

ए. पी. एस. आर. टी. सी. आदि

बनाम

राज्य परिवहन न्यायाधिकरण और अन्य

11 अगस्त, 1998

[एस. सी. अग्रवाल, एस. सागर अहमद और एम. श्रीनिवासन,

न्यायाधिपति]

आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989-नियम 258-शहर सेवा- अर्थ
-मोटर वाहन अधिनियम, 1985 -धारा 104 ।

नियम 258 (2) (ii)-शहरी सेवा मार्ग - निर्धारण -परिवहन आयोग की
शक्ति की सीमाएं- परिवहन आयुक्त की अनुमति -क्या परमिट के लिए
आवेदन करने के लिए पूर्ववर्ती शर्त है -मोटर वाहन अधिनियम 1985
-धारा 100 (3) और 104।

शब्द और वाक्यांश -अनुदान और जारी करना-के बीच का अंतर।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 104 के तहत, यदि मोटर
वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 100 (3) के तहत कोई योजना प्रकाशित
की जाती है, तो योजना के प्रावधानों के अनुसार छोड़कर किसी भी
अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में कोई परमिट नहीं दिया
जा सकता है। आंध्र प्रदेश सरकार ने 20.9.1998 को कुछ मार्गों के संबंध
में एक योजना अधिसूचित की। हालाँकि, उक्त योजना में, अन्य बातों के

साथ-साथ, शहरी सेवाओं के संबंध में स्टेज कैरिज परमिट धारकों को छूट दी गई है।

आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 258 के उप-नियम 2 के तहत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास यह निर्धारित करने की शक्ति है कि कौन से मार्ग नगर सेवा मार्ग हैं, जो कुछ प्रतिबंधों के अधीन हैं। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की शक्ति पर दूसरा प्रतिबंध यह है कि कोई भी मार्ग जो नगर पालिका या शहर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक लंबा है, जहां से यह शुरू होता है, उसे नगर सेवा के रूप में लेबल नहीं किया जाएगा। यह भी प्रावधान किया गया है कि यह प्रतिबंध उन मार्गों पर लागू नहीं होगा जिनके लिए परिवहन आयुक्त की विशिष्ट अनुमति प्राप्त की जाती है।

कुछ बस मालिकों ने अधिसूचित मार्गों के संबंध में परमिट देने के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को आवेदन किया। जिन मार्गों के लिए अनुमति मांगी गई थी, वे उस नगरपालिका /शहर की सीमा से अधिक दूर तक फैले हुए थे जहां से वे शुरू हुए थे।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने बस मालिकों के बसों को चलाने के लिए परमिट देने के लिए आवेदन को इस आधार पर खारिज कर दिया कि उनके द्वारा आवेदन किए गए मार्ग नगर पालिका/शहर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक फैले हुए थे और इसलिए, नगर सेवा मार्ग नहीं थे।

अपील पर, राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण ने निर्णय दिया कि जिन मार्गों के लिए आवेदन किया गया था वे शहरी सेवा मार्ग थे जो सरकार द्वारा अधिसूचित योजना के अपवाद के अंतर्गत आते थे। न्यायाधिकरण ने अनुमति दी इस शर्त पर कि आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 258 (2) (ii) के तहत परिवहन आयुक्त की अनुमति प्राप्त की जाए। न्यायाधिकरण के फैसले के बाद में परिवहन आयुक्त ने आंध्र प्रदेश मोटर वाहनों के नियम 258 (2) (ii) आंध्र प्रदेशमोटर व्हीकल रूल्स, 1989 के तहत अनुमति दी बस मालिकों के लिए, भले ही अधिकांश मामलों में मार्ग नगरपालिका / नगर की सीमा से 12 किलोमीटर से अधिक विस्तृत किए गए। इसके बाद बस मालिकों को परमिट जारी किए गए।

राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण के आदेश के विरुद्ध अपीलार्थी द्वारा दायर रिट याचिकाओं को उच्च न्यायालय ने खारिज कर दिया था, कहते हुए:

(i) नियम 258 (2) ((ii) आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 के तहत परिवहन आयुक्त की अनुमति मार्ग परमिट के लिए आवेदन दायर करने के लिए एक पूर्ववर्ती शर्त नहीं थी; और

(ii) कि परिवहन आयुक्त अनुमति प्रदान करने के लिए अपनी शक्ति का प्रयोग कर सकता है -आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 के

नियम 258 (2) (ii) के तहत , भले ही मार्ग नगर पालिका/शहर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक की दूरी तक फैला हो।

इस न्यायालय ने उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश के खिलाफ विशेष अनुमति याचिका की अनुमति दी, ठहराया :

1. आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 258 "नगर सेवा" अभिव्यक्ति का उपयोग करता है। मोटर वाहन अधिनियम, 1985 में किसी अन्य नियम या किसी प्रावधान में "नगर सेवा" शब्द का उपयोग नहीं किया गया है। अभिव्यक्ति को कहीं भी परिभाषित नहीं किया गया है। सामान्य तौर पर , "नगर सेवा मार्ग" का अर्थ होगा एक शहर के भीतर एक मार्ग जो यात्रियों को शहर में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने में सक्षम बनाता है। लेकिन आम तौर पर परिधीय और आस-पास के क्षेत्रों के लोग अक्सर शहर आते रहते हैं और उन्हें सेवा देने के लिए, शहर में एक स्थान और बाहर के एक स्थान के बीच बस चलानी पड़ती हैं । इसलिए, नियम शहर या नगरपालिका की सीमा से परे 8 किलोमीटर के विस्तार का प्रावधान करता है ।[1116 - एफ]

