

ਜੀ.ਸੀ ਮਿੱਤਲ, ਜੇ.

ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ (ਸਰਹਿੰਦ) ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਸਰਹਿੰਦ, —ਪੇਟੀ/ਆਈਨਰ।

ਬਨਾਮ

ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ  
ਹੋਰ, - ਜਵਾਬਦੇਹ।

1978 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ 5109

7 ਫਰਵਰੀ 1986

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ( 1939 ਦਾ IV) (1955 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ XXXI ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ )—ਸੈਕਸ਼ਨ 44-ਏ, 47(3)। 48, 57, 64, 64-ਏ ਅਤੇ 134(2)- ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨ ਈ-ਓਪਰੇਟਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜੋ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ਕਰਤਾ—ਕੀ ਧਾਰਾ 64(1)(pp) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। - ਜੇਕਰ ਅਪੀਲ ਕਰੇ। ਨਾਟ ਕੰਪੀ ਟੈਂਟ—ਕੀ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਸ਼ੋਧਨ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ— ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਖਿਆ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਆਰਡਰ— ਕੀ ਵੈਧ ਹੈ—ਅਜਿਹਾ ਆਰਡਰ—ਕੀ ਧਾਰਾ 134 ( ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) 2।

ਮੰਨਿਆ, ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 64(1) ਦੀ ਧਾਰਾ (a) ਤੋਂ (g) ਤੱਕ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਾ ਤਾਂ ਬਿਨੈਕਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਤਰਾਜ਼ਕਰਤਾ ਸੀ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਧਾਰਾ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਜੀਜੀ) ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਪੀਲਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ 64(1) ਅਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਮੰਨ ਕੇ ਕਿ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਸ਼ੋਧਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਲੇਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

(ਧਾਰਾ 5 ਅਤੇ 6)।

ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ (ਸਰਹਿੰਦ) ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਿਟੇਡ, ਸਰਹਿੰਦ ਬਨਾਮ. ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ  
ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (ਜੀ. ਸੀ. ਮਿੱਤਲ, ਜੇ.)

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਸਟੇਜ

ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਏਈਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ - ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 (3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਭਾਵ ਧਾਰਾ 47 ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ। ਐਕਟ ਦੇ (3) ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਸਮੇਂ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜਿੱਥੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਮਿਟ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਪਰੇ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਪਰੇ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨਿਆਂ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 134(2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। (ਧਾਰਾ 9 ਅਤੇ 12)।

226/227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਕੇਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ

- (a) ਸਰਟੀਓਰਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਪੀ. 3 ਅਤੇ ਪੀ. 4;
- (b) ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵਾਂ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ ;
- (c) 1 ਤੋਂ P. 4 ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ/ਅਸਲ ਕਾਪੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ;
- (d) ਮੋਸ਼ਨ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਨਾਲ ਵੀਡੀਆ ਜਾਣਾ;
- (e) ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਬੰਧ ਪੀ. 3 ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਈ ਜਾਵੇ; ਅਤੇ
- (f) ਖਰਚੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ।

ਐਨ.ਕੇ.ਸ਼ੇਖੀ, ਰਾਜੀਵ ਨਰਾਇਣ ਰੈਨਾ ਦੇ ਨਾਲ ਵਕੀਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ।

ਬਲਦੇਵ ਕਪੂਰ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 3 ਲਈ।

TPS ਮਾਨ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1, 2 ਅਤੇ 4 ਲਈ।

### ਨਿਰਣਾ

#### ਗੌਕਲ ਚੰਦ ਮਿੱਤਲ, ਜੇ.

- (1) ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਲੁਧਿਆਣਾ ਕੋਲ ਹਰੇਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਹੈ, ਲੁਧਿਆਣਾ-ਪਟਿਆਲਾ ਵਾਇਆ ਅਹਿਮਦਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਲੁਧਿਆਣਾ-ਪਟਿਆਲਾ ਵਾਇਆ। ਖੰਨਾ, ਨੰਦਪੁਰ ਕੇਸ਼ੋ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਨਿਯਮਤ

ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ ਦਿੱਤੀ ਜਨਤਾ ਨੂੰ! ਇਸ ਬਾਰੇ 22 ਦਸੰਬਰ, 1975 ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਵੀ ਕਿਹਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਅਨੁਬੰਧ ਪੀ-1 ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦੋ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਸੀ।

