

राजेंद्र नाथ मित्तल, न्यायाधीश

बाल किशन और अन्य - याचिकाकर्ता

बनाम

राज्य परिवहन आयुक्त हरियाणा और अन्य -  
उत्तरदाता।

सिविल रिट याचिका सं. 1979 का 2085।

29 फरवरी, 1980

मोटर वाहन अधिनियम (1939 का IV) - धारा 55 - परमिट प्रदान करने के लिए आवेदकों की बड़ी संख्या - डाँ द्वारा इसे प्रदान करना - इस तरह का अनुदान - चाहे कानूनी - देने वाला प्राधिकरण - क्या बोलने का आदेश पारित करना आवश्यक है।

मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 55 सार्वजनिक वाहक के लिए आवेदनों पर विचार करने की प्रक्रिया से संबंधित है

परमिट, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान है कि एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण सार्वजनिक वाहक के परमिट के लिए आवेदन पर विचार करते समय जनता को प्रदान की जाने वाली सेवा के लाभों और ऐसी सेवा के प्रावधानों द्वारा जनता को दी जाने वाली सुविधा और इससे प्रभावी होने वाले संभावित समय की बचत को ध्यान में रखेगा। इस प्रश्न को निर्धारित करने के लिए कि इंटर जोन परमिट प्राप्त करने के हकदार कौन थे, यह आवश्यक था कि आवेदकों के गुणों की तुलना करके जनता के हित को ध्यान में रखा जाना चाहिए था / यह अर्च्छी तरह से तय है कि परमिट प्रदान करने के संबंध में मामले पर निर्णय लेते समय राज्य परिवहन आयुक्त एक अर्ध-न्यायिक न्यायाधिकरण है और उसे संबंधित पक्षों के दावों के गुण-दोष के आधार पर विचार करना होगा। उन्हें राज्य के कार्यकारी या प्रशासनिक विंग द्वारा मार्गदर्शन जैसे बाहरी मामलों पर विचार नहीं करना चाहिए। उन्हें इस तरह के किसी भी विचार के बिना निष्पक्ष रूप से मामले पर फैसला करना चाहिए। यह राज्य परिवहन आयुक्त का कर्तव्य है कि वह प्रत्येक आवेदक के गुण-दोषों को ध्यान में रखे और फिर अंतिम निर्णय ले कि परमिट प्राप्त करने का हकदार कौन था। उन्हें एक गुप्त आदेश भी लिखना होगा जिसमें यह बताया जाएगा कि उन्होंने एक आवेदक को दूसरे पर प्राथमिकता क्यों दी है। डाँ के जरिए परमिट देने का आदेश गैरकानूनी है। (पैरा 5, 6, 7 और 8)।

भारत के संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत याचिका में प्रार्थना की गई है कि-

1. **लॉट द्वारा परमिट आवंटित करने के आदेश को रद्द किया जाए।**
2. **राज्य परिवहन आयुक्त को निर्देश दिया जाए कि वह परमिट आवंटित करने वाले आदेशों की प्रति प्रदान करें और प्रत्येक आवेदक के गुण-दोष पर चर्चा करने वाले आदेश की प्रति भी प्रदान करें, जिससे यह पाया जा सके कि सभी आवेदक योग्यता के आधार पर समान हैं।**
3. **मंडमस की एक रिट में प्रतिवादियों को मोटर वाहन अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों के प्रावधानों के अनुसार परमिट देने का निर्देश दिया गया है।**
4. **नोटिस जारी करने के लिए कोई समय नहीं बचा है क्योंकि सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण परमिट जारी करने की जल्दी में हैं क्योंकि तथ्यों से स्पष्ट है कि याचिकाकर्ताओं को नोटिस भी नहीं दिए गए थे और लॉट खींचते समय उनके नाम शामिल नहीं किए गए थे।**

**आगे यह प्रार्थना की जाती है कि आक्षेपित आदेश के संचालन पर रोक लगाई जाए और सचिव क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को इस रिट याचिका के निर्णय तक परमिट जारी न करने का निर्देश दिया जाए।**

