[2018] 5 एस. सी. आर 747

केरल राज्य सड़क परिवहन निगम

वी.

बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस.

(2018 की सिविल अपील संख्या 5257)

16 मई, 2018

[कुरियन जोसेफ, मोहन एम. शांतनागौदर

और नवीन सिन्हा, जे. जे.]

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-अध्याय VI-ss. 99 , 100 , 103 और एस। 104 और इसका प्रावधान-सड़क परिवहन सेवा-अस्थायी अनुदान

अधिसूचित मार्गों पर निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को अनुमति-जब अनुमति नहीं है-योजना के खंड 4 में अन्य बातों के साथ-साथ उचित रूप से समन्वित यात्री सड़क परिवहन सेवाएं प्रदान करने के लिए राज्य द्वारा अधिसूचित योजना में यह प्रावधान किया गया है कि राज्य परिवहन उपक्रम (एसटीयू) द्वारा अधिसूचित मार्ग पर संचालित की जाने वाली सेवाओं में उक्त मार्ग पर संचालित निजी स्टेज कैरिज शामिल नहीं हैं।

- उत्तरदाता नं. 1 , निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर की मांग

एस के परंतुक के तहत अस्थायी अनुमति। 104 सेवाओं को चलाने के लिए

पलिसेरी-अंगमाली-पेरुम्बवूर मार्ग-क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण (आर. टी. ए.) द्वारा अस्वीकृत-आयोजितः राज्य सरकार द्वारा तैयार की गई योजना अपने आप में एक कानून है और परमिट से जुड़े सभी मामलों में किले को धारण करती है-क्योंकि इसमें आंशिक रूप से निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर शामिल नहीं हैं। अधिसूचित मार्ग पर, उसी का पालन किया जाना है-कोई भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर योजना की शर्तों से परे काम नहीं कर सकता है अंगमाली से पेरुम्बवूर तक का मार्ग एक अधिसूचित मार्ग है इसलिए, एसटीयू को अपने स्टेज कैरिज-प्रोविसो से एस को चलाने का विशेष अधिकार है। 104 निजी क्षेत्र को जीवन की केवल एक सीमित सांस देता है, अर्थात। , केवल तभी जब एस. टी. यू. के वाहन योजना के अनुसार अधिसूचित मार्ग पर नहीं चलते हैं, तो निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को अस्थायी परमिट दिए जा सकते हैं-निर्विवाद रूप से, 450 से अधिक बसें

एसटीयू प्रतिदिन अधिसूचित मार्ग पर चलता है-इसके अलावा, यह योजना निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को 5 से अधिक ओवरलैप करने की अनुमति नहीं देती है। कि. मी. या उसके द्वारा प्रस्तावित मार्ग का 5 प्रतिशत (जो भी कम हो)-हालांकि, उत्तरदाता नहीं। 1 मार्ग के लिए अस्थायी अनुमति मांगी जो

अधिसूचित मार्ग पर 13 कि. मी. से ओवरलैप इस तरह का ओवरलैप योजना के तहत स्पष्ट रूप से निषिद्ध है-प्रतिवादी संख्या। 1 एस के प्रावधान के भीतर नहीं आता है। 104- आर. टी. ए. के दावे को अस्वीकार करने में न्यायसंगत था

[2018] 5 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

उत्तरदाता नं। 1 – सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 - धारा 3-मोटर वाहन अधिनियम, 1939। 68 - सी और 68-डी।

शब्द और वाक्यांश 'इंटरसेक्शन' और 'ओवरलैपिंग'

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के बीच अंतर-चर्चा की गई।

विधानों की व्याख्या-प्रावधान बनाम मुख्य धारा-मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की व्याख्या। 104

और प्रावधान।

अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1.1 योजनाओं के निर्माण को नियंत्रित करने वाला कानून

यह मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 99 और 100 में पाया जाता है। अधिनियम का अध्याय VI संबंधित विशेष प्रावधानों से संबंधित है -

राज्य परिवहन उपक्रम (एसटीयूएस)। एसटीयू की सड़क परिवहन सेवाओं के संबंध में प्रस्तावों की तैयारी और प्रकाशन

धारा 99 के तहत कार्रवाई की गई। यदि राज्य सरकार की राय है कि किसी भी क्षेत्र या मार्ग या संचालन के संबंध में कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से गारंटीकृत सड़क परिवहन सेवाएं प्रदान करने के उद्देश्य से, इन सड़क परिवहन सेवाओं को निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों के बहिष्कार (पूर्ण या आंशिक) के लिए एसटीयू द्वारा चलाया और संचालित किया जाना चाहिए, तो आधिकारिक राजपत्र में एक प्रस्ताव धारा 99 के तहत प्रदान किए गए अनुसार प्रकाशित किया जाएगा। आपत्तियों पर विचार करने के बाद, यदि कोई हो, और

विरोध करने वालों या उनके प्रतिनिधियों और एसटीयू के प्रतिनिधियों को अवसर देने के बाद, राज्य सरकार ऐसे प्रस्तावों को मंजूरी या संशोधित कर सकती है। द. अनुमोदित या संशोधित योजना समाचार पत्रों के अलावा राज्य सरकार के आधिकारिक राजपत्र में प्रकाशित की जाएगी।

धारा 100 (3)। प्रकाशन के बाद, योजना अंतिम होगी और इसे "अनुमोदित योजना" कहा जाता है। जिस क्षेत्र या मार्ग से यह योजना संबंधित है, उसे "अधिसूचित क्षेत्र" या "अधिसूचित मार्ग" कहा जाएगा। धारा 103 द्वारा परमिट जारी करने से संबंधित है योजना के अनुसार एस. टी. यू., यदि स्वीकृत हो। धारा 104 अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट देने पर प्रतिबंधों से संबंधित है। [पारस 11,12] [758-जी; 759-एफ-एच; 760-ए-सी]

1.2 धारा 104 में यह स्पष्ट किया गया है कि जहां किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत कोई योजना प्रकाशित की गई है, वहां अधिसूचित मार्ग या क्षेत्र पर किसी भी परमिट का अनुदान केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v के अनुसार के अलावा अस्वीकार्य है।

बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस.

योजना के प्रावधान। हालांकि, परंतुक में स्पष्ट किया गया है कि जहां भी एसटीयू ने योजना के अनुसरण में किसी भी अधिसूचित मार्ग या अधिसूचित क्षेत्र के संबंध में कोई अनुमति नहीं मांगी है,

आर. टी. ए. (या एस. टी. ए., जैसा भी मामला हो) ऐसे अधिसूचित के संबंध में किसी भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर को अस्थायी अनुमति दे सकता है।

क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग, इस शर्त पर कि ऐसा परमिट

उस क्षेत्र या मार्ग के संबंध में एस. टी. यू. को परमिट जारी करने पर प्रभावी नहीं होगा। अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत राज्य सरकार द्वारा तैयार और प्रकाशित योजना में परमिट से जुड़े सभी मामलों को शामिल किया गया है। [पारस 15,16] [761-ए-सी, डी]

1.3 अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान को मुख्य धारा से अलग नहीं पढ़ा जा सकता है। परंतुक का एक सादा पठन धारा 104 यह स्पष्ट करती है कि अस्थायी परमिट दिए जा सकते हैं।

निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों के पूर्ण या आंशिक बहिष्कार के लिए एसटीयू द्वारा चलाया और संचालित किया जाना चाहिए। ऐसे राज्य में जहां योजना प्रकाशित की गई है, ऐसी योजना के अधीन राज्य द्वारा तैयार किया गया, कोई भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर योजना की शर्तों से परे काम नहीं कर सकता है। यह अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के तहत अस्थायी परमिट के लिए आवेदनों पर भी लागू होता है। [पैरा 17,18] [762-एफ; 763-सी-डी]

1.4 अंगमाली से पेरुम्बवूर तक का मार्ग है

निर्विवाद रूप से एक अधिसूचित मार्ग। इस प्रकार एस. टी. यू. के पास विशेष है अपने स्टेज कैरिज चलाने का अधिकार या एकाधिकार और निजी स्टेज को छोड़कर योजना के अनुसार आवश्यक परमिट प्राप्त करना।

योजना के अनुसार अधिसूचित मार्ग पर संचालित नहीं किया जाता है, जिस स्थिति में निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को अस्थायी परमिट दिए जा सकते हैं। इस मामले में निर्विवाद रूप से एसटीयू की 450 से अधिक बसें प्रतिदिन अधिसूचित मार्ग पर चलती हैं। जो अंगमाली से पेरुम्बवूर तक जाती है। यह प्रतिवादी संख्या के लिए खुला नहीं है। 1 यह दावा करने के लिए कि एसटीयू पर्याप्त रूप से नहीं चल रहा है [2018] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

पल्लिसेरी से पेरुम्बवूर वाया अंगमाली के लिए बसें। मान लीजिए, पल्लीसेरी से अंगमाली एक अधिसूचित मार्ग नहीं है। इस प्रकार, पक्षों के बीच विवाद वस्तुतः अंगमाली से पेरुम्बवूर के बीच के मार्ग से संबंधित है न कि पल्लीसरी से पेरुम्बवूर के बीच के मार्ग से।

अंगमाली। अन्यथा भी यह विवादित नहीं है कि एस. टी. यू. अंगमाली होते हुए पालिसेरी से पेरुम्बवूर तक 8 यात्राएं चला रहा है। इसके अलावा, निजी क्षेत्र पर्याप्त संख्या में काम कर रहा है

पालिसेरी से अंगमाली तक सेवाएँ। एसटीयू द्वारा इस न्यायालय के ध्यान में लाया जाता है कि यदि आवश्यक हो तो एसटीयू पल्लीसरी से अंगमाली के बीच और बसें उपलब्ध करा सकता है। इसके अलावा, यह प्रतिवादी नं. 1 संबंधित प्राधिकारी के समक्ष कानून के अनुसार अनुमति लेना और गैर-अधिसूचित मार्ग पर अपनी बसें चलाना। हालाँकि, जब अधिसूचित मार्ग पर संचालन की बात आती है, यानी अंगमाली और पेरुम्बवूर के बीच, तो प्रतिवादी नं। 1 5 किलोमीटर या इसके 5 प्रतिशत से अधिक के लिए अपनी सेवाओं का संचालन नहीं कर सकता है।

मार्ग (जो भी कम हो)। मान लीजिए, प्रत्यर्थी का हिस्सा नं। 1'13 कि. मी. का मार्ग अंगमाली और पेरुम्बवूर के बीच है, और 13 कि. मी. का वह पूरा हिस्सा अधिसूचित मार्ग को ओवरलैप करता है। उत्तरदाता सं. द्वारा कुल मार्ग लंबाई के लिए आवेदन किया गया। 1 यह केवल 28 किलोमीटर है। इस प्रकार, योजना के अनुसार अधिसूचित मार्ग (हाथ पर मामले में) पर अनुमति दी गई ओवरलैप केवल 1.4 किलोमीटर हो सकती है जबकि प्रतिवादी नं। 1 13 किलोमीटर से ओवरलैप करना चाहता है, अर्थात।

उनके मार्ग का लगभग 50 प्रतिशत, जो पूरी तरह से अस्वीकार्य है और एसटीयू द्वारा इसका ठीक ही विरोध किया जाता है, विशेष रूप से जब एसटीयू उक्त मार्ग पर एक दिन में 452 बसों (770 यात्राओं की राशि) का संचालन कर रहा है। [पारस 19,20] [763-ई-एच; 764-बी-डी] 1.5 यह योजना अपने आप में एक कानून है और जब तक कानून के अनुसार इसमें बदलाव नहीं किया जाता है, तब तक किसी भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर को परमिट प्राप्त करने के लिए किसी भी उपकरण को छिपाने का कोई अधिकार नहीं है। प्रतिवादी नं. द्वारा शुरू किया गया नया मार्ग। 1 यह एक गैर-अधिसूचित मार्ग (15 कि. मी. की सीमा तक) और एक अधिसूचित मार्ग (13 कि. मी. की सीमा तक) को जोड़ता है, जो पूरी तरह से 28 कि. मी. मापता है। यह अनुमोदित योजना के विपरीत है, क्योंकि प्रतिवादी संख्या 1 द्वारा इस तरह के नए शुरू किए गए मार्ग 13 किलोमीटर के अधिसूचित मार्ग के साथ ओवरलैप होते हैं, जो योजना के अनुसार निषिद्ध है। आर. टी. ए. ने प्रत्यर्थी नं. 1 अधिसूचित मार्ग पर अस्थायी अनुमति की मांग करना, क्योंकि प्रतिवादी नं।

1 केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v ने एक अस्थायी अनुमति मांगी है। बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस.

उस मार्ग के लिए जो अधिसूचित मार्ग पर 13 कि. मी. से ओवरलैप होता है; इस तरह का ओवरलैप योजना के तहत स्पष्ट रूप से निषिद्ध है।

[पारस 25-27] 768-B-C, E-F]

1.6 इसके अलावा, 5 कि. मी. या उत्तरदाता सं. के मार्ग के 5 प्रतिशत की सीमा तक अतिव्यापी। 1 (जो भी कम हो), केवल इसके लिए है

योजना के तहत प्रतिच्छेदन के उद्देश्य। के प्रतिच्छेदन

अधिसूचित मार्ग मार्ग के साथ पार करने और ओवरलैपिंग के समान नहीं हो सकता है, क्योंकि योजना के तहत निषेध पूरे या अधिसूचित मार्ग के एक हिस्से पर लागू होना चाहिए, और निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को चौराहे की आड़ में एक ही रेखा को पार करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। इस मामले में, प्रतिवादी की स्टेज कैरिज सेवाओं के रूप में नं। 1 13 कि. मी. की सीमा तक अधिसूचित मार्ग पर संचालित होने के लिए, इसे एक प्रतिच्छेदन नहीं माना जा सकता है। छेदन का अर्थ है "काटना"। यह है।

किसी भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर के लिए, विचाराधीन योजना के तहत, केवल अधिसूचित मार्ग को पार करने के उद्देश्य से योजना के तहत विचार की गई अनुमेय सीमा तक एक अधिसूचित मार्ग पर गुजरने और गैर-अधिसूचित मार्ग पर आगे बढ़ने की अनुमति है। केवल ऐसे मामले में ही अस्थायी अनुमति दी जा सकती है। [पैरा 28] [768-जी-एच; 769-ए-सी] 1.7 अतिव्यापी और प्रतिच्छेदन के बीच एक स्पष्ट अंतर है। अधिनियम में "प्रतिच्छेदन" अभिव्यक्ति को परिभाषित नहीं किया गया है। जैसा कि आम तौर पर विभिन्न शब्दकोशों में दिया गया है, "प्रतिच्छेदन" शब्द का अर्थ "काटना" है। इस शब्द का अर्थ अधिनियम के प्रावधान और अधिनियम की योजना के संदर्भ में लगाया जाना चाहिए। "योजना" का उद्देश्य निजी मंच का पूर्ण बहिष्कार करना है।

एक अधिसूचित मार्ग के लिए कैरिज ऑपरेटर "इंटरसेक्टिंग" को छोड़कर अधिकारियों के लिए निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को अधिसूचित मार्ग पर काम करने के लिए परमिट देने के लिए खुला नहीं है, लेकिन हो सकता है

केवल अनुमेय सीमा के भीतर प्रतिच्छेदन करने की अनुमति है। इस प्रकार "चौराहा", अनुमति प्राप्त सीमा से परे यात्रा की एक ही रेखा को पार नहीं कर रहा है, बल्कि इसके लिए एक अधिसूचित मार्ग को पार कर रहा है। आगे की यात्रा। यह अपवाद केवल यात्रियों की कठिनाइयों से बचने के लिए बनाया गया है। उपरोक्त दृष्टिकोण के विपरीत कोई अन्य दृष्टिकोण किसी अनुमोदित योजना की अखंडता का उल्लंघन करेगा। एक प्रतिच्छेदन अनुमत है, जबकि एक ओवरलैप नहीं है।

[पैरा 29] [769-डी; 770-बी-डी] [2018] 5 एस. सी. आर.

1.8 अधिसूचित मार्ग को पार करने की असाधारण परिस्थितियों को छोड़कर, इस योजना में निजी स्तर को पूरी तरह से शामिल नहीं किया गया है

अधिसूचित मार्ग पर गाड़ी संचालक। ओवरलैपिंग के मामले में, ऐसे वाहक अधिसूचित मार्ग के एक हिस्से पर यात्रा करने के लिए उसी लाइन पर चलेंगे, जबकि चौराहे के मामले में, निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर का मार्ग अपनी आगे की यात्रा के लिए केवल अधिसूचित मार्ग को काटता है। चूंकि यह योजना एक कानून है, इसलिए इसे जनहित में संरक्षित और संरक्षित किया जाना चाहिए। चूँकि यह प्रतिच्छेदन का मामला नहीं है जैसा कि योजना के खंड 5 (सी) के तहत विचार किया गया है, और जैसा कि प्रत्यर्थी नं। 1 दोनों 5 किलोमीटर या उनके कुल मार्ग के 5 प्रतिशत से अधिक है, उत्तरदाता नं। 1 अस्वीकार किया जाना चाहिए। हालांकि, योजना के खंड 5 (सी) और 6 में प्रावधान है कि निजी स्टेज कैरिज को योजना के दायरे में आने वाले मार्ग पर किसी भी दो स्थानों के बीच यात्रियों को लेने और छोड़ने की अनुमति दी जाएगी, बशर्ते कि निजी स्टेज कैरिज का मार्ग अधिसूचित मार्ग को अधिकतम 5 किलोमीटर या अपने मार्ग की लंबाई (जो भी कम हो) के 5 प्रतिशत तक ओवरलैप करता हो। [पैरा 30,31] [771-डी-एफ]

1.9 प्रत्यर्थी नं. 1 अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के अंतर्गत नहीं आता है। दोनों पक्ष स्वीकार करते हैं कि अपीलकर्ता अधिसूचित मार्ग पर पर्याप्त संख्या में बसें चला रहा है। चूँकि यह पाया गया है कि प्रतिवादी नं। 1 अधिसूचित मार्गों पर स्टेज कैरिज बसें चलाने का हकदार नहीं है, आर. टी. ए. द्वारा 23.02.2017 पर दी गई अस्थायी अनुमति, मामले को आर. टी. ए. को भेजने के एस. टी. ए. के आदेश के परिणामस्वरूप,

उत्तरदाता नं। 1 अलग रखा जाता है। [पारस 32,36] [771-जी-एच; 774-सी]

1.10 इस चर्चा को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित उत्तर

एस. टी. यू. द्वारा सेवा प्रदान की गई, योजना के तहत प्रदान की गई अनुमेय दूरी से अधिक। (ii) इस मामले के तथ्यों के तहत, एक निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर (प्रतिवादी संख्या 1) के लिए इसका संचालन करने के लिए खुला नहीं है।

निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर (योजना के तहत निर्दिष्ट) के मार्ग के 5 किलोमीटर या 5 प्रतिशत (जो भी कम हो) से अधिक के लिए एक अधिसूचित मार्ग पर ओवरलैप करके सेवाएं प्रदान की जा रही हैं।

एसटीयू द्वारा।

[पैरा 37] [774-सी-ई] एरा राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस.

पंजाब रोडवेज बनाम पंजाब साहिब बस एंड ट्रांसपोर्ट कंपनी (2010) 5 एस. सी. सी. 235: [2010] 5 एस. सी. आर. 256 विशिष्ट।

आदर्श ट्रेवल्स बस सेवा और ए. एन. आर. वी. यू. पी. और अन्य का राज्य। (1985) 4 एस. सी. सी. 557-इसके बाद आया।

गजराज सिंह और अन्य। वी. राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण और अन्य। (1997) 1 एस. सी. सी. 650 [1996] 6 पूरक।

एस. सी. आर. 172; द्वारका प्रसाद बनाम द्वारका दास सराफ

ओआरएस। (1997) 3 एससीसी 191: [1996] 7 पूरक। एस. सी. आर. 98; मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम। मैसूर राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण (1974) 2 एस. सी. सी. 750: [1975] 1 एससीआर 615; कर्नाटक एसआरटीसी बनाम। अशरफुल्ला खान (2002) 2 एससीसी 560: [2002] 1 एससीआर 194; यू. पी. एस. आर. टी. सी. और एक अन्य बनाम संजीदा बानो और अन्य

(2005) 10 एस. सी. सी. 280 पर भरोसा किया।

ब्लैक 'ज़ डिक्शनरी ऑफ़ लॉ, 5 म संस्करण। ; लॉ लेक्सिकन, रिप्रिंट एडन। , 1987 ; चैम्बर्स इंग्लिश डिक्शनरी; वेबस्टर्स डिक्शनरी, वॉल्यूम। I; शॉर्टर ऑक्सफोर्ड इंग्लिश डिक्शनरी, वॉल्यूम। I; संक्षिप्त ऑक्सफोर्ड शब्दकोश - संदर्भित किया गया।

मामला कानून संदर्भ

(1985) 4 एस. सी. सी. 557

पीछा किया।

पैरा 11

[1996] 6 पूरक। एस. सी. आर. 172 पर निर्भर

पैरा 16

[1976] 1 एससीआर 277

उस पर भरोसा करें

पैरा 17

[1996] 7 पूरक। एससीआर 98

उस पर भरोसा करें

पैरा 23

[1975] 1 एससीआर 615

उस पर भरोसा करें

पैरा 29

[2002] 1 एससीआर 194

उस पर भरोसा करें

पैरा 30

(2005) 10 एससीसी 280

उस पर भरोसा करें

पैरा 32

[2010] 5 एससीआर 256

प्रतिष्ठित

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं. 5257

2018 से। 2017 के ओ. पी. सी. सं. 1827 में एर्नाकुलम में केरल उच्च न्यायालय के दिनांक 02.08.2017 के निर्णय और आदेश से

के साथ

2018 की सिविल अपील Nos.5258 और 5259।

वी. गिरि, वरिष्ठ अधिवक्ता। , दीपक प्रकाश, यानमी फज़ांग, श्री देवी, सुभाष चंद्रन के. आर., रानीव दहिया, कुणाल सिंह, श्रीराम पी., नचिकेता वाजपेयी, अमित कृष्णन, अधिवक्ता। अपीलार्थी के लिए।

आर. बसंत, सीनियर एड. , संतोष कृष्णन, के. वी. जी. नायर, निशे राजन शोंकर, सुश्री अनु के. जॉय, आलिम अनवर, रीगन एस. बेल, अधिवक्ता। के लिए

उत्तरदाता।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था मोहन एम. शांतनागौदर, जे. लीव मंजूर।

2. ये अपीलें ओ. पी. में एर्नाकुलम में केरल उच्च न्यायालय द्वारा पारित दिनांक 02.08.2017 के फैसले से उत्पन्न होती हैं। (ग) 2017 की सं. 1827,

ओपी. (ग) 2017 की सं. 1784 और ओ. पी. (ग) 2017 का सं. 581 रिट याचिकाओं को खारिज करता है और परिणामस्वरूप प्रत्यर्थी सं. द्वारा पारित दिनांक 1 के आदेश की पुष्टि करता है। 5 इसमें, राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण (इसके बाद 'स्टेट' के रूप में संदर्भित) 2016 के M.V.A.R.P संख्या 53 में। इसमें, एस. टी. ए. टी. ने अभिनिर्धारित किया था कि मामले के तथ्यों के तहत क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, अस्थायी परमिट देने के लिए मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (इसके बाद 'अधिनियम' के रूप में संदर्भित) की धारा 104 के प्रावधान द्वारा प्रदत्त शक्ति का प्रयोग कर सकता है।

3. केरल राज्य ने जी. ओ. (पी) No.42/2009/ट्रान। दिनांक 14.07.2009 ने अपनी प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एक नई योजना को अधिसूचित किया

सुविधा प्रदान करने के उद्देश्य से अधिनियम की धारा 100 द्वारा,

पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से समन्वित यात्री सड़क परिवहन सेवाएं। उक्त योजना के अनुसार, कोट्टायम-कोड़िकोड के मार्ग को एक अधिसूचित मार्ग बनाया गया था। उक्त योजना के खंड 4 में यह प्रावधान है कि राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा संचालित की जाने वाली सेवाएं (इसके बाद अधिसूचित मार्ग के साथ 'एसटीयू' के रूप में संदर्भित) उक्त मार्ग में संचालित निजी स्टेज कैरिज के बहिष्कार के लिए थे। उक्त योजना का खंड 4 इस प्रकार हैः

केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v. बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.] " 4. क्या सेवाएँ हाँ में जारी किए गए परमिट हैं

पहले या

बाद में

राज्य निजी क्षेत्र द्वारा संचालित किया जाए

9.5.2006 तक परिवहन उपक्रम को अनुमति दी जाएगी

अन्य का बहिष्करण समाप्ति की तारीखों तक जारी रहता है व्यक्ति या अन्यथा।

उन्हें। जब राज्य परिवहन

उपक्रम इसके लिए लागू होता है

उपरोक्त मार्ग, संबंधित

मौजूदा निजी स्तर की संख्या

उक्त मार्गों पर गाड़ी चलाने की अनुमति

जिनके परमिट पहले समाप्त हो जाते हैं

राज्य द्वारा आवेदन दाखिल करना

परिवहन उपक्रम नहीं करेगा

नवीनीकृत करें। अनुमतियों के संबंध में।

09.05.2006 अस्थायी के बाद जारी

किया गया

केवल परमिट जारी किए जाएंगे।

इन मार्गों में समाप्ति पर नए सिरे से या

उस समय तक उसका कोई भी भाग

राज्य परिवहन उपक्रम

नई सेवाओं के साथ प्रतिस्थापित करें। द.

राज्य परिवहन का निर्णय

मौजूदा चरण को बदलने के लिए

उपरोक्त गाड़ियों को ले जाया जाएगा।

के मुख्य कार्यकारी द्वारा

राज्य परिवहन उपक्रम "।

4. उपरोक्त खंड से, यह स्पष्ट है कि अनुमतियाँ

जो पहले से ही 09.05.2006 से पहले निजी क्षेत्र को जारी किए गए थे, उन्हें संबंधित परमिट की समाप्ति की तारीख तक जारी रखने की अनुमति दी जाएगी। इसके बाद उन्हें नियमित अनुमति दी जाएगी। हालांकि, जब भी एसटीयू मार्ग पर एक नई सेवा शुरू करने के लिए आवेदन करता है, तो मौजूदा निजी स्टेज कैरिज परमिट की संबंधित संख्या

उक्त मार्ग, जिसके परमिट एसटीयू द्वारा आवेदन दाखिल करने के बाद पहले समाप्त हो जाते हैं, का नवीनीकरण नहीं किया जाएगा। इसका मतलब है कि यदि एसटीयू उसी मार्ग पर काम करता है तो एसटीयू द्वारा अधिसूचित मार्ग पर संचालित की जाने वाली सेवाओं में निजी स्टेज कैरिज को शामिल नहीं किया जाएगा। यदि एसटीयू ने परमिट के लिए आवेदन नहीं किया है, तो 09.05.2006 से पहले निजी क्षेत्र में जारी किए गए परमिट समाप्ति की तारीख तक जारी रहेंगे, जिसके बाद नियमित परमिट दिए जाएंगे। जारी किए गए अस्थायी परमिट

09.05.2006 के बाद, अधिसूचित मार्ग पर केवल तब तक परिचालन होगा, जब तक कि STU नई सेवाओं के साथ उसी मार्ग पर काम नहीं करता है। योजना के खंड 5 (सी) और 6 इस प्रकार हैं:

" 5 (ग) क्या यह प्रस्तावित है

हाँ, के हिस्से पर

अन्य सेवाओं को अनुमति दें

मार्ग के रूप में संचालित करने की

अनुमति दी गई

ऊपर खंड 4 में। अनुमतियाँ

उठाएँ या सेट करें

यह भी दिया जाएगा कि

किसी के बीच यात्री

रास्ते में दो स्थान

निजी स्टेज कैरिज

उन्हें अनुमति देने वाले अन्य मार्ग

योजना द्वारा कवर किया गया।

5 किलोमीटर या 5 को ओवरलैप

करने के लिए

उनकी लंबाई का प्रतिशत

प्रतिच्छेदन के उद्देश्यों के लिए।

यातायात की माँग के अनुसार "

6 .

अधिकतम और

न्यूनतम संख्या या

प्रदान की जाने वाली यात्राएँ

प्रत्येक क्षेत्र से संबंध या

राज्य द्वारा मार्ग

परिवहन उपक्रम

स्टेज के मामले में

गाड़ी।

5. उपरोक्त योजना के खंड 5 (सी) और 6 में यह प्रावधान है कि

निजी सेवाओं को योजना के दायरे में आने वाले मार्ग पर किसी भी दो स्थानों के बीच यात्रियों को लेने और छोड़ने की अनुमति होगी, अगर और केवल तभी जब निजी स्टेज कैरिज का मार्ग अधिसूचित मार्ग को अधिकतम 5 किलोमीटर या अपने मार्ग की लंबाई (जो भी कम हो) के 5 प्रतिशत तक ओवरलैप करता है।

6. अपीलार्थी सड़क परिवहन की धारा 3 के तहत एक एसटीयू है।

निगम अधिनियम, 1950। प्रत्यर्थी नं. 1 2017 के एस. एल. पी. (सी) No.26954 में (अर्थात् बेबी पी. पी. इन सभी अपीलों में प्रतिवादी का चुनाव लड़ रहा है), एक निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर ने पहले अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के तहत अस्थायी अनुमति की मांग करते हुए एक आवेदन प्रस्तुत किया था। उत्तरदाता नं। 2 इसमें, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण (इसके बाद 'आर. टी. ए.' के रूप में संदर्भित) पल्लीसरी-अंगमाली पेरुम्बवूर मार्ग के लिए सेवाएं संचालित करेगा। उत्तरदाता द्वारा इस मार्ग की कुल लंबाई के लिए आवेदन किया गया

2016 का M.V.A.R.P. No.53 दाखिल करके STAT से संपर्क किया जो आया 11.01.2017 पर आंशिक रूप से अनुमति दी जाएगी, मामले को आर. टी. ए. को केरल राज्य सड़क परिवहन निगम को भेज दिया जाएगा।

मामले पर नए सिरे से विचार करें और अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के तहत प्रदत्त अपनी शक्ति का प्रयोग करें।

7. एस. टी. ए. टी. द्वारा पारित आदेश पर सवाल उठाते हुए, अपीलार्थी ने ओ. पी. दाखिल करके उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया। (ग) 2017 की सं. 1827।

उत्तरदाता नं. 1 2017 के एसएलपी (सी) संख्या 32804 में, एक निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर ने ओ. पी. दायर किया। (ग) 2017 की सं. 1784। उत्तरदाता नं. 1 2018 के एसएलपी (सी) संख्या 101 में, एक अन्य निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर ने भी दायर किया

ओपी. (ग) 2017 की सं. 581। इन सभी ओ. पी. को एक साथ सुना गया और निम्नलिखित टिप्पणियों के साथ 02.08.2017 पर खारिज कर दिया गयाः

" 35. ऊपर वर्णित कानूनी सिद्धांतों और इस मामले में सामने आई तथ्यात्मक स्थिति, विशेष रूप से विस्तार की गणना करना। पी8 योजना, मैं पाता हूँ कि याचिकाकर्ता इस मामले को स्थापित करने में विफल रहे कि प्रथम प्रतिवादी या कोई अन्य निजी ऑपरेटर एक अधिसूचित मार्ग पर अतिव्यापी, एक अस्थायी परमिट प्राप्त करने का हकदार नहीं है।

अधिनियम की धारा 104 का परंतुक। राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जैसा भी मामला हो, एक अस्थायी उपाय के रूप में और जब तक एसटीयू मार्ग पर वाहनों को नहीं रखता है, तब तक अनुदान दे सकता है।

जनता की यात्रा की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अस्थायी परमिट। एस. टी. यू. का यह बाध्यकारी कर्तव्य है कि वह आने-जाने वाली जनता की जरूरतों को पूरा करे और यदि वह दायित्वों को पूरा करने में विफल रहती है, तो सरकार को हस्तक्षेप करना चाहिए और योजना में उचित संशोधन/परिवर्तन पारित करना चाहिए ताकि यात्रियों को सुविधाएं प्रदान की जा सकें। यह सरकार और अधिकारियों पर है कि वे समय-समय पर स्थिति का जायजा लें और अधिसूचना पर पुनर्विचार करें, अगर एसटीयू अपेक्षित तर्ज पर अपने दायित्वों का निर्वहन नहीं कर सका। तब तक, अधिकारी परंतुक द्वारा उन्हें प्रदत्त शक्ति का उपयोग कर सकते हैं -

अधिनियम की धारा 104।

परिणामस्वरूप, Ext.P5 आदेश की पुष्टि करने वाली मूल याचिकाओं को खारिज कर दिया जाता है।

8. एस. टी. ए. टी. द्वारा पारित निर्णय के साथ-साथ उच्च न्यायालय के फैसले से व्यथित होकर ये अपीलें प्रस्तुत की जाती हैं। मुद्दा यह है

इस न्यायालय के समक्ष इन अपीलों में निम्नानुसार हैः

क्या निजी स्टेज गाड़ी को अस्थायी अनुमति दी जा सकती है?

एक अधिसूचित मार्ग (जिसे पहले से ही एसटीयू द्वारा सेवा प्रदान की जा रही है) पर ऑपरेटर जो योजना के तहत प्रदान की गई अनुमेय सीमा से अधिक दूरी के लिए है, वह भी प्रतिच्छेदन के लिए नहीं बल्कि केवल पार करने के लिए और इसके परिणामस्वरूप अधिसूचित मार्ग पर अपनी सेवा को ओवरलैप करने के लिए।

रास्ता?

दूसरे शब्दों में,

- इस मामले के तथ्यों के तहत, क्या यह एक निजी मंच गाड़ी के लिए खुला है

प्रचालक (प्रत्यर्थी संख्या 1) 5 किलोमीटर या निजी स्टेज कैरिज प्रचालक (योजना के तहत निर्दिष्ट) के मार्ग के 5 प्रतिशत से अधिक ओवरलैपिंग सेवाओं को संचालित करने के लिए अधिसूचित मार्ग पर ओवरलैपिंग द्वारा पार करने के उद्देश्य से जो सेवा प्रदान की जा रही है। एसटीयू द्वारा, लेकिन प्रतिच्छेदन के उद्देश्यों के लिए नहीं?

9. अपीलार्थी की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री वी. गिरि ने तर्क दिया कि एसटीयू के अलावा कोई भी व्यक्ति अधिसूचित मार्ग पर काम नहीं कर सकता है, सिवाय योजना में दिए गए प्रावधान के; अधिनियम की धारा 104 का प्रावधान भी योजना के अधीन है; योजना का खंड 5 (सी) यह स्पष्ट करता है कि प्रतिवादी नं. 1'एस मार्ग आपत्तिजनक रूप से ओवरलैप होता है अधिसूचित मार्ग अनुमेय सीमा से कहीं अधिक होने के कारण; अपीलार्थी इस दिन विचाराधीन अधिसूचित मार्ग पर पर्याप्त संख्या में बसें चला रहा है।

10. श्री आर. बसंत, प्रतिवादी नं. की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता। 1 प्रस्तुत किया कि योजना प्रदान नहीं करती है

अधिनियम की धारा 104 का प्रावधान; अस्थायी परमिट तब दिए जा सकते हैं जब मार्ग एसटीयू द्वारा उपयोग नहीं किया जाता है या कम उपयोग किया जाता है; अपीलकर्ता यह साबित करने में विफल रहा है कि वह पल्लीसरी-अंगमाली-पेरुम्बवूर मार्ग पर पर्याप्त संख्या में बसें चला रहा था, जिसके लिए प्रतिवादी नं। 1 अस्थायी परमिट के लिए दावा है; 2009 में योजना लागू होने के बाद भी तीन अस्थायी परमिट जारी किए गए थे। उन्होंने आगे इस न्यायालय का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित किया कि एसटीएटी के रिमांड आदेश के अनुसार, आर. टी. ए. ने 23.02.2017 पर एक अस्थायी अनुमति दी है।

प्रतिवादी सं. के पक्ष में प्रश्नगत मार्ग। 1. लेकिन, अपीलार्थी ने आर. टी. ए. द्वारा पारित ऐसे आदेश पर सवाल उठाए बिना, केवल उच्च न्यायालय के समक्ष एस. टी. ए. टी. द्वारा पारित रिमांड के आदेश पर सवाल उठाया है। इस न्यायालय के समक्ष भी अस्थायी अनुमति देने के आदेश पर सवाल नहीं उठाया गया है। 11. योजनाओं के निर्माण को नियंत्रित करने वाला कानून मोटर वाहन अधिनियम की धारा 99 और 100 में पाया जाता है। इस संदर्भ में, आदर्श ट्रेवल्स बस सेवा के मामले में इस न्यायालय की एक संविधान पीठ की टिप्पणियों पर ध्यान देना प्रासंगिक है और

एन. आर. बनाम। यू. पी. और अन्य राज्य। (1985) 4 एस. सी. सी. 557 में रिपोर्ट किया गया, जहां इसने मोटर वाहनों के मार्ग पर कानून बनाने के लिए राज्य की शक्ति पर प्रकाश डालाः

केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v.

बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

" 3. जनता के सदस्यों का पारित होने और पुनः पारित होने का अधिकार मोटर वाहनों का उपयोग करने के अधिकार सहित एक राजमार्ग पर

मोटर वाहनों के अधिनियमन से पहले सार्वजनिक सड़क मौजूद थी

अधिनियम और इसकी रचना नहीं थी। राज्य नियंत्रण और विनियमन कर सकता था। सुरक्षा, शांति और भलाई सुनिश्चित करने के उद्देश्य से अधिकार

राजमार्ग, जनता का एक सदस्य मोटर वाहनों को चलाने का हकदार था आनंद या मनोरंजन के लिए या व्यापार और व्यवसाय के उद्देश्य से,

राज्य। संविधान के अनुच्छेद 19 (6) (ii) के तहत, राज्य कर सकता है राज्य द्वारा या राज्य द्वारा किए जाने से संबंधित कानून बनाना।

किसी विशेष राज्य के स्वामित्व या नियंत्रण वाला निगम

व्यवसाय, उद्योग या सेवा चाहे बहिष्करण के लिए, पूर्ण

या आंशिक रूप से, नागरिकों का या अन्यथा। कानून दे सकता है सभी नागरिकों के पूर्ण बहिष्कार के लिए एक सेवा का संचालन;

केवल कुछ नागरिकों को बाहर कर सकता है; यह व्यापार कर सकता है पूरा राज्य या राज्य का एक हिस्सा, एक निर्दिष्ट मार्ग या भाग में

वहाँ से। "सेवा" शब्द को काफी व्यापक माना गया है।

न केवल सामान्य मोटर सेवा, बल्कि प्रजातियों को भी लेना

मोटर सेवा। राज्य की शक्ति की कोई सीमा नहीं है

कानून बनाना, किसी क्षेत्र के संबंध में उस पर एकाधिकार प्रदान करना, और व्यक्ति या व्यक्ति जिन्हें बाहर रखा जाना है। यह सब अब अच्छी तरह से स्थापित है

इस न्यायालय के विभिन्न निर्णयों द्वारा।

(जोर दिया गया)

12. अधिनियम का अध्याय 5 परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित है।

अधिनियम की धारा 99। यदि राज्य सरकार की राय है कि किसी भी क्षेत्र या मार्ग या संचालन के संबंध में कुशल, पर्याप्त, किफायती और उचित रूप से गारंटीकृत सड़क परिवहन सेवाएं प्रदान करने के उद्देश्य से, इन सड़क परिवहन सेवाओं को निजी स्टेज कैरिज (पूर्ण या आंशिक) को छोड़कर एसटीयू द्वारा चलाया और

संचालित किया जाना चाहिए। अधिनियम की धारा 99 के तहत आधिकारिक राजपत्र में एक प्रस्ताव प्रकाशित किया जाएगा। प्रस्ताव पर आपत्तियां आमंत्रित की जाएंगी [2018] 5 एस. सी. आर.

अधिनियम की धारा 100 (1) के तहत राज्य सरकार के समक्ष। आपत्तियों, यदि कोई हों, पर विचार करने के बाद और विरोध करने वालों या उनके प्रतिनिधियों और एसटीयू के प्रतिनिधियों को अवसर देने के बाद, राज्य सरकार ऐसे प्रस्तावों को मंजूरी या संशोधित कर सकती है। अनुमोदित या संशोधित योजना को अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत समाचार पत्रों के अलावा राज्य सरकार के आधिकारिक राजपत्र में प्रकाशित किया जाएगा। प्रकाशन के बाद, योजना अंतिम होगी और इसे "अनुमोदित योजना" कहा जाता है। जिस क्षेत्र या मार्ग से यह योजना संबंधित है, उसे "अधिसूचित क्षेत्र" या "अधिसूचित मार्ग" कहा जाएगा। अधिनियम की धारा 103 के अनुसार एसटीयू द्वारा परमिट जारी करने से संबंधित है

योजना, यदि स्वीकृत हो। अधिनियम की धारा 104 अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट देने पर प्रतिबंधों से संबंधित है।

13. यह ध्यान देने योग्य है कि मोटर वाहन अधिनियम, 1939 का अध्याय IV मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अध्याय V के अनुरूप है। 1939 के अधिनियम का अध्याय IV-ए 1988 के अधिनियम के अध्याय VI से मेल खाता है। 1939 के अधिनियम के अध्याय IV-A में निहित धाराएँ 1988 के अधिनियम के अध्याय VI में निहित धाराओं के समान हैं। को। अधिक सटीक होने पर, 1988 के अधिनियम की धारा 99 और 100 1939 के अधिनियम की धारा 68-सी और 68-डी के साथ समान सामग्री में हैं।

14. आगे बढ़ने से पहले, अधिनियम की धारा 104 को इसके परंतुक के साथ नोट करना प्रासंगिक होगा, जो इस प्रकार हैः

बशर्ते कि जहां राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में परमिट के लिए कोई आवेदन नहीं किया गया है, वहां राज्य परिवहन प्राधिकरण या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जैसा भी मामला हो, किसी भी व्यक्ति को ऐसे अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में अस्थायी परमिट दे सकता है, बशर्ते कि इस शर्त के साथ कि ऐसा परमिट किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के मुद्दे पर प्रभावी नहीं होगा। उस संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम को अनुमति

क्षेत्र या मार्ग "। केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v. बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

उस क्षेत्र या मार्ग के संबंध में एसटीयू को परमिट जारी करने पर परमिट प्रभावी नहीं होगा। यह देखने की आवश्यकता नहीं है कि प्रतिवादी नं। 1 अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के आधार पर इस तरह के अस्थायी परमिट का दावा करते हुए तर्क दिया जाता है कि एसटीयू अधिसूचित मार्ग पर अपनी सेवाओं का संचालन नहीं कर रहा है। 16. यह अब अच्छी तरह से तय हो गया है कि अधिनियम की धारा 100 (3) के तहत राज्य सरकार द्वारा तैयार और प्रकाशित योजना परमिट से जुड़े सभी मामलों में किले को धारण करती है। यह योजना अपने आप में एक कानून है, जैसा कि इस न्यायालय ने गजराज सिंह और अन्य बनाम राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण के मामले सहित विभिन्न निर्णयों में कहा है।

और अन्य (1997) 1 एस. सी. सी. 650 में रिपोर्ट किए गए हैं, जिसमें इसे नीचे देखा गया हैः

" 51. संबंधित दलीलों पर सावधानीपूर्वक और चिंतित विचार करने के बाद, हम पाते हैं कि अपीलार्थियों के लिए संबंधित वकील के विवाद में कुछ बल है। यह दोहराया जाता है कि निरस्त अधिनियम या अधिनियम के तहत अनुमोदित योजना एक स्व-निहित और स्व-संचालित योजना है। यह अपने आप में एक कानून है। निरस्त अधिनियम के तहत प्रकाशित योजनाएं, जैसा कि आयोजित किया गया था

इससे पहले, अधिनियम की धारा 217 (2) (ए) द्वारा सहेजे गए हैं। इसलिए, जब तक उन्हें धारा 102 के तहत संशोधित या रद्द नहीं किया जाता है, तब तक योजना अधिसूचित क्षेत्र, मार्ग या उसके हिस्से में चालू रहना चाहिए। अधिसूचित योजना में परमिट के लिए आवेदन करने और प्राप्त करने का अधिकार निजी ऑपरेटरों को पूरी तरह से रोक दिया गया था, जो एसटीयू को अधिनियम की धारा 101 के तहत स्टेज कैरिज या अतिरिक्त सेवा चलाने के लिए आवेदन करने और परमिट प्राप्त करने का विशेष अधिकार देते थे।

अधिसूचित क्षेत्र, मार्ग या उसका कोई भाग और कोई अन्य नहीं। धारा 101 में एक गैर-बाध्यकारी खंड के साथ, निजी ऑपरेटरों द्वारा धारा 87 के तहत अस्थायी परमिट के लिए आवेदन करने और प्राप्त करने का अधिकार [2018] 5 एस. सी. आर. लिया गया था।

संबंधित आर. टी. ए. को ऐसी अतिरिक्त सेवा प्रदान करने की सूचना मेला या धार्मिक सभाओं जैसे विशेष अवसरों पर परिवहन के लिए

यात्रियों की संख्या पर्याप्त है। फिर भी योजना ने खुद को बचाया और

के संबंध में नामित मौजूदा ऑपरेटरों के अधिकारों को संरक्षित किया गया

गलियारे के अधीन, निर्दिष्ट परमिट में अतिव्यापी मार्ग

मार्ग में यात्रियों को उठाने और नीचे रखने पर प्रतिबंध

निर्धारित निषिद्ध मार्ग। उन्हें चलाने का अधिकार हो गया

कानून के अधीन स्टेज कैरिज। हालाँकि, उनके परमिट सुरक्षित हैं,

नामित प्रचालक निजी प्रचालक हैं, संसद दिखाई देती है यह सोचने के लिए कि स्पष्ट रूप से बनाए रखने की कोई आवश्यकता नहीं थी

अध्याय VI स्वयं उनके नवीकरण का अधिकार पहले से ही था

धारा 68 के अनुरूप अधिनियम की धारा 81 में उपबंधित

निरस्त अधिनियम के अध्याय 4-ए का एफ (1-डी)। कारण सामने आ रहा है।

स्पष्ट होने के लिए। प्रत्येक निजी ऑपरेटर कवर किए गए क्षेत्र के भीतर आता है। अधिनियम के अध्याय V द्वारा। ऐसा प्रतीत होता है कि संसद

देखें कि नामित प्रचालक, योजनाओं के तहत सहेजे जा रहे हैं,

आवश्यक परमिट या नवीनीकरण के लिए आवेदन करने और प्राप्त करने के हकदार हैं

उनके मंच के डिब्बों को केवल अतिव्यापी मार्गों पर चलाने के लिए

योजना में उल्लिखित गलियारे प्रतिबंधों के अधीन।

यह कहा जा सकता है कि हमें कोई स्पष्ट संकेत नहीं मिलता है अधिनियम के तहत उनके अधिकार छीने जा रहे हैं और न ही हम इसे

उस ओर से और उस प्रभाव के लिए आवश्यक निहितार्थ। यह दृश्य

सभी संबंधित लोगों के साथ भी न्याय करता है।

(जोर दिया गया)

17. इसके आलोक में, यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि धारा 104 का परंतुक

ई अधिनियम को मुख्य खंड से अलग नहीं पढ़ा जा सकता है। एक साधारण पठन धारा 104 के लिए रोविसो यह स्पष्ट करता है कि अस्थायी परमिट हो सकते हैं

निजी क्षेत्र के लिए, जहां एसटीयू अपने सीई का संचालन नहीं करता है। हालाँकि, परंतुक भी मुख्य खंड के समान एन. ई. की शर्तों के अधीन है। आर. के. ए. प्रसाद बनाम द्वारका दास सराफ मामले में इस न्यायालय की चार न्यायाधीशों की पीठ ने (1976) 1 एस. सी. सी. में रिपोर्ट दी।यह देखा गया कि परंतुक को मुख्य से अलग नहीं पढ़ा जा सकता है

निम्नलिखित तरीके सेः

खंड अधिनियमित करना। यह निर्माण का एक तय नियम है कि एक परंतुक प्रधानाचार्य के संबंध में प्रथम दृष्टया पढ़ा और विचार किया जाना चाहिए

मामला जिसके लिए यह एक परंतुक है। यह अलग या स्वतंत्र नहीं है। अधिनियम "। शब्द मुख्य अधिनियमित करने वाले शब्दों, केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v पर निर्भर हैं।

जिन पर उन्हें एक परंतुक के रूप में रखा जाता है। इन्हें पढ़ा नहीं जा सकता है

उनके संदर्भ से तलाक "(1912 ए. सी. 544)। यदि नियम का

कि मुख्य मामले के संबंध में एक परंतुक पर विचार किया जाना चाहिए जिसके लिए यह एक परंतुक के रूप में खड़ा है। एक परंतुक आम तौर पर एक परंतुक होता है,

हालांकि सुनहरा नियम पूरे खंड को पढ़ना है, जिसमें शामिल हैं प्रावधान, इस तरह से कि वे पारस्परिक रूप से प्रत्येक पर प्रकाश डालते हैं

अन्य और एक सामंजस्यपूर्ण निर्माण में परिणाम "।

(जोर दिया गया)

18. चूंकि इस योजना में निजी मंच को आंशिक रूप से शामिल नहीं किया गया है

अधिसूचित मार्ग पर गाड़ी चलाने वालों को इसका पालन करना होगा। जनहित में यह आवश्यक है कि सड़क परिवहन सेवाओं को अधिसूचित किया जाए निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों के पूर्ण या आंशिक बहिष्कार के लिए मार्गों को एसटीयू द्वारा चलाया और संचालित किया जाना चाहिए। एक ऐसे राज्य में जहां योजना प्रकाशित की गई है, राज्य द्वारा तैयार की गई ऐसी योजना के अधीन, कोई भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर इसके अलावा काम नहीं कर सकता है।

योजना की शर्तें। यह अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के तहत अस्थायी परमिट के लिए आवेदनों पर भी लागू होता है।

19. हाथ में मामले में, यह एसटीयू का मामला है कि यह है

अंगमाली से पेरुम्बवूर तक अधिसूचित मार्ग के हिस्से पर हर दिन 452 बसें (770 यात्राओं को कवर करते हुए) चला रहा है, जिसमें 13 किलोमीटर की ओवरलैपिंग का दावा किया जाता है। जहाँ तक अंगमाली से पेरुम्बवूर तक के मार्ग का संबंध है, यह निर्विवाद रूप से एक अधिसूचित मार्ग है। इस प्रकार एस. टी. यू. के पास अपने स्टेज कैरिज चलाने और निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों के बहिष्कार के लिए योजना के अनुसार आवश्यक परमिट प्राप्त करने का विशेष अधिकार या एकाधिकार है। परंतुक केवल जीवन की एक सीमित सांस देता है निजी क्षेत्र, अर्थात। , केवल तभी जब एस. टी. यू. के वाहन योजना के अनुसार अधिसूचित मार्ग पर नहीं चलते हैं, जिस स्थिति में अस्थायी परमिट दिए जा सकते हैं।

निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को दिया जाए। इस मामले में

निर्विवाद रूप से, एसटीयू की 450 से अधिक बसें प्रतिदिन अधिसूचित मार्ग पर चलती हैं जो अंगमाली से पेरुम्बवूर तक जाती हैं। यह प्रतिवादी संख्या के लिए खुला नहीं है। 1 यह दावा करने के लिए कि एसटीयू पल्लिसेरी से अंगमाली होते हुए पेरुम्बवूर तक पर्याप्त बसें नहीं चला रहा है। मान लीजिए, पल्लीसेरी से अंगमाली एक अधिसूचित मार्ग नहीं है। इस प्रकार, पक्षों के बीच विवाद वस्तुतः अंगमाली से पेरुम्बवूर के बीच के मार्ग से संबंधित है न कि पल्लीसरी से अंगमाली के बीच के मार्ग से।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

20. अन्यथा भी यह विवादित नहीं है कि एसटीयू 8 चक्कर लगा रहा है।

पल्लिसेरी से अंगमाली होते हुए पेरुम्बवूर तक। इसके अलावा, निजी क्षेत्र पल्लीसरी से अंगमाली तक पर्याप्त संख्या में सेवाओं का संचालन कर रहा है। यह इस न्यायालय के ध्यान में लाया जाता है

अधिनियम की धारा 99 के तहत एस. टी. यू. की सेवाएं, अधिनियम की धारा 100 (1) के तहत राज्य सरकार द्वारा योजना पर आपत्तियों पर विचार करते समय, और उसके बाद या तो एस. टी. यू. या सरकार द्वारा जब यात्रा करने वाली जनता को असुविधा होती है और उसे उसके संज्ञान में लाया जाता है। जैसा कि इस न्यायालय की संविधान पीठ ने आदर्श (उपरोक्त) के मामले में कहा था, सवाल संतुलन को तौलने का है। कोट्टायम-कोझिकोड मार्ग के राष्ट्रीयकरण द्वारा जनता को प्रदान किए गए लाभों के बीच, जनता को पल्लिसेरी से पेरुम्बवूर तक अंगमाली के रास्ते सीधे यात्रा करने की इच्छा से होने वाली असुविधा के खिलाफ।

22. यह बहुत अच्छी तरह से ज्ञात है कि छोटे अधिसूचित मार्गों को कवर करने वाले मार्गों पर परमिट की आड़ में, या के अतिव्यापी भागोंमार्गों में, इस तरह के परमिट का अक्सर गलत उपयोग नहीं किया जाता है, क्योंकि हर बिंदु पर उचित जाँच रखना लगभग असंभव है।

. यदि वास्तव में यात्रा करने वाली जनता की सुरक्षा की कोई आवश्यकता है

श्री गिरि द्वारा प्रस्तुत असुविधा के अनुसार, एस. टी. यू. और सरकार यात्रा करने वाली जनता को होने वाली असुविधा से बचने के लिए योजना में ही पर्याप्त प्रावधान करेगी। आदर्श (ऊपर) में इसी तरह की परिस्थितियों में, यह इस प्रकार देखा गया था,

" अधिसूचित मार्गों के अतिव्यापी भागों का अक्सर दुरुपयोग नहीं किया जाता है क्योंकि मार्ग के हर बिंदु पर उचित जाँच रखना लगभग असंभव है। यह भी सर्वविदित है कि अक्सर एक टर्मिनस से थोड़ी दूरी पर एक अधिसूचित मार्ग के दूसरे टर्मिनस से थोड़ी दूरी पर एक बिंदु तक स्टेज कैरिज चलाने के लिए परमिट के लिए आवेदन किया जाता है और मंजूरी दी जाती है। तथाकथित "गलियारे प्रतिबंधों" के अधीन जो अनुमति प्राप्त करने और योजना को विफल करने के लिए केवल चाल या जाल हैं। यदि वास्तव में यात्रा करने वाली जनता को असुविधा से बचाने की कोई आवश्यकता है, जैसा कि विद्वान वकील ने सुझाव दिया है, तो हमें इसमें कोई संदेह नहीं है कि राज्य परिवहन उपक्रम और सरकार

इससे बचने के लिए योजना में ही पर्याप्त प्रावधान किया जाएगा यात्रा करने वाली जनता को असुविधा हो रही है "।

" 14 ..... हालाँकि, हम सावधानी का एक नोट प्रस्तुत करना चाहते हैं। धारा 68-सी के तहत योजना तैयार करते और प्रकाशित करते समय और धारा 68-डी के तहत योजना को मंजूरी या संशोधित करते समय ध्यान रखना चाहिए। जहाँ तक संभव हो, यात्रा करने वाली जनता के हितों की रक्षा के लिए लिया जाए, जो अतीत में एक सेवा से दूसरी सेवा में बदले बिना एक स्थान से दूसरे स्थान पर यात्रा कर सकते थे। यह हो सकता है

ऑपरेटरों को छूट देने वाले उपयुक्त खंडों द्वारा हमेशा किया जाना चाहिए

पहले से ही योजना [2018] 5 एस. सी. आर. से सामान्य क्षेत्र पर परमिट है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

और योजना में उपयुक्त सशर्त खंडों को शामिल करके

ताकि वे अपने वाहनों को सामान्य क्षेत्रों में बिना किसी सुविधा के चला सकें सामान्य क्षेत्रों में यात्रियों को उठाना या स्थापित करना। अगर

ऐसा मार्ग संभव नहीं है जिसमें राज्य विधानमंडल हस्तक्षेप कर सकता है।

और कुछ अन्य विकल्प प्रदान करें जैसा कि उत्तर द्वारा किया गया था उत्तर प्रदेश अधिनियम के अधिनियमन द्वारा प्रदेश विधानमंडल

27 1976 की धारा 5 द्वारा जिसमें से सक्षम प्राधिकारी कर सकता है

एक मंच गाड़ी के परमिट के धारक को अपनी गाड़ी चलाने के लिए अधिकृत करें एक अधिसूचित मार्ग के एक हिस्से पर शर्तों और शर्तों के अधीन स्टेज गाड़ी

लाइसेंस शुल्क के भुगतान सहित शर्तें। हो सकता है कि अन्य

यह पूरी तरह से राज्य विधानमंडल, राज्य सरकार का मामला है। और राज्य परिवहन उपक्रम। लेकिन हम इस पर जोर देना चाहते हैं

कि यह देखने के लिए अच्छी और पर्याप्त देखभाल की जानी चाहिए कि यात्रा जनता को अनावश्यक रूप से असुविधा नहीं होनी चाहिए।

(जोर दिया गया)

23. यू. पी. राज्य सड़क परिवहन निगम के मामले में

अनवर अहमद और अन्य ने (1997) 3 एस. सी. सी. 191 में रिपोर्ट की, यह न्यायालय

वेद इस प्रकार हैः

" 6. तय कानूनी स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि एक बार योजना

अधिसूचित क्षेत्र, मार्गों या उसके कुछ हिस्सों पर निजी प्रचालक हैं पूरी तरह से जमे हुए। इसलिए, उन्हें किसी भी अनुदान का दावा करने का कोई अधिकार नहीं है

उसके तहत स्टेज कैरिज, अस्थायी या अनुबंध कैरिज परमिट उक्त अधिसूचित क्षेत्र, मार्गों या उसके कुछ हिस्सों को छोड़कर

इसके तहत। "99 " 7. इसलिए यह देखा जाएगा कि यह योजना कहाँ रखी गई है।

किसी भी मामले में धारा 100 की उप-धारा (3) के तहत प्रकाशित

अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग, राज्य परिवहन प्राधिकरण या

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, जैसा भी मामला हो, नहीं करेगा

के प्रावधानों के अनुसार के अलावा कोई भी अनुमति प्रदान करें

योजना। इस प्रकार, अपीलार्थी-निगम के पास अनन्य अधिकार है

जीवन, अर्थात्, जब तक निगम वाहनों को अधिसूचित पर नहीं रखता है योजना के अनुसार, ई. आर. ए. एल. ए. राज्य सड़क परिवहन निगम को अस्थायी परमिट दिए जा सकते हैं।

एबीवाई पी. पी. और ओआरएस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

निजी ऑपरेटर। इस प्रकार, यह स्पष्ट होगा कि अस्थायी

यात्रा करने वाली जनता को होने वाली असुविधा को तब तक टालने की कोशिश की जाती है जब तक कि

इसलिए, अस्थायी परमिटों में केवल सीमित सांस होगी। जीवन। निजी संचालक मास्क पहनने की कोशिश कर रहे हैं

योजना में तोड़फोड़ करने के लिए क्षेत्र, मार्ग या उसका हिस्सा। अनुमतियाँ अपीलार्थी द्वारा ले जाया गया और वाहनों को मार्ग पर रखा गया

अवमानना के दर्द पर उच्च न्यायालय स्पष्ट रूप से अवैध है। यह कहा गया है श्री वी. आर. रेड्डी, अतिरिक्त सॉलिसिटर जनरल, निर्देश पर

कि अपीलार्थी सभी आवश्यक अनुमतियाँ लेने के लिए तैयार है

रास्तों को।

8. लेकिन महत्वपूर्ण सवाल यह है कि क्या एक नया मार्ग हो सकता है

नक्काशीदार रास्ते पर प्राप्त करने की कोशिश की गई? यह उपकरण स्पष्ट है जमे हुए क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से में प्रवेश करने की अनुमति नहीं

पीछे के दरवाजे से। यह योजना अपने आप में कानून है और जब तक कि इसमें बदलाव न हो।

कानून के अनुसार, किसी भी निजी ऑपरेटर को छलावरण करने का कोई अधिकार नहीं है अस्थायी अनुमति प्राप्त करने के लिए कोई भी उपकरण। इनके तहत

परिस्थितियाँ, उत्तरदाताओं द्वारा अस्थायी प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई

परमिट स्पष्ट रूप से अधिकार क्षेत्र से बाहर है और अधिकारियों के पास कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है

इस तरह के परमिट देने के लिए। परिवर्तित या संशोधित मार्ग विपरीत हैं।

अनुमोदित योजना के लिए, क्योंकि वे दो द्वारा कब्जा कर लिया गया है

अधिसूचित मार्ग और योजना के अनुसार संचालित किए जाने वाले।

(जोर दिया गया)

24. उपरोक्त से, यह स्पष्ट है कि अस्थायी

यात्रा करने वाली जनता के प्रति, यदि कोई द्वेषपूर्ण व्यवहार हो तो, तब तक टालना था जब तक कि

यह अपीलार्थी द्वारा लिया गया था और वाहनों को चलाया गया था

इसके द्वारा ऊटी। चूँकि अपीलार्थी पर्याप्त संख्या में बसें चला रहा है /

अधिसूचित मार्ग पर जनता को कोई असुविधा नहीं होती है। टी स्टेज कैरिज ऑपरेटर आम तौर पर पहनने का प्रयास करेंगे

निषिद्ध मार्गों या क्षेत्रों या उसके कुछ हिस्सों में घुसपैठ करना,

यात्रा करने वाली जनता को असुविधा का बहाना, तोड़फोड़ करने के लिए

चीम।

25. एस. टी. ए. टी. ने निहित रूप से धारा 104 के प्रावधान की व्याख्या की

इसका अर्थ यह है कि सक्षम प्राधिकारी के पास [2018] 5 एस. सी. आर. की शक्ति होगी।

योजना के लिए एक अस्थायी अनुमति प्रदान करें। इस तरह की व्याख्या

एक नक्काशीदार मार्ग पर अस्थायी अनुमति लेने के लिए अधिसूचित मार्ग के साथ मार्ग। इस उपकरण को स्पष्ट रूप से एक जमे हुए क्षेत्र या मार्ग या उसके हिस्से में प्रवेश करने की अनुमति नहीं है, इसके तहत सीमित अनुमति से अधिक योजना, एक पिछले दरवाजे के माध्यम से। यह योजना अपने आप में एक कानून है और जब तक कानून के अनुसार इसमें बदलाव नहीं किया जाता है, तब तक किसी भी निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर को परमिट प्राप्त करने के लिए किसी भी उपकरण को छिपाने का कोई अधिकार नहीं है। प्रतिवादी नं. द्वारा शुरू किया गया नया मार्ग। 1 यह एक गैर-अधिसूचित मार्ग (15 कि. मी. की सीमा तक) और एक अधिसूचित मार्ग (13 कि. मी. की सीमा तक) को जोड़ता है, जो पूरी तरह से 28 कि. मी. मापता है। यह स्वीकृत योजना के विपरीत है, क्योंकि ऐसी नई योजना

प्रतिवादी संख्या 1 द्वारा शुरू किया गया मार्ग अधिसूचित मार्ग के 13 किलोमीटर के साथ ओवरलैप होता है, जो योजना के अनुसार निषिद्ध है। इस बात पर कोई विवाद नहीं हो सकता है कि योजना के दायरे में आने वाले उस क्षेत्र या मार्ग में किसी भी परमिट के अनुदान की कोई गुंजाइश नहीं होगी, सिवाय इसके कि योजना के तहत विशेष रूप से अनुमति दी गई है या प्रदान की गई है।

26. इस मामले में, यह योजना निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को 5 किलोमीटर या 5 प्रतिशत (जो भी हो) से अधिक ओवरलैप करने की अनुमति नहीं देती है।

निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर द्वारा प्रस्तावित मार्ग का) कम है, और प्रतिवादी के रूप में नं। 1 13 कि. मी. तक ओवरलैपिंग सेवाओं को चलाने के लिए, प्रार्थना को अस्वीकार किया जा सकता है।