(2) ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪਟਿਆਲਾ। ਬੱਸ ਹਾਈਵੇਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ, ਪਟਿਆਲਾ, ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 15 ਮਈ, 1976 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 57(3) ਅਧੀਨ - ਇਤਰਾਜ਼ ਮੰਗਣ ਲਈ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ (ਇੱਥੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਕਟ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)। ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਕਾਪੀ ਅਨੁਸੂਚੀ P.2 ਹੈ। ਆਖਰਕਾਰ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ 20 ਮਈ, 1977 ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਆਰਡਰ P.3 ਦੁਆਰਾ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੇ ਦੋਵਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪੈਪਸੂ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਪਟਿਆਲਾ ਤੋਂ ਲੁਧਿਆਣਾ-ਪਟਿਆਲਾ ਵਾਇਆ ਅਹਿਮਦਗੜ੍ਹ ਰੂਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ ਹਾਈਵੇਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਲਈ ਲੁਧਿਆਣਾ-ਪਟਿਆਲਾ ਵਾਇਆ ਖੰਨਾ, ਨੰਦਪੁਰ ਕੇਸ਼ੋ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ। ਇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਦੋ-ਦੋ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਦੋ-ਦੋ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ।

(3) ਇੱਥੇ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ M/S ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ (ਸਰਹਿੰਦ) ਪ੍ਰਾ. ਲਿਮਟਿਡ, ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਹੈ, ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ ਨੋਟਿਸ ਪੀ. 1 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪੀ. 2 ਦੇ ਨੋਟਿਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੋ ਕਿ 3 ਅਕਤੂਬਰ, 1978 ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸੂਚੀ P.4 ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਲਈ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੁਖੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226/227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(4) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸ਼੍ਰੀ ਐਨ ਕੇ ਸੋਢੀ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੁਕਤਿਆਂ ਦੀ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਹੈ:-

- (i) ਰਾਜ ਸੇਧ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 64 ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (gg) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਹ ਅਪੀਲ ਸਮਰੱਥ ਸੀ।

ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੋਧ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

- (ii) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 (3) ਇਹ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਫਿਕਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵਿਕਲਪ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇ 22 ਦਸੰਬਰ, 1975 ਦੇ ਜਨਤਕ ਨੋਟਿਸ, ਅਨੁਸੂਚੀ P.3 ਨੂੰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੜਾਅ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਫਿਕਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ! ਰੂਟਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਦੋ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਹਰੇਕ 'ਤੇ ਇਕ ਪਰਮਿਟ ਪੁਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਪਰਮਿਟ' ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ।

(5) ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਿਦਗੂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੇ ਜਿੱਤਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧ ਧਾਰਾ (ggg) ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64(1) ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ: -

64(1)

"(ggg) ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਡਿਪਟੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਦੁਖੀ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਡਿਸਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਧਿਰਾਂ ਦਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 (1) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਏ) ਤੋਂ (ਜੀ) ਤੱਕ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਆਰਡਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਧੀਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਹੈ। ਏ.ਸੀ. <sup>1</sup> ਟੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਵੀ ਰਾਜ ਦੀ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਪਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64(1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ggg) ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ 5 ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਅਪੀਲਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਪੀਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਰੱਥ ਸੀ।

(6) ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਪੀ ਅਪੀਲ ਕਾਬਲ ਸੀ ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰਿਵੀਜ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਕਰੇ ਇਸ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(7) ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਵਿਕਟਰੀ ਪਬਲਿਕ ਹਿੱਲ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਕਰਤਾਰ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਲਿਮਿਟਡ, ਜਲੰਧਰ (1) ਅਤੇ ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ ( ਸਰਹਿੰਦ) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ, ਸਰਹਿੰਦ, ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ' ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਪੰਜਾਬ, (2) ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੋਧ ਯੋਗ ਸੀ। ਵਿਕਟਰੀ ਪਬਲਿਕ ਹਿੱਲ ਮੋਟਰਜ਼ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 1969 ਦੇ ਐਕਟ ਨੰ. 56 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖੜਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1971 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲੀ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੀ ਸਮਰੱਥ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਸਿਰਫ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੋਈ ਫਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(8) ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉੱਥੇ ਧਾਰਾ 64(1) (f) ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸੀ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਨਾ ਤਾਂ ਧਾਰਾ (gg) ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਧਾਰਾ 64-A ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਕੋਈ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ. \*

(9) ਤੀਜੇ ਨੁਕਤੇ ਦਾ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜੋ ਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਨੁਕਤਾ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੀ ਉਮਰ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਪੱਖੋਂ ਅਬਦੁਲ ਮਤੀਨ ਬਨਾਮ ਰਾਮ ਕੈਲਾਸ਼ ਪਾਂਡੇ (3), ਆਰ. ਓਬਲਿਸਵਾਮੀ ਨਾਇਡੂ ਬਨਾਮ ਐਡਲ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਮਦਰਾਸ (4), ਮੁਹੰਮਦ. ਇਬਰਾਹਿਮ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਮਦਰਾਸ (5) ਅਤੇ ਐੱਮ. ਗਜ਼ੇਦਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਸ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟਡ ਤਿਰੂਪੁਰ ਬਨਾਮ ਅਨਾਮਲੈਇਸ ਬੱਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਸ (ਪੀ) ਲਿਮਿਟਡ ਪੋਲਾਚੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, (6) ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਰੀਡਿੰਗ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਰੂਟਾਂ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀ ਉਮਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ

- (1) AIR 1971 P&H 491
- (2) 1975 PLR 224.
- (3) ਏਆਈਆਰ 1963 ਐਸਸੀ 64 ,
- (4) ਏਆਈਆਰ 1969 ਐਸਸੀ 1130
- (5) ਏਆਈਆਰ 1970 ਐਸਸੀ 1542
- (6) ਏਆਈਆਰ 1970 ਮਦਰਾਸ 379 (ਡੀਬੀ)

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 48 ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3)

ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਭਾਵ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ, ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਸਮੇਂ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ।

•'

(10) ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ਼੍ਰੀ ਐਨ ਕੇ ਸੋਚੀ ਨੇ ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ - ਮੁਹੰਮਦ, ਇਬਰਾਹਿਮ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 21 ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਇੱਕ ਰੀਡਿੰਗ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57(2) ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਮੰਗੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਸੱਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸੀ. ਰੂਟ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 (3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੈਧ ਨਿਰਧਾਰਨ। ਮੈਸਰਜ਼ ਗਜੇਂਦਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣ ਹਨ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਮੁਹੰਮਦ, ਇਬਰਾਹਿਮ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ 'ਤੇ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਾਰੀ ਨੋਟਿਸ ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ-1 ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਨੁਸੂਚੀ P-1 ਦੀ ਇੱਕ ਰੀਡਿੰਗ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਲੁਧਿਆਣਾ-ਪਟਿਆਲਾ ਲਈ ਅਹਿਮਦਗੜ੍ਹ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਲੁਧਿਆਣਾ-ਪਟਿਆਲਾ ਵਾਇਆ ਖੰਨਾ-ਨੰਦਪੁਰ ਕੇਸ਼ੋ ਰੂਟ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਸੰਖਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(11) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਰਮਿਟ ਦਿੰਦੇ ਸਮੇਂ, ਆਰਡਰ Annexure P3; ਇੱਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਦੋ ਰਿਟਰਨ ਟ੍ਰਿਪਾਂ ਵਾਲੇ ਦੋ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਜੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਦੋ ਰਿਟਰਨ ਟ੍ਰਿਪਾਂ ਵਾਲੇ ਦੋ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਹੋਰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਆਰਡਰ ਅਨੁਸੂਚੀ P-3 ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਨੂੰ ਖੜ੍ਹਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਲਟ ਹੈ

(12) ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 134 (2) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਪੀਲ ਜਾਂ ਸੰਸ਼ੋਧਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਮੰਗਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਅਸਧਾਰਨ ਰਿੱਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। . ਦ

ਦਲੀਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(3) ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਪਰੇ ਅਤੇ ਪਰੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਦੋ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ

ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਨਿਅੰ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਨੇ ਦੋ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਨਾ ਹੀ ਪ੍ਰਤੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। mit ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਦੂਜੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਰ ਇੱਕ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿਨੈਕਾਰ ਲਈ ਦੋ ਰਸਤੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਆਰਡਰ Annexure P-3 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਹਰੇਕ ਰੂਟ 'ਤੇ ਦੋ ਰਿਟਰਨ ਟ੍ਰਿਪਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਦੋ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਸਨ ਭਾਵ ਇਸ ਨੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਦੁੱਗਣੀ ਗਿਣਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਦੋਹਰੀ ਸੰਖਿਆ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਪੀ-3 ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੁਰਸ਼ ਡੇਟਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧ.

(13) ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ P-3 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਵੇਂ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

#### **ਐਨ.ਕੇ.ਐਸ**

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਡੀਵੀ ਸਹਿਗਲ ਜੇ.

ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ - ਪਟੀਸ਼ਨਰ,

ਬਨਾਮ

ਵਿੱਤੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ), ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ  
ਹੋਰ,- ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

1978 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 4250।

ਫਰਵਰੀ L2, 1986

ਕੋਡ ਆਫ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ (1908 ਦਾ V)— ਧਾਰਾ 11 ਅਤੇ 60(l)(ccc) ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (3) ਅਤੇ (6) (ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1934 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ VII, 1940 ਦੇ XII ਅਤੇ 1942 ਦੇ VI ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ)— ਪੰਜਾਬ ਕਿਰਾਏਦਾਰੀ ਐਕਟ ( 1887 ਦਾ XVI)- ਸੈਕਸ਼ਨ 77 ਅਤੇ 88- ਇੱਕ ਮਾਲ ਅਫਸਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫਰਮਾਨ।