।

50 ऑपरेटरों में से कुछ ने लगातार मुकदमा दायर किया और विभिन्न न्यायालयों से निषेधाज्ञा प्राप्त किया सुनवाई को बाधित करने और 25 वर्षों से अधिक वर्षों के लिए लंबित रखा।

इस न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की गई थी, जिसमें कहा गया था कि योजना को मंजूरी देने में देरी करना कानून की प्रक्रिया का

दुरुपयोग है, और वह इस प्रकार सार्वजनिक हित को नुकसान होगा और न्यायालय ने श्री चंद आदि बनाम यू.पी. राज्य आदि [ 1985 ] पूरक। 2 एस. सी. आर. 688 मामले में अभिनिर्धारित किया। आपत्तियों के निपटारे 26 वर्षों की देरी के परिणामस्वरूप अनुच्छेद 14 और 19 (1) (जी) का उल्लंघन हुआ और तदनुसार दिनांकित मसौदा योजना को रद्द कर दिया 26 फरवरी, 1959। सरकार को नए सिरे से योजना तैयार करने का निर्देश दिया गया था, यदि आवश्यक हो। इसके अनुसार यू. पी. राज्य सड़क निगम ने प्रकाशित किया 13 फरवरी, 1986 को मसौदा योजना। जबकि यह मोटर लंबित था 1988 का मोटर वाहन अधिनियम 59, 1 जुलाई, 1989 से लागू हुआ। अनुमोदित योजना में बुलंदशहर से दिल्ली मार्ग का भी राष्ट्रीयकरण किया गया था। 27 सितंबर, 1986 को राज्य राजपत्र में प्रकाशित।

1988 के अधिनियम के लागू होने के बाद, प्रत्यर्थियों ने आवेदन किया और सहारनपुर से गाजियाबाद के लिए शाहदरा मार्गों के माध्यम से परमिट दिए गए थे आदि।

अपीलकर्ताओं ने उच्च न्यायालय में रिट याचिकाएं दायर कीं और इन्हें 23 जुलाई, 1990 के फैसले द्वारा खारिज कर दिया गया था। 1986 में प्रकाशित मसौदा योजना को सुनवाई प्राधिकरण द्वारा अधिनियम की धारा 100 (4) के संचालन से समाप्त कर दिया गया था।

एस. टी. यू. द्वारा दायर रिट याचिका में उच्च न्यायालय ने अपने फैसले द्वारा दिनांक 16 मार्च, 1990 ने अभिनिर्धारित किया कि मसौदा योजना के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष के भीतर मसौदा योजना समाप्त हो गई और तदनुसार सुनवाई प्राधिकरण के आदेश को बरकरार रखा। एस. एल. पी. सं. 6300/91 इस फैसले के खिलाफ दायर किया गया था।

रिट याचिकाओं को खारिज करने वाले उच्च न्यायालय के फैसले के खिलाफ विशेष अनुमति याचिका सं। 9701/90 , 9702/90 और 2083/91 दायर किया गया था जिसमें मुजफ्फरनगर-चौसाना; गाजियाबाद से शाहदरा, सहारनपुर से गाजियाबाद को शामिल और आंशिक रूप से अतिव्यापी राष्ट्रीयकृत मार्गों पर मोटर वाहन अधिनियम की धारा 80 के तहत परमिट देने पर सवाल उठाए गए थे।

प्रश्नों के बारे में ( 1 ) श्री चंद आदि का क्या प्रभाव पड़ता है? सरकार जीवन नाथ बहल और अन्य पर यू. पी. वी. उत्तर प्रदेश राज्य और (2) क्या 13 फरवरी, 1986 की मसौदा योजना धारा 100 (4) के तहत समाप्त हो गई थी।

अधिनियम से।

न्यायालय द्वारा विशेष अनुमति प्रदान करते हुये और अपीलों को स्वीकार करते हुये अभिनिर्धारित किया गया

धारा 68-सी के तहत मसौदा योजना और निरस्त अधिनियम (अधिनियम का अध्याय VI) के अध्याय IVए की धारा 68-डी के तहत अनुमोदित, एक कानून है और इसमें निरस्त अधिनियम (अधिनियम का अध्याय 5) के अध्याय 4 पर अध्यारोही प्रभाव है। जब तक इसे संशोधित नहीं किया जाता है तब तक सभी के विरुद्ध कार्य करता है। यह उस क्षेत्र या मार्ग या योजना के तहत शामिल उसके एक हिस्से से निजी ऑपरेटरों को बाहर करता है, सिवाय उस सीमा के जिसे उस योजना के तहत ही शामिल नहीं है। निरस्त अधिनियम (अधिनियम का अध्याय 5) के अध्याय 4 के तहत परमिट के लिए आवेदन करने और प्राप्त करने पर निजी ओपरेटरों के अधिकार को फ्रीज और इसे प्रतिबंधित कर दिया गया है। [ 389 बी-सी]

(बी) 29 सितंबर, 1959 को अनुमोदित और प्रकाशित सहारनपुर शाहदरा दिल्ली मार्ग का राष्ट्रीयकरण अंतिम हो गया और उस हद तक यह नहीं कहा जा सकता कि श्री चंद के मामले में इस अदालत द्वारा इसे रद्द कर दिया गया था। अनुमोदित योजना 50 विरोधियों/ संचालकों को छोड़कर सभी के खिलाफ काम करने वाली कानून है और इस न्यायालय द्वारा जारी रिट का कानून को रद्द करने का प्रभाव नहीं हो सकता है। जिसे रद्द कर दिया गया था और उसके अनुसार नई मसौदा योजना जारी की गई थी, वह केवल 50 आपत्तिकर्ताओं/संचालकों के खिलाफ संचालित मूल मसौदा योजना से संबंधित है और उससे अधिक नहीं। सिद्धांत रूप में भी,

दो न्यायाधीशों की पीठ के निर्णय का प्रभाव तीन न्यायाधीशों की पीठ के निर्णय को पलटने का प्रभाव डाल सकता है। इसलिए 13 फरवरी, 1986 की धारा 68-सी के तहत नई मसौदा योजना को केवल 50 मौजूदा ऑपरेटरों के संबंध में माना जाना चाहिए। जो कि अंततः जीवन नाथ बहल के मामले में सामने आए निर्देशों के अनुसार है। [389 डी-ई]

मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम मैसूर राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, [1975] 1 एस. सी. आर. 615; आदर्श ट्रेवल्स बस सेवा बनाम यू. पी. राज्य और अन्य [ 1985 ] पूरक। 3 एससीआर 661; एच. सी. नारायणप्पा और अन्य। वी. मैसूर राज्य और अन्य।, [ 1960 ] 3 एस. सी. आर. 742; नेहरी मोटर ट्रांसपोर्ट कंपनी। एस. सी. & ओआरएस। वी. राजस्थान राज्य और अन्य।, [ 1964 ] 1 एस. सी. आर. 220 और एस. अब्दुल खादर साहब बनाम। मैसूर राजस्व अपीलीय न्यायाधिकरण और अन्य। , [ 1973 ] 1 एस. सी. सी. 357, संदर्भित।

2 ( क ) अधिनियम की धारा 217 ( 2 ) ( ई ) और 100 (4) के तहत सामंजस्यपूर्ण निर्माण पर प्रकाशित मसौदा योजना। 68 - निरस्त अधिनियम का सी आर. के. वर्मा बनाम होगा। यह केवल तभी व्यपगत माना जायेगा जब यह अधिनियम लागू होने की तारीख से एक वर्ष के भीतर अनुमोदित नहीं किया जाता है, यानी 1 जुलाई, 1989 से प्रभावी, जिस तारीख तक यह सुनवाई प्राधिकरण के समक्ष लंबित था और एक वर्ष

की अवधि समाप्त नहीं हुई थी। इसलिए सुनवाई प्राधिकरण ने गलत निष्कर्ष निकाला कि मसौदा योजना समाप्त हो गई है। उच्च न्यायालय ने भी अपने पहले के दृष्टिकोण की पालना करते हुए समान रूप से अवैधता की, जिसे इस अदालत ने कृष्ण कुमार के मामले में खारिज कर दिया था। इसलिए उच्च न्यायालय और सुनवाई प्राधिकरण का दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से अवैध है। [ 389 एच-390 बी]

कृष्ण कुमार बनाम राजस्थान राज्य और अन्य, [ 1991 ] 4 एससीसी 258, संदर्भित 29 सितंबर, 1959 को अनुमोदित योजना का प्रकाशन द्वारा

(ख) सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग का राष्ट्रीयकरण यू. पी. स्टेट रोड को छोड़कर सभी निजी ऑपरेटरों के पूर्ण बहिष्कार के लिए चल रहा है। परिवहन निगम और अपीलार्थियों सहित 50 संचालक जिनकी आपत्तियों को पहली बार में उच्च न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया था और जीवन नाथ बहल के मामले में इस न्यायालय के फैसले में उनका विलय कर दिया गया था। [ 390 सी]

(ग) अधिनियम की धारा 80 के तहत किसी भी निजी ऑपरेटर को आवेदन करने का अधिकार नहीं है। अनुमोदित या अधिसूचित मार्ग/मार्ग या क्षेत्रों या उसके हिस्से पर स्टेज कैरिज चलाने के लिए परमिट प्राप्त करना। परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए संबंधित मार्गों या

भाग या उसके हिस्से पर निजी ऑपरेटरों को परमिट देना स्पष्ट रूप से अवैध है और न्यायशास्त्र के बिना है। [ 390 ई]

मिथलेश गर्ग और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य, [ 1992 ]

1 एससीसी 168, संदर्भित किया गया।

(घ) अधिनियम की धारा 98 के प्रवर्तन द्वारा, अध्याय VI अध्याय को V ओवरराइड करता है और अध्याय 5 या तत्समय किसी अन्य विधि या ऐसी विधि के आधार पर प्रभावी होने वाले किसी उपकरण में निहित किसी भी विसंगत वस्तु के बावजूद प्रभावी होगी। नतीजा यह है कि अधिनियम के तहत भी निरस्त अधिनियम के तहत मौजूदा योजना या बनाई गई अधिनियम के अध्याय VI के तहत अध्याय V पर अत्यधिक प्रभाव पड़ेगा। अधिनियम के अध्याय 5 में निजी प्रचालक को दिए गए किसी भी अधिकार के बावजूद निजी ऑपरेटरों को गलियारा संरक्षणक अनुमति नहीं है। [ 390 जी-391 ए]

(ङ) अपीलकर्ताओं/निजी ऑपरेटरों सहित 50 ऑपरेटरों ने प्रक्रिया का घोर दुरुपयोग करके अपनी स्टेज कैरिज चला रहे हैं। एक अदालत ने जीवन नाथ बहल के मामले और इससे पहले उच्च न्यायालय के निर्देशानुसार वास्तव में दिनांक 29 सितंबर, 1959 के बाद अनुदान उन्होंने प्रारंभिक अवधि की समाप्ति पर नवीकरण प्राप्त करने का अधिकार खो दिया या उनके वाहनों को चलाने के लिए, क्योंकि इस अदालत ने योजना को



चालू घोषित कर दिया था। हालांकि, कानून की प्रक्रिया का सरासर दुरुपयोग करके आपतियों की सुनवाई होने तक अपने वाहनों का चलाना जारी रख रहे हैं। [ 391 डी]

(च) अपनी अधिकारिता का प्रयोग करते हुए यह न्यायालय पूरा न्याय करेगा। न्याय करें और अपीलकर्ता सहित 50 ऑपरेटरों द्वारा क्षेत्र या उसके हिस्से पर अनुमोदित मार्ग पर स्टेज कैरिज चलाने के लिए मुकदमें को खींचने में प्राप्त अनुचित लाभ को बेअसर कर देगा और अपना अधिकार खो दिया दिनांकित मसौदा योजना पर उनके द्वारा दायर आपतियों की सुनवाई के लिए 26 फरवरी, 1959। [ 391 एफ]

( छ) इसके अलावा, चूंकि इस अदालत ने जीवन नाथ बहल के मामले में अनुमोदित योजना को बरकरार रखा और क्रियांन्वित माना और आपतियों की सुनवाई एक प्रक्रियात्मक औपचारिकता हो जिसका कोई ठोस परिणाम न हो। अतः आपतियाँ उनका उद्देश्य समाप्त हो गया। इसलिए वे सुनवाई के हकदार नहीं हैं। सुनवाई प्राधिकरण के समक्ष। [ 391 जी-एच]

ग्रिंडलेज बैंक लिमिटेड बनाम आयकर अधिकारी और अन्य। , [ 1980 ] 2 एससीसी 191, संदर्भित किया गया।

3. सभी उत्तरदाताओं/निजी ऑपरेटरों को परमिट का अनुदान और अधिनियम की धारा 80 के तहत एस. एल. पी. संख्या 9701/90 में उत्तरदाता Nos.7 से 28 तक या राष्ट्रीयकृत राज्य के संबंधित मार्गों, भागों

या भागों पर कोई अन्य 13 फरवरी, 1986 की मसौदा योजना के मार्ग रद्द कर दिए गए हैं। सुनवाई प्राधिकरण 50 ऑपरेटरों की आपत्तियां दर्ज करेगा जिनमें शामिल हैं - सक्षम प्राधिकारी 30 दिनों की अवधि के भीतर अनुमोदित करेगा और अनुमोदित योजना को प्रकाशित करें राजपत्र में। 50 ऑपरेटरों या किसी अन्य को दिए गए परमिट उस तारीख से रद्द कर दिया जायेगा, यदि इस बीच में समाप्त नहीं हुआ है। परमिट का नवीनीकरण किया जाएगा। एसएलपी 3 से 4 उत्तरदाताओं द्वारा कार्रवाई की जानी चाहिए। एस. एल. पी. सं. 9701/90 यह देखने के लिए कि 50 ऑपरेटरों को दिए गए सभी परमिट अपीलार्थियों सहित जब्त कर लिए जाते हैं और रद्द कर दिए जाते हैं। यू. पी. राज्य की आवश्यकता हो तो राज्य परिवहन आवश्यक अतिरिक्त अनुमोदित के प्रकाशन पर तुरंत यात्रा करने वाली जनता के लिए सेवा प्रदान के लिए मार्गों पर स्टेज कैरिज लगाएगा।  
[ 392 ए-डी]

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: 1992 सिविल अपील सं। 1198, 1199 , 1200 & 1201

इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने डब्ल्यू. पी. सं. 212/90, C.M.W.P. सं. 7735/89 C.M.W.P. सं. 15865/86 और C.M.W.P. 1990 का सं. 0 में पारित निर्णय और आदेशों से दिनांक 2.5.1990, 16.3.1990 और 5.10.1990 से

राजा राम अग्रवाल, एच. एन साल्वे, वी. जे. फ्रांसिस, बी. बी. सिंह, गौरव जैन, एन. के. गोयल, सुश्री आभा जैन, राजू रामचंद्रन और सुनील के. जैन अपीलार्थियों के लिए

बी. एस. चौहान और श्रीमती रानी छाबड़ा उत्तरदाताओं के लिए

न्यायालय का निर्णय के. रामास्वामी, जे. के द्वारा पारित किया गया।

इन चार मामलों के पीछे मसौदा योजना का उतार-चढ़ाव वाला इतिहास है दिनांक 26 फरवरी, 1959 की धारा के तहत प्रकाशित किया गया। 68 - मोटर वाहन अधिनियम, 1939 का सी, संक्षेप में 'निरस्त अधिनियम' को 25 से 35 वर्षों तक लटकाए रखा गया था। 26 फरवरी, 1959 की योजना का मसौदा राष्ट्रीयकृत सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग के लिए प्रकाशित किया गया था। 29 सितंबर, 1959 को प्रकाशित अनुमोदित योजना को इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने 50 ऑपरेटरों के खिलाफ 31 अक्टूबर, 1961 और 7 फरवरी, 1962 के फैसलों द्वारा रद्द कर दिया था और अन्य 50 ऑपरेटरों के खिलाफ बरकरार रखा गया था। यह आगे अभिनिर्धारित किया गया कि राज्य सरकार। मूल प्रस्ताव के आधार पर 50 विरोधियों को नई सुनवाई देने के लिए स्वतंत्र था जिसे इस अदालत ने जीवन नाथ बहल और अन्य मामलों में बरकरार रखा था। वी. उत्तर प्रदेश

राज्य (सी. ए. सं. 1968 की सं. 1616 दिनांक 3 अप्रैल, 1968) ने इस प्रकार कहा:

"दोनों समूह में उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश का प्रभाव रिट याचिकाओं के समूह स्पष्ट रूप से यह थे कि योजना अपने सार में प्रभावित नहीं हुआ था, लेकिन यह निर्देश दिया गया था कि यह 32 याचिकर्ताओं के खिलाफ लागू होने के लिए उत्तरदायी नहीं या जिन्होंने आवेदन किया था। याचिकर्ताओं के पहले दौर में और 18 याचिकाकर्ताओं के खिलाफ अदालत याचिकाओं के दूसरे समूह में। यदि यह वास्तविक प्रभाव है हमारे निर्णय में जो आदेश है, वह एक ऐसी योजना है जो अस्तित्व में है धारा 68-एफ द्वारा अनुध्यात मोटर वाहन अधिनियम का वैधानिक संचालन होना चाहिए"।

रिकॉर्ड से पता चलता है कि 50 ऑपरेटरों में से कुछ ने आवेदन किया। एक के बाद एक मुकदमें और विभिन्न अदालतों से निषेधाज्ञा प्राप्त की गई, जिससे सुनवाई बाधित हुई और 25 वर्षों से अधिक समय तक लंबित रहे। श्री चंद और अन्य ने इस अदालत में 1985 की रिट याचिका संख्या 11744 आदि दायर की, जिसमें कहा गया कि योजना को मंजूरी देने में देरी कानून की प्रक्रिया और सार्वजनिक हित के दुरुपयोग के बराबर है। श्री

चंद आदि में निर्णय द्वारा v. सरकार. यू. पी. और अन्य। , [ 1985 ]  
पूरक। 2 एस. सी. आर. 688, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि  
आपत्तियों के निपटारे में 26 वर्षों की देरी के परिणामस्वरूप कला का  
उल्लंघन हुआ। 14 और 15 ( 1 ) ( छ ) संविधान का तदनुसार 26  
फरवरी, 1959 की मसौदा योजना को तदनुसार रद्द कर दिया गया था।  
इसने सरकार को निर्देश दिया। योजना को नए सिरे से तैयार करने के  
लिए, यदि आवश्यक, उसके अनुसार यू. पी. राज्य सड़क निगम प्रकाशित  
13 फरवरी, 1986 को मसौदा योजना। जबकि यह 1988 का मोटर वाहन  
अधिनियम 59 लंबित था, संक्षेप में 'अधिनियम' 1 जुलाई, 1989 से लागू  
हुआ। बुलंदशहर से दिल्ली मार्ग का भी राष्ट्रीयकरण किया गया था।<sup>27</sup>  
सितंबर, 1956 को राज्य राजपत्र में प्रकाशित अनुमोदित योजना।

अधिनियम के लागू होने के बाद, उत्तरदाताओं ने आवेदन किया  
और शाहदरा मार्गों आदि के माध्यम से सहारनपुर से गाजियाबाद के लिए  
अनुमति दी गई। अपीलकर्ताओं ने लखनऊ में इलाहाबाद उच्च न्यायालय में  
उसकी वैधता पर सवाल उठाते हुए रिट याचिकाएं दायर कीं, जिसे फैसले  
द्वारा खारिज कर दिया गया था। 23 जुलाई, 1990 के 1986 में प्रकाशित  
मसौदा योजना को सुनवाई प्राधिकरण द्वारा अधिनियम के Sec.100 (4) के  
तहत व्यपगत माना था। एस. टी. यू. द्वारा दायर रिट याचिका में एस. टी.  
यू. उच्च न्यायालय ने 16 मार्च, 1990 के अपने फैसले में कहा कि मसौदा  
योजना के प्रकाशन की तारीख से एक साल के भीतर मसौदा योजना समाप्त

हो गई और तदनुसार सुनवाई प्राधिकरण के आदेश को बरकरार रखा, जिसके खिलाफ अपील (एस. एल. पी. सं. 6300/91) दायर की गई थी। विशेष अनुमति याचिका संख्या 9701/90 , 9702/90 और 2083/91 उन रिट याचिकाओं को खारिज करने वाले उच्च न्यायालय के फैसले के खिलाफ उठी है जिसमें धारा के तहत परमिट का अनुदान दिया जाता है। मुजफ्फरनगर अधिनियम धारा 80 चौसाना; गाजियाबाद से शाहदरा; सहारनपुर से गाजियाबाद को कवर किया गया और आंशिक रूप से अतिव्यापी राष्ट्रीयकृत मार्गों पर सवाल उठाए गए। इस प्रकार विशेष अवकाश द्वारा ये अपीलें की जाती हैं।

जीवन नाथ बहल के मामले (सी. ए. नं. 1616/68) में, इस अदालत ने माना कि योजना प्रभावित नहीं हुई थी और 50 प्रचालकों के संबंध में उच्च न्यायालय का निष्कर्ष इस प्रकार निकाला गया था, "हमारे निर्णय में एक योजना अस्तित्व में है जिसमें धारा द्वारा विचारित वैधानिक संचालन होना चाहिए। 68 - एफ मोटर वाहन अधिनियम. "आगे कहा गया कि उच्च न्यायालय के फैसले" का उद्देश्य केवल याचिकाकर्ताओं के दो समूहों के खिलाफ योजना के प्रवर्तन को प्रतिबंधित करना था, जिनके पास योजना को मंजूरी देने वाले आदेशों की वैधता को चुनौती देते हुए उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया। परिणाम यह है कि यह योजना पचास ऑपरेटरों के अलावा हर दूसरे व्यक्ति के खिलाफ काम करेगी और एस. टी. यू. के पास अधिसूचित मार्ग पर अपने वाहनों को चलाने का अनन्य

अधिकार है। 50 ऑपरेटरों ने न केवल अपने परमिट की समाप्ति तक वहां वाहनों को चलाना जारी रखा, बल्कि आज तक चलने में कामयाब रहे।

मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम मैसूर राज्य परिवहन, अपीलीय न्यायाधिकरण, [1975] 1 एस. सी. आर. 615, इस न्यायालय ने इस प्रकार अभिनिर्धारित किया:

"1956 का अधिनियम 100 की धारा 62 द्वारा सम्मिलित अधिनियम के अध्याय IV-ए के प्रावधानों के तहत प्रकाशित, अनुमोदित और अधिसूचित किसी भी योजना के तहत किसी भी मार्ग या क्षेत्र को पूर्ण या आंशिक रूप से राज्य उपक्रम द्वारा लिया जा सकता है। यदि, इसलिए यह योजना निजी परिवहन मालिकों को अधिसूचना क्षेत्र या मार्ग या क्षेत्रीय परिवहन के किसी भी हिस्से से परिचालन करने से रोकती है। प्राधिकरण इस तरह के निजी परमिट का नवीनीकरण कर सकता है। मालिक या किसी मार्ग के संबंध में कोई नया परमिट दें जो अधिसूचित मार्ग को ओवरलैप करता है, नहीं दे सकता है। इस सवाल पर विचार करते हुए कि क्या जब एक पक्ष का किसी मार्ग पर एकाधिकार होता है, तो एक लाइसेंस हो सकता है उस मार्ग के किसी भी भाग पर किसी अन्य पक्ष को दिया गया, "मार्ग" और

"राजमार्ग" के बीच का अंतर बिल्कुल भी प्रासंगिक नहीं है। जहाँ एक निजी परिवहन मालिक एक आवेदन करता है, एक ऐसे मार्ग पर संचालन करें जो अधिसूचित के एक हिस्से को भी ओवरलैप करता है मार्ग, तब उस आवेदन पर केवल विचार किया जाना है अधिसूचित योजना की रोशनी। यदि कोई शर्त रखी जाती है तब उन शर्तों को पूरा करना होगा और यदि कुल है। निषेध के बाद आवेदन को अस्वीकार कर दिया जाना चाहिए। वहाँ कोई नहीं है। यह अभिनिर्धारित करने का औचित्य कि अधिसूचित योजना की अखंडता यदि अतिव्यापी पाँच मील से कम है या क्योंकि प्रभावित नहीं होता है परमिट में एक शर्त निर्धारित की गई है कि संचालन ओवरलैप पर किसी भी राहगीर को नहीं उठाएगा या नीचे नहीं उतारेगा।"

आदर्श ट्रेवल्स बस सेवा बनाम यू. पी. राज्य और अन्य ,  
[ 1985 ] पूरक। 3 एस. सी. आर. 661, इस न्यायालय ने इस प्रकार अभिनिर्धारित किया:

" जहाँ अधिनियम के अध्याय IV-ए के तहत किसी मार्ग का राष्ट्रीयकरण किया जाता है, एक निजी ऑपरेटर जिसके पास दूसरे मार्ग पर स्टेज कैरिज परमिट चलाने की अनुमति है, लेकिन जिसका एक सामान्य



ओवरलैपिंग सैक्टर राष्ट्रीयकृत मार्ग के साथ ओवरलैपिंग सामान्य क्षेत्र के उस हिस्से पर अपना वाहन नहीं चला सकता है, भले ही गलियारे प्रतिबंधों के साथ, यानी वह मार्ग के ओवरलैपिंग हिस्से पर यात्रियों को नहीं उठाता है या नहीं उतारता है।

जबकि अध्याय IV-ए के प्रावधानों को अध्याय IV के प्रावधानों को ओवरराइड करने के लिए तैयार किया गया है और इसे स्पष्ट रूप से इस तरह से अधिनियमित किया गया। अध्याय IV-ए के प्रावधान किसी भी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा सड़क परिवहन सेवा के संचालन के "अधिग्रहण" के तरीके और प्रभाव के बारे में स्पष्ट और पूर्ण हैं। जहां एक ओर, सर्वोपरि विचार जनहित है, वहीं मौजूदा संचालकों के हितों का पर्याप्त रूप से ध्यान रखा गया है और थोड़ी सी असुविधा को कम से कम करने की कोशिश की गयी है।

धारा 68-सी, 68-डी(3) और धारा 68-एफ एफ का अवलोकन करने व धारा 2 (28 ए) में 'मार्ग' अभिव्यक्ति की परिभाषा के आलोक में यह स्पष्ट प्रतीत होता है कि एक बार जब किसी क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में धारा 68-डी के तहत कोई योजना प्रकाशित हो जाती है, चाहे वह अन्य व्यक्तियों के पूर्ण या आंशिक रूप से बाहर रखा जाए, तो राज्य परिवहन उपक्रम के अलावा कोई भी व्यक्ति योजना के अलावा राष्ट्रीय मार्ग पर परिचालन नहीं कर सकता है। इन प्रावधानों का एक आवश्यक

परिणाम यह है कि कोई भी निजी ऑपरेटर किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के किसी भी हिस्से या हिस्से पर अपने वाहन का संचालन तब तक नहीं कर सकता जब तक कि योजना की शर्तों के अनुसार ऐसा करने के लिए अधिकृत न हो। वह केवल इस आधार पर अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र के किसी भी हिस्से या हिस्से पर काम नहीं कर सकता है कि मूल रूप से उसे दिए गए परमिट में अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र शामिल था। निजी प्रचालक जनता की असुविधा का अनुरोध नहीं ले सकता है। यदि वास्तव में यात्रा करने वाली जनता को असुरक्षा से बचाने की कोई आवश्यकता है। राज्य परिवहन उपक्रम और सरकार यात्रा करने वाली जनता को होने वाली असुविधा से बचने के लिए योजना में ही पर्याप्त प्रावधान करेंगे।

उत्तरदाताओं के विद्वान वरिष्ठ वकील श्री हरीश साल्वे का तर्क है कि राष्ट्रीयकरण की योजना "किसी भी या क्षेत्र, मार्ग या उसके हिस्से" से संबंधित है। श्री चंद के मामले में इस अदालत ने इसे रद्द कर दिया। श्री चंद के मामले में इस अदालत ने 26 फरवरी, 1959 की मसौदा योजना में सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग को शामिल किया गया। सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग का राष्ट्रीयकरण करने के लिए 13 फरवरी, 1986 की नई मसौदा योजना का संचालन बंद हो गया। 100 ( 4 ) अधिनियम की धारा 217 (2) (ई) के साथ पठित इसलिए, प्रत्यर्थियों को परमिट देना कानून में वैध है। श्री चंद के मामले में इस अदालत ने रद्द कर दिया। 26 फरवरी,

1959 की मसौदा योजना को, क्योंकि यह मसौदा योजना को 26 वर्षों से अधिक समय तक लंबित रखने के लिए कानून की प्रक्रिया का दुरुपयोग था। यू. पी. सरकार द्वारा दायर समीक्षा याचिका। श्री चंद के मामले में इस अदालत ने खारिज कर दिया। परिणाम यह है कि सहारनपुर से दिल्ली मार्ग पर कोई योजना नहीं है। इस प्रकार उच्च न्यायालय ने लिखित याचिकाओं को खारिज कर दिया।

एच. सी. नारायणप्पा और अन्य बनाम मैसूर राज्य और अन्य, [ 1960 ] 3 एस. सी. आर. 742 संविधान पीठ ने अभिनिर्धारित किया कि यह योजना एस. 68 - सी का निरस्त अधिनियम कला के अर्थ के भीतर कानून है। 13 और संविधान की धारा 19 (6)। यह निजी ऑपरेटरों को अधिसूचित मार्गों या क्षेत्रों से बाहर करता है। यह इस हमले से बचाता है कि यह कला के तहत गारंटीकृत मौलिक अधिकारों को बाधित करता है। 19 ( 1 ) ( जी)। इसे अपराध के रूप में भी चुनौती नहीं दी जा सकती थी। नेहरू मोटर ट्रांसपोर्ट कंपनी में सोसायटी और ओआरएस बनाम राजस्थान राज्य और अन्य। , [ 1964 ] 1 एस. सी. आर. 220, एक अन्य संविधान पीठ ने अभिनिर्धारित किया कि 1939 का अधिनियम 4 (निरस्त अधिनियम) एक बार दिए गए अनुमोदन की समीक्षा का प्रावधान नहीं करता है, हालांकि यह आदेश में आई किसी भी लिपिकीय गलती या असावधानी पर्ची को सुधारने का हकदार हो सकता है। यह भी माना गया कि एक बार जब किसी योजना को अंततः मंजूरी मिल जाती है और

राजपत्र में प्रकाशित किया जाता है, तो यह अंतिम होता है और योजना की मंजूरी समग्र रूप से होती है। जीवन नाथ बहल के मामले में इस अदालत के तीन न्यायाधीशों की एक पीठ ने कहा कि उच्च न्यायालय द्वारा पहली बार में पारित आदेश का प्रभाव यह था कि अस्तित्व में योजना में एस द्वारा विचारित वैधानिक संचालन होना चाहिए। 68 - मोटर वाहन अधिनियम का एफ और यह कि उच्च न्यायालय के आदेश का उद्देश्य उच्च न्यायालय में याचिकाकर्ताओं के दो समूहों, अर्थात् योजना को चुनौती देने वाले तत्कालीन 50 ऑपरेटरों के खिलाफ योजना के प्रवर्तन को प्रतिबंधित करना है। यह देखा गया है कि बुलंदशहर से दिल्ली मार्ग का राष्ट्रीयकरण 6 अक्टूबर, 1956 को राजपत्र में अनुमोदित योजना के प्रकाशन द्वारा किया गया था और 29 सितंबर, 1959 को सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग की मंजूरी अंतिम हो गई थी। इसलिए, इसमें मार्गों या क्षेत्रों का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया था ताकि निजी ऑपरेटरों को पूरी तरह से बाहर रखा जा सके, सिवाय इसके कि योजना के तहत सीमा तक यानी 50 ऑपरेटर जिनके खिलाफ यह था। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि जब तक उनकी आपत्तियों की सुनवाई नहीं की जाती और [1992] 2 एस. सी. आर. द्वारा निर्णय नहीं लिया जाता, तब तक यह कार्यात्मक नहीं होगा।

मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम के मामले में, इस अदालत ने बहुमत से कहा कि जहां राजमार्ग के एक हिस्से का उपयोग निजी लोगों द्वारा किया जाना है। परिवहन मालिक अधिसूचित मार्ग पर उसी राजमार्ग

पर एक लाइन पर गुजरते हैं, फिर उस आवेदन को केवल योजना के आलोक में अधिसूचित माना जाना चाहिए। यदि कोई शर्त रखी जाती है तो उन शर्तों को पूरा करना होगा और यदि पूर्ण निषेध है तो आवेदन को अस्वीकार कर दिया जाना चाहिए। यदि किसी भी अधिसूचित मार्ग या मार्ग पर संचालन करने पर प्रतिबंध है, तो किसी भी निजी ऑपरेटर को कोई लाइसेंस नहीं दिया जा सकता है, जिसका मार्ग उस अधिसूचित मार्ग के हिस्से या पूरे में पार या ओवरलैप किया गया हो। अधिसूचित मार्ग के सी के अंतर-अनुभाग को मार्गों को पार करने या ओवरलैप करने के बराबर होना चाहिए क्योंकि निषेध एक ही लाइन या मार्ग पर राजमार्ग पर मार्ग के पूरे या हिस्से पर लागू होना चाहिए और अंतर-खंड को एक ही लाइन को पार करने वाला नहीं कहा जा सकता है। एस. अब्दुल खादर साहब बनाम। मैसूर राजस्व अपीलीय न्यायाधिकरण और अन्य। , [ 1973 ] 1 एस. सी. सी. 357, इस अदालत ने कर्नाटक उच्च न्यायालय के इस विचार को मंजूरी दी कि जब एक बार किसी मार्ग पर या मार्ग के एक अनुभाग पर राज्य परिवहन उपक्रम के अलावा अन्य ऑपरेटरों द्वारा स्टेज कैरिज सेवाओं के संचालन का पूर्ण बहिष्कार किया गया है, तो एक अनुमोदित योजना में एक खंड के आधार पर मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय IV के तहत परमिट देने वाले अधिकारियों को योजना के विपरीत परमिट देने से बचना चाहिए। अदारश ट्रेवल्स के मामले में एक संविधान पीठ द्वारा इस अदालत ने निर्णय दिया कि निजी सेवाओं पर पूर्ण प्रतिबंध है। राज्य के

कैरिज को पूरे या भाग पर चलाने से ऑपरेटर अधिसूचित मार्ग, भले ही उक्त मार्ग या मार्गों पर आंशिक ओवरलैपिंग हो। उस क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से के संबंध में राज्य सड़क परिवहन उपक्रम द्वारा सड़क परिवहन सेवा का संचालन निजी ऑपरेटरों द्वारा सड़क परिवहन सेवा के संचालन का पूर्ण और पूर्ण निषेध है। उस क्षेत्र या मार्ग या एक हिस्से के संबंध में राज्य उपक्रम द्वारा सड़क परिवहन सेवा का संचालन इसका निरसन अधिनियम 4,1939 के अध्याय 4 के प्रावधानों को ओवरराइड करता है। इस अदालत ने संचालकों के इस तर्क को भी खारिज कर दिया कि राष्ट्रीयकृत अनुमोदित मार्गों या अतिव्यापी मार्ग पर निजी प्रचालक सामान्य क्षेत्र में किसी भी यात्री को बैठाए बिना या तैनात किए बिना स्टेज कैरिज को चलाने का हकदार है। इस अदालत ने इस तर्क की कमी के रूप में भी नकार दिया कि निजी ऑपरेटरों को पूरी तरह से बहिष्कार रखा गया है, सामान्य क्षेत्र से आना कला का उल्लंघन होगा। 14 और यह होगा कि एस के अल्ट्रा वायर्स। 68 - डी. इस अदालत ने मैसर्स स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन के मामले और अब्दुल खादर साहब के मामले में बहुमत के विचार को मंजूरी दी।

यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि श्री चंद के मामले का फैसला होने पर जीवन नाथ बहल के मामले को दोनों न्यायाधीशों की पीठ के ध्यान में नहीं लाया गया। समीक्षा याचिका में इसका उल्लेख किए जाने के बावजूद, यह छूट गया। सवाल यह है कि जीवन नाथ बहल के मामले में श्री चंद के

मामले में फैसले का क्या प्रभाव है। इस न्यायालय द्वारा निर्धारित सुसंगत कानून एस के तहत वह मसौदा योजना है। 68 - सी और एस निरस्त अधिनियम (अधिनियम का अध्याय VI) के अध्याय IVA का D के तहत अनुमोदित एक कानून है और इसमें निरस्त अधिनियम (अधिनियम का अध्याय 5) के अध्याय 4 पर प्रबल प्रभाव। यह सभी के खिलाफ काम करता है जब तक कि इसे संशोधित नहीं किया जाता है। यह क्षेत्र या मार्ग या इसके तहत आने वाले हिस्से से निजी ऑपरेटरों को बाहर करता है। उस योजना के तहत ही छूट दी गई सीमा को छोड़कर। निरस्त अधिनियम (अधिनियम का अध्याय 5) के अध्याय 4 के तहत निजी ऑपरेटरों के परमिट के लिए आवेदन करने और प्राप्त करने के अधिकार पर रोक लगा दी गई है और इसे प्रतिबंधित कर दिया गया है। इसका जो परिणाम सामने आया कि 29 सितंबर, 1959 को स्वीकृत और प्रकाशित सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग का राष्ट्रीयकरण अंतिम हो गया और इस हद तक यह नहीं कहा जा सकता कि श्री चंद के मामले में इस अदालत ने इसे रद्द कर दिया था। अनुमोदित योजना 50 आक्षेपकर्ताओं/संचालकों और इसके द्वारा जारी रिट को छोड़कर सभी के खिलाफ काम करने वाली कानून है। अदालत को कानून को रद्द करने का प्रभाव नहीं हो सकता है। जिसे रद्द कर दिया गया था और उसके अनुसार नई मसौदा योजना जारी की गई थी, वह केवल 50 विरोधियों/संचालकों के खिलाफ मूल मसौदा योजना से संबंधित है और उससे अधिक नहीं। सिद्धांत रूप में भी, दो न्यायाधीशों की पीठ के

निर्णय का प्रभाव तीन न्यायाधीशों की पीठ के निर्णय को पलटने का प्रभाव नहीं पड़ सकता है। एस के तहत नई मसौदा योजना। 68 - इसलिए 13 फरवरी, 1986 के सी को अंतिम रूप से दिए गए निर्देशों के अनुसार केवल 50 मौजूदा ऑपरेटरों के संबंध में माना जाना चाहिए, जीवन नाथ बहल के मामले में सामने आया।

अगला सवाल यह है कि क्या 13 फरवरी, 1986 की मसौदा योजना अधिनियम की धारा 100 (4) के तहत समाप्त हो गई थी। उच्च न्यायालय ने इस पर भरोसा किया पूर्व निर्णय और उप-धारा के संचालन द्वारा अभिनिर्धारित किया। 4 एस. 100 अधिनियम की मसौदा योजना अपनी प्रकाशन तिथि के एक वर्ष से समाप्त हो गई थी। कृष्ण कुमार बनाम राजस्थान राज्य और अन्य, [ 1991 ] 4 एससीसी 258 इस न्यायालय ने इस 100 ( 4 ) धारा के साथ पढ़ें। 217 ( 2 ) ( ई) अधिनियम के प्रभाव पर विचार किया और अभिनिर्धारित किया कि कठोरता धारा 100 (4) के तहत प्रदान की गई एक वर्ष की अवधि की है। एस के तहत प्रकाशित मसौदा योजना पर लागू होगा। 100 ( 1 ) अधिनियम और यह एस के तहत बनाई गई योजना पर लागू नहीं होगा और यह धारा 68 - ग और अधिनियम के प्रारंभ की तारीख तक लंबित। सामंजस्यपूर्ण निर्माण पर एसएस। 217 ( 2 ) ( ई) और अधिनियम के 100 (4), एस के तहत प्रकाशित मसौदा योजना। 68 - निरस्त अधिनियम का सी केवल तभी समाप्त हो जाएगा जब इसे [1992] 2 एस. सी. आर. के भीतर अनुमोदित



नहीं किया गया है। अधिनियम के लागू होने की तारीख से एक साल, यानी 1 जुलाई, 1989 से प्रभावी, जिस तारीख तक यह सुनवाई प्राधिकरण के समक्ष लंबित था और एक साल की अवधि समाप्त नहीं हुई थी। इसलिए सुनवाई प्राधिकरण ने गलत तरीके से कहा कि मसौदा योजना समाप्त हो गई है। उच्च न्यायालय ने भी अपने पहले के दृष्टिकोण के बाद समान रूप से अवैधता की, जिसे अब इस अदालत ने कृष्ण कुमार के मामले में खारिज कर दिया। तदनुसार यह अभिनिर्धारित किया जाना चाहिए कि उच्च न्यायालय और सुनवाई प्राधिकरण का दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से अवैध है।

उपरोक्त चर्चा का परिणाम निम्नलिखित निष्कर्ष की ओर ले जाएगा:

29 सितंबर, 1959 को अनुमोदित योजना के प्रकाशन द्वारा सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग का राष्ट्रीयकरण यू. पी. राज्य सड़क परिवहन को छोड़कर सभी निजी ऑपरेटरों के कुल बहिष्कार के लिए काम कर रहा है। राज्य परिवहन निगम और 50 संचालक जिनमें अपीलार्थी भी शामिल हैं जिनकी आपत्तियों को पहली बार में उच्च न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया था और उनका जीवन नाथ बहल के मामले में इस अदालत के फैसले में विलय कर दिया गया था। समान रूप से बुलंदशहर से दिल्ली मार्ग। एस के तहत धारा 80 अधिनियम का कोई निजी प्रचालक नहीं है अनुमोदित या अधिसूचित मार्ग/मार्ग या क्षेत्रों या उसके हिस्से पर स्टेज कैरिज चलाने के लिए आवेदन करने और परमिट प्राप्त करने का

अधिकार। सी. ए. 1198/92 में सभी उत्तरदाताओं 7 से 285 निजी ऑपरेटरों को परमिट का अनुदान।( एस. एल. पी. No.9701/90) या एस के तहत कोई अन्य। 80 परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए संबंधित मार्गों या भाग या उसके हिस्से पर अधिनियम का स्पष्ट रूप से अवैध और बिना अधिकार क्षेत्र के है।

यह सच है जैसा कि श्री साल्वे ने तर्क दिया है कि मिथिलेश गर्ग और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य, [ 1992 ] 1 एस. सी. सी. 168, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि एस. के तहत परमिट देने की उदार नीति। 80 अधिनियम का निर्देश परमिट देने की प्रक्रिया में भ्रष्टाचार और पक्षपात को समाप्त करने, कुछ व्यक्तियों के एकाधिकार को समाप्त करने और एक विशेष मार्ग पर संचालन करने के लिए है। आर्थिक रूप से व्यवहार्य और स्वस्थ प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करने के लिए व्यापार में दक्षता। लेकिन मुफ्त उड़ान अधिनियम के अध्याय V के तहत परमिट देने तक ही सीमित है। एस के संचालन से। धारा 98 अधिनियम का अध्याय VI अध्याय V और अन्य कानून को ओवरराइड करता है और अध्याय V या उस समय लागू किसी अन्य कानून या ऐसी कानून के आधार पर प्रभावी किसी भी लिखत में निहित किसी भी असंगत बात के बावजूद प्रभावी होगा। परिणाम यह है कि अधिनियम के तहत भी निरस्त अधिनियम के तहत या अधिनियम के अध्याय VI के तहत बनाई गई मौजूदा योजना। अध्याय आर. के. वर्मा बनाम में निजी प्रचालक को दिए

गए किसी भी अधिकार के बावजूद, अध्याय 5 पर इसका अत्यधिक प्रभाव पड़ेगा। अधिनियम V का निजी प्रचालक लेल कोनो गलियारा संरक्षणक अनुमति नही है।

तदनुसार हमारा मानना है कि सहारनपुर-शाहदरा-दिल्ली मार्ग पर 29 सितंबर, 1959 की स्वीकृत अधिनियम के तहत योजना वैध बनी रहेगी। अकेले यू. पी. राज्य सड़क परिवहन निगम उक्त मार्ग और बुलंदशहर दिल्ली मार्ग/क्षेत्रों या उसके कुछ हिस्सों पर अपने मंच डिब्बों को चलाने का विशेष अधिकार होगा। संचालन द्वारा इलाहाबाद उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश जो जीवन नाथ बहल के मामले में विलय हो गए थे, केवल 50 निजी ऑपरेटरों को संरक्षण दिया गया था, जिसमें अपीलार्थी भी शामिल थे जिन्हें उनकी आपत्तियों के बारे में सुना जाना था। 13 फरवरी, 1986 की नई मसौदा योजना समाप्त नहीं हुई थी और आगे भी जारी रहेगी। यह केवल 50 ऑपरेटरों तक ही सीमित रहेगा।

अपीलकर्ताओं/निजी संचालकों सहित 50 संचालक जीवन नाथ बहल के मामले और उससे पहले उच्च न्यायालय में दिए गए निर्देश के अनुसार सुनवाई में देरी करके अदालत की प्रक्रिया का घोर दुरुपयोग करके अपने स्टेज कैरिज चला रहे हैं। वास्तव में, 29 सितंबर 1959 के बाद अनुदान की प्रारंभिक अवधि की समाप्ति पर उन्होंने नवीनीकरण प्राप्त करने या अपने वाहनों को चलाने का अधिकार खो दिया, क्योंकि इस अदालत ने

योजना को चालू घोषित कर दिया था। हालांकि, कानून की प्रक्रिया का सरासर दुरुपयोग करके वे आपतियों की सुनवाई तक अपने वाहनों को चलाना जारी रखे हुए हैं। यह न्यायालय ग्रिंडलेज़ बैंक लिमिटेड बनाम। आय-कर अधिकारी और अन्य। , [ 1990 ] 2 एस. सी. सी. 191 ने अभिनिर्धारित किया कि उच्च न्यायालय ने अनुच्छेद के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करते हुए। 226 न्याय के हित की आवश्यकता है कि कोई भी अधिकार क्षेत्र का आह्वान करने वाले पक्ष द्वारा प्राप्त अनुचित या अनुचित लाभ न्यायालय को निष्प्रभावी बनाया जाना चाहिए। यह भी अभिनिर्धारित किया गया कि इसके द्वारा मुकदमे की संस्था को इसके लिए जिम्मेदार पक्ष को अनुचित लाभ प्रदान करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। उस कानून के आलोक में और की दृष्टि में कला के तहत शक्ति। 142 ( 1 ) संविधान के अनुसार, यह न्यायालय अपनी अधिकारिता का प्रयोग करते हुए पूर्ण न्याय करेगा और 50 संचालकों द्वारा प्राप्त अनुचित लाभ को बेअसर करेगा, जिसमें अपीलार्थी भी शामिल हैं, जिन्होंने अनुमोदित मार्ग या क्षेत्र या उसके हिस्से पर मंच के डिब्बों को चलाने के लिए मुकदमे को घसीटा और 26 फरवरी, 1959 की मसौदा योजना के लिए उनके द्वारा दायर आपतियों की सुनवाई के अपने अधिकार को जब्त कर लिया। इसके अलावा, चूंकि जीवन नाथ बहल के मामले में इस अदालत ने अनुमोदित योजना को बरकरार रखा और इसे लागू माना, इसलिए उनकी आपतियों की सुनवाई एक प्रक्रियात्मक औपचारिकता होगी जिसका कोई ठोस परिणाम

नहीं होगा। इसलिए, आपत्तियाँ अपने उद्देश्य से आगे निकल गईं। इसलिए वे सुनवाई से पहले प्राधिकरण किसी भी सुनवाई के हकदार नहीं हैं।

तदनुसार अपीलों की अनुमति दी जाती है। परमिट देना 07 से 285 में सी. ए. में सभी उत्तरदाताओं/निजी संचालकों और उत्तरदाताओं Nos.7 को। क्रमांक 1198/92 ( एस. एल. पी. सं. 9701/90) अधिनियम की धारा 80 के तहत या 13 फरवरी को राष्ट्रीयकृत मार्गों के संबंधित मार्ग, भाग या भागों पर किसी अन्य मसौदा योजना को रद्द कर दिया जाता है। सुनवाई प्राधिकरण दर्ज करेगा अपीलार्थियों सहित 50 प्रचालक की आपत्तियाँ सक्षम प्राधिकरण 30 दिन की अवधि के भीतर 1986 की मसौदा योजना को मंजूरी देगा, निर्णय की प्राप्ति की तारीख से दिन; और अनुमोदित योजना को प्रकाशित करें। राजपत्र में 50 ऑपरेटरों या किसी अन्य को दिए गए परमिट उस तारीख से रद्द कर दिया जाएगा, यदि इस बीच की अवधि समाप्त नहीं हुई है। किसी भी परमिट का नवीनीकरण नहीं किया जाएगा। सी. ए. सं. 1198/92 (एस. एल. पी. सं. 9701/90) में सी उत्तरदाताओं 3 से 4 द्वारा उचित कार्रवाई की जानी चाहिए ताकि अपीलकर्ताओं सहित 50 संचालकों को दिए गए परमिट जब्त और रद्द कर लिए जाए। यू. पी. राज्य परिवहन निगम आवश्यक प्राप्त करेगा अतिरिक्त परमिट, यदि आवश्यक हो, और राजपत्र में अनुमोदित मसौदा के प्रकाश पर तुरंत यात्रा करने वाले लोगों को तुरंत सार्वजनिक परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए मार्गों पर स्टैज कैरिज लगाएगा। एस. एल. पी. में से उत्पन्न अपील

संख्या 2083/91 उत्तरदाओ Nos.4 से 13 के विरुद्ध संपूर्ण लागत के साथ अनुमति दी जाती है। एस. एल. पी. Nos.6300/91,9701/90 से उत्पन्न अपीलें और 9702/90 को बिना किसी लागत के अनुमति दी जाती है।

अपीलों की अनुमति ।

एनवीके.

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी कोमल मोट्यार (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।