**याचिकाकर्ता की ओर से लक्ष्मी ग्रोवर, वकील।**

**बी. एल. गुलाटी, हरियाणा राज्य के लिए।**

**डी. एस. नेहरा, उत्तरदाताओं की संख्या 3 से 7.**

### निर्णय

**राजेंद्र नाथ मित्तल, न्यायाधीश**

1. यह निर्णय 1979 की सिविल रिट याचिका संख्या 2065 और 3528 का निपटारा करेगा, जिसमें कानून के समान प्रश्न शामिल हैं। फैसले में तथ्य 1979 की सिविल रिट याचिका संख्या 2065 से दिए जा रहे हैं।

2. संक्षेप में तथ्य यह है कि राज्य परिवहन आयुक्त, हरियाणा (प्रतिवादी संख्या 1) ने पश्चिमी और उत्तरी क्षेत्र योजनाओं के तहत 15 परमिट प्रदान करने के लिए आवेदन आमंत्रित किए हैं। याचिकाकर्ताओं ने नोटिस के जवाब में दोनों योजनाओं के तहत प्रेम प्रदान करने के लिए आवेदन प्रस्तुत किए। यह आरोप लगाया गया है कि कानून के अनुसार, संबंधित प्राधिकरण को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 55 (इसके बाद अधिनियम के रूप में संदर्भित) में निर्धारित मानदंडों को ध्यान में रखते हुए गुण-दोष के आधार पर सभी आवेदनों पर निर्णय लेने की आवश्यकता है। याचिकाकर्ताओं को सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण से एक पत्र मिला कि परमिट डूँ करके दिए जाएंगे। उस पत्र के प्राप्त होने पर, उन्होंने 1979 की एक रिट याचिका एन - 1029 दायर की। उस रिट याचिका में प्रस्ताव की सूचना जारी की गई और सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ने 22 मई, 1979 को एक हलफनामा दायर किया, जिसमें कहा गया कि अधिनियम

की धारा 55 और 56 में निहित प्रावधानों के मद्देनजर सभी आवेदक को गुण-दोष के आधार पर समान पाया गया था। उपरोक्त हलफनामे के मद्देनजर रिट याचिका खारिज कर दी गई थी।

3. याचिकाकर्ताओं द्वारा आगे कहा गया है कि उन्होंने आदेश की प्रति की आपूर्ति के लिए आवेदन दायर किए जिसमें आवेदकों और अन्य लोगों की योग्यता पर चर्चा की गई थी और समान पाया गया था, लेकिन उनके सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद उन्हें इसकी आपूर्ति नहीं की गई है। उन्होंने तब कहा है कि प्रतिवादियों ने इस अदालत तक पहुंचने की कोशिश की थी और इसके सामने गलत तरीके से कहा था कि सभी आवेदकों को योग्यता के आधार पर समान पाया गया था, लेकिन वास्तव में उन्होंने आवेदकों के गुणों की तुलना नहीं की थी और राज्य परिवहन आयुक्त द्वारा इस आशय का कोई आदेश पारित नहीं किया गया था। नतीजतन, उन्होंने उपर्युक्त आदेशों को चुनौती दी है।

4. याचिकाकर्ताओं के वकील ग्रोवर ने दलील दी कि राज्य परिवहन आयुक्त एक अर्ध-न्यायिक प्राधिकरण हैं। उन्हें, आवेदनों पर विचार करते समय, धारा 55 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार उन पर निर्णय लेना चाहिए था।

अधिनियम के बारे में। वकील के अनुसार, उन्होंने ऐसा नहीं किया, लेकिन दूसरी तरफ बाहरी कारणों से आदेश दिया कि परमिट ड्रों के आधार पर आवंटित किए जाएं। उन्होंने यह भी कहा है कि याचिकाकर्ताओं के सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, उन्हें आदेशों की प्रतियां प्रदान नहीं की गईं।