2.1. मोटर वाहन अधिनियम, 1985 की धारा 104 उक्त अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत अधिसूचित योजनाओं के प्रावधानों के सिवाय अनुदान को प्रतिबंधित करती है । इसलिए आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 258 (2) के उद्देश्य के लिए यदि कोई योजना है संबंधित मार्ग के संदर्भ में, प्राधिकरण को योजना की शर्तों का पालन करना होगा।

यदि योजना में कोई अपवाद दिया गया है तो परमिट के लिए आवेदक को संबंधित प्राधिकारी को संतुष्ट करना होगा कि वह अपवाद के दायरे में आएगा। [1116 - एफ]

2.2. जब मोटर वाहन अधिनियम 1985 की धारा 100 (3) के तहत योजना अधिसूचित की जाती है , स्टेज कैरिज परमिट के धारक के लिए नगर सेवा के संबंध में एक अपवाद प्रदान करता है, इसके लाभ का दावा करने वाले किसी भी आवेदक को परमिट के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को अनिवार्य रूप से संतुष्ट करना होगा कि जिस मार्ग के लिए परमिट मांगा गया है वह एक नगर सेवा मार्ग है। यदि वह मार्ग जिसके लिए अनुमति मांगी गई है, उस नगरपालिका या शहर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक फैला हुआ है जहाँ से यह शुरू होता है तो इसे स्थापित करने हेतु परमिट के आवेदक को पहले परिवहन आयुक्त से संपर्क करना होगा। ऐसे मामलों में, यह केवल तभी होता है जब परिवहन आयुक्त ने नगरपालिका या शहर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक दूर, मार्ग के विस्तार के लिए विशिष्ट अनुमति प्रदान की, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण परमिट देने के लिए आवेदन पर विचार कर सकता है और आदेश पारित करने के लिए आगे बढ़ सकता है। इसलिए, आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 258 (2) में अनुध्यात परिवहन आयुक्त की अनुमति मोटर वाहन अधिनियम, 1985 के तहत अधिसूचित योजना के तहत आने वाले मार्ग के लिए परमिट के लिए आवेदन दायर करने से पहले प्राप्त

करनी होगी। इनमें से किसी भी मामले में ऐसी अनुमति नहीं ली गई थी।

[1116 - जी-एच; 1117-ए-बी]

3.1. इसमें कोई संदेह नहीं है कि आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 258 (2) परिवहन आयुक्त की शक्तियों को इंगित या निर्दिष्ट नहीं करता है लेकिन यह सोचना निश्चित रूप से गलत है कि परिवहन आयुक्त की शक्ति असीमित है। यदि ऐसा है, तो 8 किलोमीटर की सीमा नगरपालिका या शहर की सीमा से परे विस्तार का प्रावधान करने वाले नियम का उद्देश्य ही विफल हो जाएगा। आयुक्त की शक्ति का मनमाने ढंग से या अंधाधुंध रूप से प्रयोग नहीं किया जा सकता है।

[1117 - ई-एफ]

3.2. किसी भी मामले में परिवहन आयुक्त द्वारा दी गई अनुमति नगर सेवा मार्ग को मुफ्त सेवा मार्ग में बदलने का प्रभाव नहीं होना चाहिए। दूसरे शब्दों में, परिवहन आयुक्त द्वारा दी गई अनुमति के आधार पर एक मुफ्त सेवा को नगर सेवा के रूप में लेबल नहीं किया जा सकता है, हालांकि वास्तव में यह एक मुफ्त सेवा होगी। [1119 - एच; 1120-ए]

3.3 . परिवहन आयुक्त ने शहर के सेवा मार्ग से कम से कम 12 किलोमीटर के विस्तार की अनुमति एक या दो मामलों को छोड़कर दे दी है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि परिवहन आयुक्त ने इन मामलों में प्रासंगिक कारकों पर अपना दिमाग नहीं लगाया। [1119 - ई]

[डी स्मिथ की प्रशासनिक कार्रवाई की न्यायिक समीक्षा, चौथा संस्करण, पीपी 283-285;] कंट्रोलर और ऑडिटर जनरल ऑफ़ इंडिया बनाम के.एस.जगन्नाथन और अन्य,[1986] 2एस सी सी 679 और सी.कस्तूरी और अन्य बनाम सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और अन्य; अफसार जहां बेगम और अन्य बनाम एम. पी राज्य, [1996] 8 एस. सी. सी. 38, संदर्भित।

3. परमिट का वास्तविक मुद्दा केवल एक मंत्रिस्तरीय कार्य है और यह अनुमति के अनुदान के बराबर नहीं हो सकता है। यह तर्क देना गलत है कि सभी मामलों में परमिट का वास्तविक मुद्दा परिवहन द्वारा अनुमति देने के बाद था और नियम का कोई उल्लंघन नहीं हुआ। परमिट का अनुदान इन मामलों में परमिट का अनुदान परिवहन आयुक्त द्वारा अनुमति से पहले राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण द्वारा किया गया था । इन सभी मामलों में न्यायाधिकरण ने अनुदान देने में अपने क्षेत्राधिकार से बाहर जाकर काम किया । [1117 - डी]

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील सं. 3715/1998

डबल्यू. पी. न. 19258/ 1994 में आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश दिनांकित 6.11.97 से

अपीलार्थियों के लिए एल. नागेश्वर राव, जी. आर. के. प्रसाद, डी. महेश बाबू और जी. प्रभाकर।

प्रतिवादी की ओर से आर. वेणुगोपाल रेड्डी, टी. एन. राव और पी. पी. सिंह।

सुश्री के. अमरेश्वरी, सुश्री एन. अन्नपूरानी, के. राम कुमार, एस. श्रीनिवासन।

एस. एल. पी. (सी) 1623/98 में प्रत्यर्थी के लिए प्रताप्रराय दुर्लभजी न्यायालय का निर्णय दिया गया था-

श्रीनिवासन, न्यायाधिपति.

अनुमति मंजूर।

इन मामलों में निर्णय के लिए जो सामान्य प्रश्न उठते हैं, वे आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1989 (संक्षेप में, 'नियम') के नियम 258 की व्याख्या पर निर्भर करते हैं जो निम्नलिखित शब्दों में है:

“ नियम 258: - केरीजेज के लिए चरणों का निर्धारण:

1. स्टेज कैरिज के मामले में, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, ऐसे अन्य प्राधिकरण के साथ परामर्श करने के बाद, जो उसे वांछनीय लगे, नगर सेवा को छोड़कर सभी बस मार्गों पर चरण तय करें। प्रत्येक की अधिकतम दूरी स्टेज आम तौर पर 6.40 किलोमीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए। जब चरण इस तरह से तय किए जाते हैं, तो किराया चरणों के अनुसार एकत्र किया जाएगा।

स्पष्टीकरण:- जब कोई यात्री दो स्टेजों के बीच में पड़ने वाले स्थान पर स्टेज कैरिज में चढ़ता है या उतरता है, तो उसे उस स्थान से पहले वाले स्टेज से जहां वह बस में चढ़ता है, उस स्थान के बाद वाले स्टेज तक का किराया देना होगा जहां वह नीचे उतरता है।

2. क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, के अधीन होगा प्रतिबंधों का पालन करते हुए, यह निर्धारित करें कि कौन से नगर सेवा मार्ग हैं।

(i) प्रत्येक नगर सेवा का कम से कम एक टर्मिनस अंतर्गत होगा नगरपालिका की सीमाएँ या कोई निर्मित स्थान के जो आंध्र प्रदेश राजपत्र में इस उद्देश्य के लिए 'नगर' के रूप में अधिसूचित किया गया है संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा राज्य परिवहन प्राधिकरण की पूर्व सहमति के साथ।

(ii) नगर सेवा का कोई भी मार्ग 8 किलोमीटर से अधिक लंबा नहीं होगा नगर पालिका या शहर की सीमाओं से परे जहाँ से यह शुरू होता है, बशर्ते कि यह प्रतिबंध किसी भी शहर सेवा मार्ग पर लागू नहीं होगा , जो इन नियमों के लागू होने की तारीख को अस्तित्व में

थे या उन मार्गों के संबंध में जिनके लिए परिवहन आयुक्त की विशिष्ट अनुमति प्राप्त की जाती है।

(iii) कोई भी मार्ग नगर और मफसल सेवा मार्ग " दोनों के रूप में निर्धारित नहीं किया जाएगा।"

2. आंध्र प्रदेश सरकार ने जी. ओ. एम. एस. संख्या 695 में अधिसूचित किया, परिवहन, सड़कें और भवन (पी-4), 20 सितंबर, 1988 को इन मामलों में अपीलार्थी द्वारा चिलुकुरु से गुटलापाडू मार्ग से संबंधित एक योजना प्रकाशित की गई। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 104 (संक्षेप में, 'अधिनियम') केवल योजना के प्रावधानों के अनुसार के अलावा किसी भी परमिट के अनुदान को प्रतिबंधित करती है। यह योजना पाँच अपवादों को निर्धारित करती है और वे हैं:

1. राज्य परिवहन उपक्रम:
2. शहर सेवाओं के संबंध में स्टेज कैरिज परमिट के धारक।
3. अधिसूचित मार्ग पर ओवरलैप अंतरराज्यीय मार्गों के संबंध में स्टेज कैरिज परमिट धारक।
4. ऐसे मार्ग या मार्गों के संबंध में स्टेज कैरिज परमिट धारक जो 8 किमी से अधिक ओवरलैप नहीं करते हैं अधिसूचित मार्ग पर; और
5. देवस्थानम द्वारा संचालित सेवाएँ।

3. एस.एल.पी.(सी) संख्या 21474/97 में तीसरे प्रतिवादी ने भीमावरम पुराने बस स्टैंड से लोसारी मार्ग पर अपनी बसें चलाने के लिए पक्के स्टेज कैरिज परमिट के अनुदान के लिए एक आवेदन दायर किया। उक्त मार्ग की कुल लंबाई 19.2 किलोमीटर थी। जिसमें 4.3 कि.मी. शामिल है। भीमावरम की नगरपालिका सीमा के भीतर और 14.9 कि.मी. योजना के तहत अधिसूचित मार्ग पर 12.3 किलोमीटर के ओवरलैपिंग के साथ नगरपालिका सीमा से परे। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने इस आधार पर कि ओवरलैपिंग 8 किलोमीटर से अधिक हो गई खारिज कर दिया। अपील पर, राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण ने माना कि जिस मार्ग के लिए आवेदन किया गया था वह एक नगर सेवा मार्ग था योजना में निर्धारित दूसरे अपवाद के अंतर्गत आता है। न्यायाधिकरण ने अपील की अनुमति दी और तीसरे प्रतिवादी को इस शर्त पर परमिट दिया कि परिवहन आयुक्त ने नियमों के नियम 258 (2) (ii) में विचार के अनुसार अनुमति दी थी। ट्रिब्यूनल ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के सचिव को परिवहन आयुक्त की अनुमति प्रस्तुत करने पर परमिट जारी करने का निर्देश दिया।

4. न्यायाधिकरण के आदेश को अपीलार्थी ने आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में रिट याचिका का सं. 19258/1994 में चुनौती दी थी । उच्च न्यायालय ने अपीलार्थी के इस तर्क को खारिज कर दिया कि परिवहन आयुक्त की अनुमति नियम 258 (2) (ii) के तहत एक पूर्ववर्ती शर्त थी

रूट परमिट के लिए आवेदन दाखिल करने के लिए जब रूट को नियंत्रित करने वाली कोई योजना थी। उच्च न्यायालय ने यह भी माना कि नियम 258(2)(ii) के तहत परिवहन आयुक्त की शक्ति असीमित थी। नतीजतन रिट याचिका को खारिज कर दिया। उस फैसले के बाद, अन्य मामलों में अनुदान के खिलाफ अपीलार्थी द्वारा दायर रिट याचिकाओं को खारिज कर दिया गया।

5. हालाँकि प्रत्येक मामले में तथ्यों को निर्धारित करना आवश्यक नहीं है क्योंकि वे समान हैं, अपीलार्थी के विद्वान वकील द्वारा प्रस्तुत मार्ग के विवरण वाले सारणीबद्ध कथन को पुनः प्रस्तुत करना बहुत उपयोगी होगा जिसमें शामिल है कुल दूरी, नगरपालिका सीमा से परे विस्तार और प्रत्येक मामले में अतिव्यापी होने की सीमा।

एसएलपी 21474/97 में मार्ग एवं बैच का विवरण :

क्रम सं.	SLP सं.	अनुमत मार्ग का नाम उत्तरदाता	कुल मार्ग	आगे नगरपालिका दूरी सीमा ओवरलैप
1	21474/97	श्री नागेश्वर राव	भीमावरम से लसारी	19.2 किमी 14.99 किमी 12.3 किमी.
2	547/98	एम. श्रीधर	न्यू गोदावरी रेलवे स्टे. से सीथ -अनाग्राम	22.9 किमी 19.9 किमी 22.6 किमी

3	598/98	श्री च. वी. आर.प्रसाद	गोकावराम बस स्टैण्ड से द्वारापुडी मार्केट	23.8 किमी 17.6 किमी 21.6 किमी
4	1116/98	श्री टी. कसी अन्नापुराराजू	तनुक रे. स्टे. से अटोली बस स्टैंड	16.7 किमी 14.4 किमी 16.7 किमी
5	1171/98	एम.रामाराव	भीमावरम न्यू बस स्टैंड से लसारी	20.4 किमी 14.9 किमी 13.5 किमी
6	1139/98	श्री बी.भास्करराव	गोकावराम बस स्टैण्ड से द्वारापुडी मार्केट	23.8 किमी 17.6 किमी 21.6 किमी
7	1118/98	श्री समा राजू	तडेपल्लीगुडमडी आर जे लोमेएनस कॉलेज से रविपादु वाया बस विभाग इंडियन बैंक सेंटर डी आर डी गो. कॉलेज मुलानुर सेंटर, चिल्कारामपदु न्यू ब्रिज, कानीपदु, चिंतापल्ली	16.5 किमी 12.3 किमी 15.6 किमी
8	1122/98	श्री एम. डी. एस. आर एन. चंद्रा	तनुकु रेल स्टेशन रोड टोआथिली बस स्टैण्ड	16.7 किमी 16.7 किमी 13.4 किमी
9	1138/98	श्री आई सूर्या राव	भीमावरम ओल्ड बस स्टैण्ड से लसारी	19.2 किमी 14.9 किमी 12.3 किमी
10	1168/98	श्री च.राजा राममोहन राव	राजामुंदरी महिला चिकित्सालय से कोरुकोण्डा	25.0 किमी 18.6 किमी 18.6 किमी
11	1128/98	च. नागेश्वर राव	भीमावरम ओल्ड बस स्टैंड से अकिवीदु हाई भीमावरम सेंटर	26.0 किमी 24.7 किमी 26 किमी
12	1172/98	श्री बी.टी.श्याम	भीमावरम केयोपेला जक्काराम,	26 किमी 24.7 किमी

			कल्लू कैकलुरु,जुव्वलालेम, एलुरुपादु और भीमावरम	26 किमी
13	1281/98	श्री च. नागलक्ष्मी	न्यू गोदावरी रे. स्टे. से वाया गोकावरम बस स्टैंड और ए पी पेपर मिल्स ,कटेरु	22.9 किमी. 19.9 किमी. 22.9 कि. मी.
14	1204/98	जी.शेखर सूर्य राव	पालाकोल बेसिक स्कूल से बुरुगुपल्ले	15 किमी 13 किमी 12 किमी
15	1623/98	कुम. बी. सिवालक्ष्मी	प्रोड्डूरु बस स्टैंड से दुव्वुर दास वाया गोपावराम और कामानुरु	15.9 किमी 1.0 कि.मी. 3.8 किमी
16	1628 / 98	श्री पूर्णचंद्रा राव	भीमावरम न्यू बस स्टैंड से दोदानापुडी वाया पेडमेराम जक्कराम और कल्ला	17 कि. मी. 13.8 कि. मी. 14.8k
17	1642/98	श्री एम. सी अमा मूर्ति	भीमावरम बसस्टैंड से लसारी वाया डी एन आर कॉलेज, याना मदुरूरुव, गोल्लवरीपेटा, गुटलापारु रेवर	19.2 किमी 14.9 किमी 12.3 ।
18	1887/98	श्री जी. सोमलक्ष्मी	तडेपल्लीगुडमडी डी जे आर विमेनस कॉलेज से गणपावराम पंचायत ऑफिस	19 किमी15 कि. मी. 15 कि. मी.
19	1758/98	श्री सी. आदिनारायण	तनुक्कू पॉलीटेक्निक पेनुगोंडा बस स्टैंड वाया कोमावाराम महालक्ष्मीचेरुवू कोटेरु, इरुगोवरम जंक्शन कोठापाडू, काकिलरु कायेतीपोड सुब्बाराडू	28.6 कि. मी. 25.3 कि. मी.

			पेटा,पेनुगाड़ा	
20	2001/98	श्री रामचंद्र राव	तनुकू बस स्टैंड से अटीली	23.4 किमी 22.9 किमी 22.91
21	1530/98	एम.डी .आर.एस.एन.चौधरी	तनुकू रे.स्टे.रोड से अटीली बस स्टैंड वाया नरेंद्र सेंटर वेलपुर बस स्टैंड, रेलेंजी सेंटर गोवरलपलेम ए. समुद्रापुगत्ता	16.7 किमी. 14.4 किमी. 16.7}
22	1117/98	ए. वेंकटेश्वर राव	तनुकू पॉलीटेक्निक कॉलेज से पेनुगोंडा बस स्टैंड से लसारी	26 किमी.1.5 किमी. 16.9 किमी.
23	7542/98	श्री के. श्रीनिवास मूर्ति	राजामुंदरी गोकावरम बस स्टैंड से द्वारापुडी मार्केट वाया देवी चौक,जांपेटा गांधी, स्टैच्यू ,चुसेंहट अप्सरा थिएटर, डीलक्स सेंटर, कोटिपल्ली बस स्टैंड	23.4 किमी मी .17.3 कि.मी.0.2 कि. मी
24	22781/97	श्री एम. गोपालकृष्णा	डोकावरम बस स्टैंड से द्वारापुडी मार्केट	23.8 कि .मी मी .17.6 कि .मी.21.6 किमी
25	22779/97	श्री ए. एस वी. नागेश्वर राव	भीमावरमन्यू बस स्टैंड से मोगलथुर	29.5 किमी25.5 किमी2 5.1 किमी
26	22299/97	श्री बी. टी.श्याम	भीमावरम से लसारी	20.4 किमी. 14.9 किमी. 13.5 किमी.

सीरियल नंबर 15 में एस. एल. पी. अर्थात एस. एल. पी. 1623/98 को एक अलग आदेश द्वारा नॉट प्रेस' के रूप में खारिज कर दिया गया है।

6. उपरोक्त तथ्यों पर, निम्नलिखित प्रश्नों पर बहस की जाती है:

(i) क्या परिवहन आयुक्त की अनुमति नियमों के नियम 258 (2) के तहत प्राप्त की जानी चाहिए अधिनियम के तहत अधिसूचित योजना द्वारा कवर किए गए मार्ग के लिए परमिट हेतु आवेदन दायर करने से पहले?

(ii) क्या परिवहन आयुक्त की किसी शहर सेवा मार्ग का विस्तार करने की शक्ति है 8 किलोमीटर से अधिक का सेवा मार्ग नगरपालिका की सीमाओं से परे या शहर असीमित है?

7. नियम 258 में "नगर सेवा" अभिव्यक्ति का उपयोग किया गया है। उप-नियम (1) आदेश देता है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ऐसे अन्य प्राधिकरण के साथ जिन्हें वांछनीय समझे परामर्श के बाद नगर सेवा को छोड़कर सभी बस मार्गों पर चरण तय करेगा। उप-नियम (2) क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को यह निर्धारित करने का निर्देश देता है कि उसमें उल्लिखित प्रतिबंधों के अधीन कौन से नगर सेवा मार्ग हैं। उप-नियम में तीन प्रतिबंध निर्धारित किए गए हैं।

(ए) प्रत्येक नगर सेवा का कम से कम एक टर्मिनस अंतर्गत होगा नगरपालिका की सीमाएँ या कोई निर्मित स्थान के जो आंध्र प्रदेश राजपत्र में इस उद्देश्य के लिए 'नगर' के रूप में अधिसूचित किया गया है

संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा राज्य परिवहन प्राधिकरण की पूर्व सहमति के साथ।

(बी) नगर सेवा का कोई भी मार्ग 8 किलोमीटर से अधिक लंबा नहीं होगा नगर पालिका या शहर की सीमाओं से परे जहाँ से यह शुरू होता है, बशर्ते कि यह प्रतिबंध किसी भी शहर सेवा मार्ग पर लागू नहीं होगा, जो इन नियमों के लागू होने की तारीख को अस्तित्व में थे या उन मार्गों के संबंध में जिनके लिए परिवहन आयुक्त की विशिष्ट अनुमति प्राप्त की जाती है।

(सी) कोई भी मार्ग नगर और मफसल सेवा मार्ग दोनों के रूप में निर्धारित नहीं किया जाएगा। "नगर सेवा" शब्दावली किसी भी और नियम में या अधिनियम के किसी और प्रावधान में इस्तेमाल नहीं की गई है। इसे कहीं परभाषित नहीं किया गया है।

8. अधिनियम की धारा 70 और 71 की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया गया है जो स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन का प्रावधान करता है और उक्त आवेदन पर विचार करने की प्रक्रिया निर्धारित करता है। दोनों में से कोई भी धारा इस बात पर प्रकाश नहीं डालती है कि "नगर सेवा मार्ग" क्या है। दूसरी ओर धारा 71 (3) (ए) पाँच लाख से कम की आबादी वाले शहरों में शहरी मार्गों को संदर्भित करती है। हमें नियम 171 से 174 और 179 से भी अवगत कराया गया है। "नगर सेवा" अभिव्यक्ति के संदर्भ में उक्त नियमों में से किसी में भी कोई मार्गदर्शन नहीं है। वहाँ

नगर सेवा मार्ग के लिए परमिट के लिए आवेदन का कोई निर्धारित रूप नहीं है और न ही परमिट का कोई निर्धारित रूप है।

9. सामान्य अर्थ में, 'नगर सेवा मार्ग' का अर्थ एक मार्ग होगा एक शहर के भीतर यात्रियों को शहर में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने में सक्षम बनाने हेतु। लेकिन आम तौर पर परिधीय और पड़ोसी क्षेत्रों के लोग शहर में अक्सर आते रहते हैं और उन्हें सेवा देने के लिए बसों को शहर के एक स्थान और बाहर के स्थान के बीच चलना पड़ता है। इसलिए, नियम में शहर या नगरपालिका की सीमा से परे 8 किलोमीटर के विस्तार का प्रावधान है।

10. यह ध्यान में रखते हुए हमें नियम 258 (2) का अर्थ अधिनियम की धारा 98 से 100 और 104 के प्रकाश में लगाना होगा। धारा 98 में यह प्रावधान है कि अध्याय VI के प्रावधान और उसके तहत बनाए गए नियम और आदेश अध्याय 5 या तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि में असंगत किसी भी चीज़ के विरुद्ध प्रबल प्रभावी होंगे। धारा 99 राज्य परिवहन उपक्रम की सड़क परिवहन सेवा के संबंध में प्रस्ताव की तैयारी और प्रकाशन से संबंधित है। धारा 100 प्रस्ताव के प्रकाशन और योजना की अधिसूचना से संबंधित है प्रस्ताव पर आपत्तियों पर विचार करने के बाद। धारा 104, जैसा कि पहले कहा गया है, योजना के प्रावधानों के अनुसार के अलावा किसी भी परमिट के अनुदान को प्रतिबंधित करती है। अतः नियम 258 (2) के प्रयोजन के लिए, यदि

संबंधित मार्ग के संबंध में कोई योजना लागू है, तो प्राधिकरण को योजना की शर्तों का पालन करना होगा। यदि योजना में अधिसूचित मार्ग या मार्ग के किसी भी हिस्से के लिए किसी भी परमिट के अनुदान के खिलाफ एक पूर्ण प्रतिबंध है तो आगे कुछ नहीं किया जा सकता है। दूसरी ओर अगर कोई है योजना में अपवाद दिया गया है अनुमति के लिए आवेदक को संबंधित प्राधिकारी को संतुष्ट करना होगा कि वह अपवाद के दायरे में आएगा। जब योजना नगर सेवा के संबंध में स्टेज कैरिज परमिट के धारक के लिए एक अपवाद प्रदान करती है, तो लाभ का दावा करने वाले परमिट के लिए कोई भी आवेदक इसके लिए अनिवार्य रूप से क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को संतुष्ट करना होगा कि जिस मार्ग के लिए अनुमति मांगी गई है वह एक नगर सेवा मार्ग है। इसे स्थापित करने के लिए अनुमति के लिए आवेदक को पहले परिवहन आयुक्त से संपर्क करना होगा यदि वह मार्ग जिसके लिए अनुमति मांगी गई है वह नगरपालिका या शहर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक फैला हुआ है जहाँ से यह शुरू होता है। ऐसे मामलों में, यह केवल तभी होता है जब परिवहन आयुक्त नगरपालिका या शहर की सीमा से परे 8 किलोमीटर से अधिक के लिए मार्ग के विस्तार के लिए विशिष्ट अनुमति देता है, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण अनुमति देने के लिए आवेदन पर विचार कर सकते हैं और आदेश पारित करने के लिए आगे बढ़ सकते हैं। केवल परिवहन आयुक्त की अनुमति के आधार पर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण नगर सेवा मार्गों का निर्धारण कर सकता है। इसलिए पहले प्रश्न का हमारा जवाब यह है कि

अधिनियम के तहत अधिसूचित योजना द्वारा कवर मार्ग के परमिट के लिए परमिट का आवेदन करने से पहले परिवहन आयुक्त की सहमति नियम 258(2) के अनुसार प्राप्त करना आवश्यक है।

11. स्वीकार किया कि इनमें से किसी भी मामले में ऐसी अनुमति प्राप्त नहीं की गई थी। उत्तरदाताओं के विद्वान वकील ने तर्क दिया कि इन सभी मामलों में परमिट वास्तव में परिवहन आयुक्त द्वारा अनुमति दिए जाने के बाद जारी हुआ था और नियम का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था। उनके अनुसार, परमिट का अनुदान और परमिट जारी करना एक ही बात है। तर्क गलत है। परिवहन आयुक्त द्वारा अनुमति देने से पहले इन मामलों में अनुमति का अनुदान न्यायाधिकरण द्वारा दिया जाता है। न्यायाधिकरण ने स्वयं परिवहन आयुक्त की अनुमति का प्रमाण देने वाले अभिलेख की प्राप्ति के बाद आर. टी. ए. के सचिव द्वारा परमिट जारी करने का निर्देश दिया। परमिट का वास्तविक मुद्दा केवल एक मंत्रिस्तरीय कार्य था और इसे परमिट देने के बराबर नहीं माना जा सकता है। न्यायाधिकरण ने इन सभी मामलों में अनुमति देने में अपने अधिकार क्षेत्र से परे काम किया।

12. दूसरे प्रश्न की ओर मुड़ते हुए, इसमें कोई संदेह नहीं है कि नियम 258 (2) परिवहन आयुक्त की शक्ति की सीमाओं को निर्दिष्ट या इंगित नहीं करता है लेकिन यह सोचना निश्चित रूप से गलत है कि परिवहन आयुक्त की शक्ति असीमित है। यदि ऐसा है, तो नगर पालिका

या शहर की सीमा से परे 8 किलोमीटर के विस्तार की सीमा प्रदान करने वाले नियम का मूल उद्देश्य ही विफल हो जाएगा। आयुक्त की शक्ति का प्रयोग मनमाने ढंग से या अंधाधुंध नहीं किया जा सकता है। अपीलकर्ता के विद्वान वकील के अनुसार, शक्ति कर्तव्य के साथ जुड़ी हुई है।

13. हालाँकि इस मुद्दे पर कोई सीधा निर्णय नहीं है, अपीलार्थी के विद्वान वकील ने डी स्मिथ की न्यायिक समीक्षा प्रशासनिक कार्रवाई, चौथे संस्करण, पृष्ठ 283 और 285 में दो अंशों की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया है जो इस प्रकार पढ़िए:

"एक प्राधिकारी के पास एक विवेक हो सकता है कि किसी शक्ति का प्रयोग करना है, और इसे प्रयोग करने के तरीके में भी विवेक हो सकता है। लेकिन विवेकाधीन शक्तियां अक्सर कर्तव्यों के साथ जुड़ी होती हैं । एक मंत्री को अधिकार दिया जा सकता है कि अनिवार्य खरीद आदेश की पुष्टि करें या इनकार करें। उसका निर्णय करने में वह बहुत व्यापक विवेक का प्रयोग करने का हकदार है, लेकिन वह कानूनी कर्तव्य के आधीन है पुष्टि के लिए आवेदन को एक या दूसरे तरीके से निर्धारित करने में। फिर, उस हद तक कि एक विवेकाधीन शक्ति पूर्ण नहीं है, विवेक का भंडार कुछ आवश्यकताओं का पालन करने के लिए एक कानूनी

कर्तव्य के तहत है जो कि उसके विवेक का उपयोग करने के तरीके को निर्धारित करता है।

न्यायालयों द्वारा तैयार किए गए प्रासंगिक सिद्धांतों को मोटे तौर पर निम्नानुसार संक्षेपित किया जा सकता है - वह प्राधिकारी जिसमें विवेक निहित है उस विवेक का प्रयोग करने के लिए मजबूर किया जा सकता है, लेकिन किसी विशेष तरीके से इसका प्रयोग नहीं किया जा सकता। सामान्य तौर पर, विवेक का प्रयोग किया जाना चाहिए उस प्राधिकारी द्वारा जिसके प्रति ये प्रतिबद्ध है। उस प्राधिकारी को वास्तव में उसके समक्ष मामले को संबोधित करना चाहिए ;उसे किसी अन्य निकाय के आदेश के तहत कार्य नहीं करना चाहिए या प्रत्येक व्यक्तिगत मामले में विवेक का प्रयोग करने में खुद को अक्षम नहीं करना चाहिए। अपने विवेक के कथित अभ्यास में उसे वह नहीं करना चाहिए जो उसे करने से मना किया गया है, न ही उसे वह करना चाहिए जिसे करने के लिए उसे अधिकृत नहीं किया गया है। उसे अच्छे विश्वास से कार्य करना चाहिए, सभी प्रासंगिक विचारों का ध्यान रखना चाहिए और अप्रासंगिक विचारों से प्रभावित नहीं होना चाहिए, ऐसा नहीं करना चाहिए जो कानून के अक्षरशः या उसकी भावना से परे

उद्देश्यों को बढ़ावा देना चाहता जो उसे कार्य करने की शक्ति देता है, और उसे मनमाने ढंग से या मनमौजी ढंग से कार्य नहीं करना चाहिए।"

14. नियंत्रक और महालेखा परीक्षक-भारत पर रखा गया है बनाम के. एस. जगन्नाथन और अन्य, [1986] 2 एस. सी. सी. 679 पर निर्भर, जिसमें यह कहा गया है; "अब 21 जनवरी, 1997 के उक्त कार्यालय ज्ञापन द्वारा प्रदत्त विवेक की प्रकृति की जांच करना आवश्यक है-" "क्या यह एक सरल विवेकाधीन शक्ति है या एक कर्तव्य के साथ एक विवेकाधीन शक्ति है?" ऊपर उल्लिखित संविधान के प्रावधानों से, यह पारदर्शी रूप से स्पष्ट है कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के सदस्यों के दावे को ध्यान में रखते हुए अनुच्छेद 335 द्वारा लगाए गए संवैधानिक कर्तव्य के निर्वहन में विवेक का प्रयोग किया जाना चाहिए। संघ या किसी राज्य के मामलों के संबंध में सेवाओं और पदों पर नियुक्तियों में प्रशासन की दक्षता के निरंतर रखरखाव के साथ।

15. सी. कस्तूरी और एक अन्य बनाम सचिव ,क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और एक अन्य, [1996] 8 एस. सी. सी. 314 का भी संदर्भ दिया गया था जहां तीन न्यायाधीशों की पीठ द्वारा निर्णय लिया गया जिसमें हम में से एक (न्यायमूर्ति सागीर अहमद) पक्षकार था। आंध्र प्रदेश मोटर वाहन नियम, 1964 के सम्बन्धित पुराने नियम, नियम 282 (2) (ii) पर विचार करते हुए पीठ ने कहा:

"इस प्रकार, यह स्पष्ट होगा कि एक बार एक अधिसूचित मसौदा योजना को मंजूरी और प्रकाशित करने के बाद निजी ऑपरेटर अपनी सेवाओं का संचालन केवल योजना के अनुसार और उसके तहत बनाए गए अपवादों के भीतर सख्ती से अधिसूचित मार्ग पर करते हैं। आवश्यक निहितार्थ से, नियम 282 (2) (ii) में परिभाषित "नगर सेवा" को निरस्त अधिनियम के अध्याय IV-A में योजना के अधीन पढ़ा जाना चाहिए। यदि "ऐसा पढ़ा जाए, तो खंड 2,3 और 4 को एक अपवाद के रूप में काम करना है और वे अधिसूचित मार्ग पर केवल 8 किलोमीटर से अधिक दूरी पर ओवरलैप नहीं करने का अधिकार प्रदान करते हैं। अन्यथा, नगर सेवा, नगर सेवा नहीं रह जाएगी और एक मुफ़सिल मार्ग में बदल जाएगी और निजी संचालक अपनी स्टेज गाड़ी को अधिसूचित मार्ग की रेखा के साथ चलाएगा जो अस्वीकार्य है। जब ऐसा पढ़ा जाता है, तो नियम 282 (2) (ii) के तहत नगर सेवा का विस्तार होता है नगरपालिका सीमा से 8 किलोमीटर तक जो नगर सेवा स्टेज कैरिज परमिट के धारक को अधिसूचित मार्ग पर 8 किलोमीटर से अधिक अपने वाहन को चलाने का कोई अधिकार नहीं देता है और न ही यह नगरपालिका सीमा से अधिसूचित मार्ग पर 8 किलोमीटर अतिव्यापी फैला हुआ है।"

16. अपीलार्थी के विद्वान वकील ने ठीक ही बताया है कि इन मामलों में परिवहन आयुक्त ने एक या दो मामलों को छोड़कर कम से कम 12 किलोमीटर तक नगर सेवा मार्ग के विस्तार की अनुमति दी है। हमारे द्वारा पहले पुनः प्रस्तुत किए गए सारणीबद्ध विवरण से पता चलता है कि विस्तार न केवल नगरपालिका सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक है, बल्कि एक या दो मामलों को छोड़कर अधिसूचित मार्ग पर अतिव्यापी 12 किलोमीटर से अधिक है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि परिवहन आयुक्त ने इन मामलों में प्रासंगिक कारकों पर अपना दिमाग नहीं लगाया है।

17. प्रत्यर्थियों के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया है कि परिवहन आयुक्त को इन कार्यवाहियों में एक पक्ष बनाए बिना उनके द्वारा पारित आदेशों पर अपीलार्थी द्वारा सवाल नहीं उठाया जा सकता है। हम विवाद में कोई योग्यता नहीं पाते हैं। परिवहन आयुक्त के लिए इन कार्यवाहियों में एक पक्ष होने की कोई आवश्यकता नहीं है। , हम नियम 258 (2) का अर्थ लगा रहे हैं और उसी नियम।के तहत परिवहन आयुक्त द्वारा प्रयोग की जाने वाली शक्ति का दायरा तय कर रहे हैं । ऐसा करते समय इस न्यायालय के लिए यह इंगित करना खुला है कि वर्तमान मामले में शक्ति का प्रयोग मनमाने ढंग से किया गया है।

18. यद्यपि हम कोई विशिष्ट सीमा निर्धारित करने का प्रस्ताव नहीं करते हैं जिस तक परिवहन आयुक्त नगर सेवा मार्ग का विस्तार कर सकते हैं, यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि किसी भी मामले में परिवहन

आयुक्त द्वारा दी गई अनुमति का प्रभाव नगर सेवा मार्ग को मुफ़सिल सेवा मार्ग में परिवर्तित करने पर नहीं होना चाहिए। दूसरे शब्दों में एक मुफ़सिल सेवा को नगरीय सेवा के रूप में परिवहन आयुक्त द्वारा अनुमति के आधार पर लेबल नहीं किया जा सकता है। हालाँकि वास्तव में यह एक मुफ़सिल सेवा होगी। उपरोक्त दिशा-निर्देशों के अलावा, परिवहन आयुक्त को यह भी ध्यान रखना चाहिए कि किसी अधिसूचित योजना के दायरे में आने वाले मार्ग के मामले में किसी अन्य व्यक्ति को परमिट देना वर्जित है योजना द्वारा अनुमत सीमा को छोड़कर। इसलिए परिवहन आयुक्त को इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि किसी अपवाद को नियम में परिवर्तित न किया जाए। उसे अधिनियम के अध्याय VI के प्रावधानों को ध्यान में रखना चाहिए और देखना चाहिए कि वे हैं, उसके द्वारा दी गई नगर सेवा के विस्तार की अनुमति से भ्रमित नहीं हों।

19. उत्तरदाताओं के लिए विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया है कि अधिनियम की धारा 72 के तहत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण अनुमति देते समय शर्तें लगा सकता है और यह केवल ऐसी शक्ति है जिसका प्रयोग न्यायाधिकरण द्वारा किया गया है। उन्होंने अफ़सार जहाँ बेगम और अन्य बनाम एमपी राज्य और अन्य, [1996] 8 एससीसी 38 पर भरोसा रखा । उस मामले में यह अभिनिर्धारित किया गया था कि न्यायालय याचिकाकर्ताओं को इस आधार पर कोई निर्देश या राहत नहीं दे सकता कि अपील के लंबित रहने के दौरान अनुमोदित योजना का संशोधन और

उन्होंने पक्षों को उचित राहत के लिए आर. टी. ए. या एस. टी. ए. से संपर्क करने का निर्देश दिया यदि उनका कोई अधिकार है। इस फैसले की वर्तमान मामले में कोई प्रासंगिकता नहीं है। न ही अधिनियम की धारा 72 किसी भी तरह से उत्तरदाताओं की मदद करती है।

20. परिणामस्वरूप, हम दूसरे प्रश्न का उत्तर नकारात्मक में देते हैं और यह अभिनिर्धारित करें कि नगर पालिका या नगर की सीमा से 8 किलोमीटर से अधिक के नगर सेवा मार्ग का विस्तार करने की परिवहन आयुक्त की शक्ति का उपयोग उपरोक्त पैरा 18 में निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार उचित तरीके से किया जाना है।

21. नतीजतन, अपीलों की अनुमति दी जाती है और उच्च न्यायालय के आदेश साथ-साथ राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण को भी दरकिनार कर दिया जाता है। प्रत्यर्थियों के आवेदनों को अस्वीकार करने वाले क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के आदेशों को बहाल कर दिया जाता है। लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

अपील की अनुमति दी गई।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" की सहायता से अनुवादक चित्रा भदौरिया द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण- इस निर्णय का अनुवाद स्थानीय भाषा में किया जा रहा है, एवं इसका प्रयोग केवल पक्षकार इसको समझने के लिए उनकी भाषा में कर सकेंगे एवं यह किसी अन्य प्रयोजन में काम नहीं ली जायेगी। सभी आधिकारिक एवं व्यवहारिक उद्देश्यों के लिए उक्त निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही विश्वसनीय माना जायेगा एवं निष्पादन एवं क्रियान्वयन में भी उसी को उपयोग में लिया जायेगा।