5. मैंने पक्षकारों के विद्वान वकीलों को काफी विस्तार से सुना है और याचिकाकर्ताओं के विद्वान वकील की दलील को बल मिला है। अधिनियम की धारा 55 सार्वजनिक वाहक के परमिट के लिए आवेदनों पर विचार करने की प्रक्रिया से संबंधित है। इसमें *अन्य बातों के साथ साथ* यह प्रावधान है कि एक क्षेत्रीय टेनस्पोर्ट प्राधिकरण सार्वजनिक वाहक के परमिट के लिए आवेदन पर विचार करते समय जनता को प्रदान की जाने वाली सेवा के लाभों और ऐसी सेवा के प्रावधानों द्वारा जनता को दी जाने वाली सुविधा और इससे प्रभावी होने वाले समय की बचत को ध्यान में रखेगा। इस प्रश्न को निर्धारित करने के लिए कि इंटरज़ोन परमिट प्राप्त करने के हकदार कौन थे, यह आवश्यक था कि आवेदकों के गुणों की तुलना करके जनता के हित को ध्यान में रखा जाना चाहिए था। *पटियाला बस (सरहिंद) प्राइवेट लिमिटेड में भी इसी तरह का मामला सुप्रीम कोर्ट के समक्ष आया था।* बहुत। *राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, पंजाब और अन्य (1),* भगवती, जे. ने न्यायालय की ओर से बोलते हुए निम्नानुसार टिप्पणी की: –

"धारा 47 के तहत परमिट देने में ध्यान में रखे जाने वाले मुख्य विचार सामान्य रूप से जनता के हित और प्रदान की जाने वाली सेवा के जनता को लाभ हैं। इनमें *अन्य बातों के साथ साथ* प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के अनुभव, उनके पिछले कार्यनिष्पादन, उनके पास स्टैंड बाई वाहनों की उपलब्धता, उनके वित्तीय संसाधन, उनके पास उपलब्ध सुसज्जित कार्यशाला की सुविधा आदि जैसे कारकों पर विचार करना शामिल होगा। इनमें से किसी भी विचार को ध्यान में रखने में विफलता और आगे बढ़ना जैसे कि स्टेज कैरिज परमिट प्रतिद्वंद्वी दावेदारों के बीच निष्पक्ष और समान रूप से विभाजित किया जाना एक बड़ी बात है, यह पूरी तरह से गलत दृष्टिकोण है। एक दुर्बलता से पीड़ित।

6. इसमें कोई संदेह नहीं है कि उपरोक्त मामला अधिनियम की धारा 47 के तहत था। यह खंड स्टेज कैरिज परमिट के आवेदनों पर विचार करने में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की प्रक्रिया से संबंधित है। स्टेज कैरिज प्रदान करने के लिए निर्धारित मानदंड वही हैं जो नीचे दिए गए हैं।

1. ए.आई.आर. 1974 एस.सी. 1174.

अधिनियम की धारा 55 इस प्रकार उपरोक्त टिप्पणियां वर्तमान मामले पर पूरी तरह से लागू होती हैं।

7. उच्चतम न्यायालय द्वारा यह अच्छी तरह से तय किया गया है कि ऐसे मामलों पर निर्णय लेते समय राज्य परिवहन आयुक्त एक अर्ध-न्यायिक अधिकरण है और उसे संबंधित पक्षों के दावों के गुण-दोष के आधार पर विचार करना होता है। उन्हें राज्य के कार्यकारी या प्रशासनिक विंग द्वारा मार्गदर्शन जैसे बाहरी मामलों पर विचार नहीं करना चाहिए। उन्हें बिना किसी बाहरी विचार के निष्पक्ष रूप से मामले का फैसला करना चाहिए। बी में सुप्रीम कोर्ट की निम्नलिखित टिप्पणियां। *राजगोपाल नायडू बनाम राजगोपाल राज्य परिवहन अपीलीय अधिकरण, मद्रास और अन्य*, (2) इस संबंध में, निम्नलिखित हो सकते हैं :-

"यह योजना दिखाती है कि अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा विचार किए गए परिवहन प्राधिकरणों की विरासत प्रशासनिक और अर्ध-न्यायिक कार्यों और शक्तियों दोनों के साथ कवर की गई है। यह अच्छी तरह से तय है कि धारा 47, 48, 57, 60, 64 और 64 ए अर्ध-न्यायिक शक्तियों और कार्यों से संबंधित हैं। दूसरे शब्दों में, जब अधिनियम के संगत उपबंधों के अंतर्गत परमिट के लिए आवेदन किए जाते हैं और उन पर गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाता है, विशेष रूप से संबंधित पक्षों के दावे के मूल्यांकन के आलोक में, परिवहन प्राधिकारी अर्ध-न्यायिक शक्तियों का प्रयोग कर रहे हैं और उन कार्यों का निर्वहन कर रहे हैं जो (यथा?) अर्ध-न्यायिक आदेश (न्यायाधिकरण?) हैं जो अनुच्छेद 226 के तहत उच्च न्यायालय के अधिकार क्षेत्र के अधीन हैं। न्यू प्रकाश ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड न्यू स्वर्णा ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड, 1957 एससीआर 98 पृष्ठ 118 पर: (एस) एआईआर 1957 एससी 232 पर पृष्ठ 241) और (1959) सुप्य (2) एससीआर 227: (एआईआर 1950 एससी 694) और एआईआर 1959 एससी 896 ताकि जब हम आक्षेपित आदेश की वैधता के बारे में सवाल की जांच करें, तो हम इस तथ्य को नजरअंदाज नहीं कर सकते कि लागू आदेश उन मामलों से संबंधित है जो लागू किए गए आदेश के लिए उपयुक्त परिवहन अधिकारियों द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। उनकी अर्ध-न्यायिक शक्तियों का हनन और उनके अर्ध-न्यायिक कार्यों का निर्वहन।

8. यह कानून के निष्पक्ष और उद्देश्यपूर्ण प्रशासन का सार है कि न्यायाधीश या ट्रिब्यूनल का निर्णय बिल्कुल होना चाहिए।

1. एआईआर 1964 एससी 1573।

राज्य के कार्यकारी या प्रशासनिक विंग द्वारा किसी भी बाहरी मार्गदर्शन से बंधनमुक्त। यदि अर्ध-न्यायिक अधिकरण को प्रदत्त विवेकाधिकार का प्रयोग ऐसे किसी निर्देश द्वारा नियंत्रित किया जाता है, जो अर्ध-न्यायिक प्राधिकार के प्रयोग पर रोक लगाता है और ऐसे बंधनों की उपस्थिति ऐसे प्राधिकार के प्रयोग को न्यायिक प्रक्रिया की अच्छी तरह से स्वीकृत धारणा के साथ पूरी तरह से असंगत बना देगी। यह सच है कि कानून न्यायिक शक्तियों के प्रयोग को विनियमित कर सकता है। यह विशिष्ट प्रावधानों द्वारा इंगित कर सकता है कि इसके द्वारा गठित न्यायाधिकरणों को किन मामलों पर निर्णय करना चाहिए। यह विशिष्ट प्रावधानों द्वारा उन सिद्धांतों को निर्धारित कर सकता है जिनका उक्त मामलों से निपटने में ट्रिब्यूनल द्वारा पालन किया जाना है। संविधि द्वारा गठित अधिकरणों के क्षेत्राधिकार का कार्यक्षेत्र संविधि द्वारा अच्छी तरह से विनियमित किया जा सकता है और उक्त अधिकरणों के मार्गदर्शन के लिए सिद्धांतों को भी निश्चित रूप से इस अपरिहार्य आवश्यकता के अधीन निर्धारित किया जा सकता है कि ये प्रावधान संविधान द्वारा गारंटीकृत मौलिक अधिकारों का उल्लंघन नहीं करते हैं। लेकिन कानून और कानून के प्रावधान वैध रूप से क्या कर सकते हैं, इसे प्रशासनिक या कार्यकारी आदेशों द्वारा करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।

9. प्रतिवादियों ने अपने रिटर्न के साथ राज्य परिवहन आयुक्त द्वारा पारित आदेश की प्रति प्रस्तुत की है, जिसके आधार पर यह कहा गया है कि तुलना करने पर, सभी आवेदकों को योग्यता के आधार पर समान पाया गया था। आदेश इस प्रकार है:-

"आवेदकों को अंबाला में 24 अप्रैल, 1978 को सुना गया था, और उसके बाद मामला तैयार था। निर्णय। लेकिन आवेदकों की संख्या बहुत अधिक होने और उपलब्ध परमिट बहुत कम होने के कारण, यह तय करना मुश्किल हो गया कि इन परमिटों को प्रदान करने का निर्णय लेने के लिए क्या तरीका अपनाया जाना चाहिए। इस मामले में सचिव, परिवहन, मुख्य संसदीय सचिव और मुख्यमंत्री से चर्चा की गई है। सभी आवेदक ऑपरेटर पात्र हैं और सभी ट्रक जिन पर जोनल परमिट के लिए आवेदन किया गया है, वे नए हैं। इन परिस्थितियों में, सरकार को यह सुझाव दिया गया था कि परमिट प्रदान करने का निर्णय लेने के लिए लॉट तैयार करना सबसे अच्छा तरीका होगा। इस सुझाव को मुख्यमंत्री (जो ट्रांसपोर्ट मंत्री भी हैं) ने चर्चा के दौरान स्वीकार कर लिया है। उन्होंने यह भी आदेश दिया है कि छोटा ट्रक

*ऑपरेटरों को इन परमितों में प्राथमिकता दी जानी चाहिए क्योंकि बड़े ऑपरेटरों के पास पहले से ही ऐसे परमित होने चाहिए। इसलिए यह निर्णय लिया गया है कि उपलब्ध जोनल परमित केवल एकल ट्रक ऑपरेटरों को दिए जाएं और ड्रॉ द्वारा दिए जा सकते हैं। "सचिवों, क्षेत्रीय टैनस्पोर्ट प्राधिकरणों को तदनुसार कार्य करने के लिए सूचित किया जा सकता है," (जोर दिया गया)।*

आदेश के अवलोकन से यह स्पष्ट है कि राज्य परिवहन आयुक्त ने गुण-दोष के आधार पर मामले पर निर्णय नहीं लिया। इस बात का कोई निष्कर्ष नहीं है कि सभी आवेदक गुण-दोष के आधार पर समान पाए गए थे। वह बाहरी कारणों से आगे बढ़े हैं। आदेश में खुलासा किया गया है कि उन्होंने इस मामले पर सचिव, परिवहन, मुख्य संसदीय सचिव और मुख्यमंत्री के साथ चर्चा की, इसके बाद ही निर्णय लेने का आदेश दिया। उन्होंने आगे कहा कि छोटे ट्रक ऑपरेटरों को परमित में वरीयता दी जानी चाहिए क्योंकि बड़े ऑपरेटरों के पास पहले से ही ऐसे परमित हैं। परमित प्रदान करने के प्रश्न पर निर्णय लेने के लिए इन मामलों पर विचार नहीं किया जा सका। यह राज्य परिवहन आयुक्त का कर्तव्य था कि वह प्रत्येक आवेदक के गुण-दोषों को ध्यान में रखे और फिर अंतिम निर्णय पर पहुंचे कि परमित प्राप्त करने का हकदार कौन है। उन्हें एक बोलने का आदेश भी लिखना होता है, जिसमें कारण बताते हैं कि उन्होंने एक आवेदक को दूसरे पर क्यों पसंद किया है। इस संबंध में अंबाला *बस सिंडिकेट (पी) लिमिटेड को संदर्भ दिया जा सकता है/बहुत। पंजाब राज्य और अन्य, (3)।* उस मामले में यह देखा गया था कि अस्थायी परमित देने वाले आदेश को इस तरह के परमित को देने के कारणों को दिखाना चाहिए। अस्थायी परमित के मामले में जो सच है, वही स्थायी परमित के मामले में भी सच है।

10. प्रतिवादियों के वकील ने राज्य परिवहन आयुक्त के 11 जून, 1979 के आदेश का हवाला दिया है, जिसके तहत लॉट निकालने के बाद परमित दिए गए थे। उस आदेश पर विस्तार से विचार करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि 7 फरवरी, 1979 के आदेश, जिसके द्वारा ड्रॉ का आदेश दिया गया था, को मेरे द्वारा अवैध माना गया है। उस आदेश के उल्लंघन पर उसके बाद की कोई भी कार्यवाही रद्द की जा सकती है।

1979 की सिविल रिट याचिका संख्या 3528 में कोई अन्य तर्क नहीं दिया गया है।

3) 1968 पी.एल.आर.

11. उपरोक्त कारणों से, मैं लागत के साथ रिट याचिकाओं को स्वीकार करता हूँ और आक्षेपित आदेशों को रद्द करता हूँ। तथापि, इस मामले पर कानून के अनुसार और ऊपर की गई टिप्पणियों पर विचार करने के बाद नए सिरे से निर्णय लिया जा सकता है। प्रत्येक मामले में वकील का शुल्क है: 200 रुपये।

**अस्वीकरण** : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है । सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा ।

**लक्ष्य गर्ग**  
**प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी**  
**चरखी दादरी , हरियाणा**