27. इस प्रकार, आर. टी. ए. ने प्रत्यर्थी नं. 1 अधिसूचित मार्ग पर अस्थायी अनुमति की मांग करना, क्योंकि प्रतिवादी नं। 1 अधिसूचित मार्ग पर 13 किलोमीटर तक ओवरलैप होने वाले मार्ग के लिए एक अस्थायी अनुमति मांगी गई है; इस तरह का ओवरलैप योजना के तहत स्पष्ट रूप से निषिद्ध है। चूंकि एसटीयू अधिसूचित मार्ग यानी अंगमाली से पेरुम्बवूर तक सैकड़ों बस यात्राएं चला रहा है, इसलिए यह प्रतिवादी संख्या के लिए खुला नहीं है। 1 उस दूरी को पूरा करने के लिए अस्थायी अनुमति लेने के लिए।

योजना के तहत प्रतिच्छेदन। चूंकि अधिनियम की धारा 104 का प्रावधान भी इस योजना के अधीन है, इसलिए यह किसी भी निजी स्टेज कैरिज के लिए खुला नहीं है। उत्तरदाता सहित प्रचालक सं।

1 केरल राज्य सड़क परिवहन निगम के लिए अस्थायी अनुमति का दावा करना। बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

13 किलोमीटर की सीमा तक अधिसूचित मार्ग के साथ पार करना और ओवरलैपिंग करना। अधिसूचित मार्ग का प्रतिच्छेदन, हमारे विचार में, मार्ग के साथ पार करने और ओवरलैपिंग के समान नहीं हो सकता है, क्योंकि योजना के तहत निषेध पूरे या अधिसूचित मार्ग के एक हिस्से पर लागू होना चाहिए, और निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को पार करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।

प्रतिच्छेदन की आड़ में एक ही रेखा। इस मामले में, प्रतिवादी की स्टेज कैरिज सेवाओं के रूप में नं। 1 13 कि. मी. की सीमा तक अधिसूचित मार्ग पर संचालित होने के लिए, इसे एक प्रतिच्छेदन नहीं माना जा सकता है। छेदन का अर्थ है "काटना"। यह किसी भी निजी स्टेज गाड़ी के लिए अनुमत है।

प्रचालक, विचाराधीन योजना के तहत, केवल अधिसूचित मार्ग को पार करने के उद्देश्य से योजना के तहत विचार की गई अनुमेय सीमा तक एक अधिसूचित मार्ग पर जाने के लिए, और आगे बढ़ने के लिए

एक गैर-अधिसूचित मार्ग पर। केवल ऐसे मामले में ही अस्थायी अनुमति दी जा सकती है।

29. ओवरलैपिंग और के बीच एक स्पष्ट अंतर है

प्रतिच्छेदन। अधिनियम में "प्रतिच्छेदन" अभिव्यक्ति को परिभाषित नहीं किया गया है। इसलिए, इस अंतर को समझने के लिए, शब्दकोश का अर्थ है

अभिव्यक्ति "प्रतिच्छेदन" बारीकी से जांच के योग्य है।

ब्लैक डिक्शनरी ऑफ लॉ में, 5 वां संस्करण। , "प्रतिच्छेदन" शब्द का अर्थ हैः जैसा कि किसी सड़क या राजमार्ग पर लागू किया जाता है, इसका अर्थ है जिस स्थान पर कब्जा किया गया है

उस बिंदु पर दो सड़कें जहाँ वे एक दूसरे को पार करते हैं। सड़कों या राजमार्गों दोनों के लिए सामान्य स्थान, कर्ब लाइनों को जारी रखने से बनता है।

लॉ लेक्सिकन में, रीप्रिंट एडन। , 1987 “ प्रतिच्छेदन "के रूप में" का अर्थ है पार करना; शाब्दिक रूप से, में या बीच में काटना; एक शब्द जो आयात करता है एक रेखा का दूसरी रेखा के साथ प्रतिच्छेदन।

चैम्बर्स इंग्लिश डिक्शनरी में, "इंटरसेक्शन" का अर्थ है काटना। परस्पर काटना या पार करना; भागों में विभाजित करना, v. एक दूसरे को पार करने के लिए; प्रतिच्छेदन की नियुक्ति को काटें; प्रतिच्छेदन प्रतिच्छेदनः वह बिंदु या रेखा जिसमें रेखाएँ या सतह एक दूसरे को काटती हैं (जियोम।) तत्वों का वह समुच्चय जिसमें दो या दो से अधिक समुच्चय समान होते हैं (गणित): एक चौराहा।

वेबस्टर्स डिक्शनरी में, वॉल्यूम। I, "प्रतिच्छेदन" शब्द हैः उस बिंदु को छेदने की क्रिया के रूप में जिस पर रेखाएँ एक दूसरे को काटती हैं (या

रेखा जिस पर विमान ऐसा करते हैं), एक ऐसी जगह जहां दो सड़कें एक दूसरे को पार करती हैं।

द शॉर्टर ऑक्सफोर्ड इंग्लिश डिक्शनरी, वॉल्यूम। मैं परिभाषित करता हूँ

" प्रतिच्छेदन "प्रतिच्छेदन की क्रिया या तथ्य के रूप में; वह स्थान जहाँ दो [2018] 5 एस. सी. आर.

चीजें काटती हैं; मुख्य रूप से जियोम। ; दो रेखाओं या सतहों के लिए सामान्य बिंदु (या रेखा) जो प्रतिच्छेद करती है।

संक्षिप्त ऑक्सफोर्ड शब्दकोश परिभाषित करता हैः इंटरसेक्ट का अर्थ है,

इसे पार करके या लेटकर विभाजित करें; एक दूसरे को पार करें या काट लें।

इस प्रकार शब्दकोश के अर्थों को पढ़ने से "प्रतिच्छेदन" शब्द के लिए एक से अधिक अर्थ दिखाई देते हैं। लेकिन, यह कहा जा सकता है कि, "प्रतिच्छेदन" शब्द का अर्थ जैसा कि आम तौर पर विभिन्न शब्दकोशों में दिया गया है।

उल्लिखित सुप्रा, "काटना पार" है। तथापि, ऐसी स्थिति में यह ध्यान रखना उचित होगा कि इस शब्द का अर्थ अधिनियम और अधिनियम की योजना के प्रावधान के संदर्भ में लगाया जाना चाहिए। जैसा कि हम पाते हैं कि "योजना" का उद्देश्य निजी स्टेज कैरिज का पूर्ण बहिष्कार करना है।

एक अधिसूचित मार्ग के लिए प्रचालक "प्रतिच्छेदन" को छोड़कर अधिकारियों के लिए निजी स्टेज कैरिज प्रचालक को अनुमति देने के लिए खुला नहीं है

अधिसूचित मार्ग पर संचालन करें लेकिन केवल अनुमेय सीमा के भीतर प्रतिच्छेदन करने की अनुमति दी जा सकती है। इस प्रकार "चौराहा", अनुमति प्राप्त सीमा से परे यात्रा की एक ही रेखा को पार नहीं कर रहा है, बल्कि अपनी आगे की यात्रा के लिए एक अधिसूचित मार्ग को पार कर रहा है। यह अपवाद केवल यात्रियों की कठिनाइयों से बचने के लिए बनाया गया है। उपरोक्त दृष्टिकोण के विपरीत कोई अन्य दृष्टिकोण किसी अनुमोदित योजना की अखंडता का उल्लंघन करेगा।

एक प्रतिच्छेदन अनुमत है, जबकि एक ओवरलैप नहीं है। मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम मैसूर राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, जिसकी रिपोर्ट (1974) 2 एस. सी. सी. 750 में दी गई थी, इस न्यायालय ने निम्नानुसार अभिनिर्धारित कियाः

" 10 .

अतः यह स्पष्ट है कि जहाँ एक निजी परिवहन

मालिक एक ऐसे मार्ग पर संचालन के लिए आवेदन करता है जो अधिसूचित मार्ग के एक हिस्से को भी ओवरलैप करता है यानी जहां निजी परिवहन मालिक द्वारा उपयोग किया जाने वाला राजमार्ग का हिस्सा अधिसूचित मार्ग पर उसी राजमार्ग पर एक लाइन पर गुजरता है, तो उस आवेदन पर केवल अधिसूचित योजना के आलोक में विचार किया जाना चाहिए। यदि कोई शर्त रखी जाती है तो उन शर्तों को पूरा करना होगा और यदि पूर्ण निषेध है तो आवेदन होना चाहिए

अस्वीकार कर दिया। "

***

" 12. इस न्यायालय ने लगातार यह विचार रखा है कि यदि किसी अधिसूचित मार्ग या मार्ग पर संचालन करने पर प्रतिबंध है तो किसी भी निजी ऑपरेटर को पूरे मार्ग या केरल राज्य सड़क परिवहन निगम को कोई लाइसेंस नहीं दिया जा सकता है।

बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

अधिसूचित मार्ग, हमारे विचार में, पार करने के बराबर नहीं हो सकता है या मार्ग को ओवरलैप करना क्योंकि लगाया गया निषेध एक पर लागू होता है

मार्ग को। एक चौराहे को समान रूप से पार करने वाला नहीं कहा जा सकता है। रेखा, जैसा कि यह इसे पार करती है "।

(जोर दिया गया)

30. अभिव्यक्ति "प्रतिच्छेदन" जैसा कि इस न्यायालय द्वारा देखा गया है

कर्नाटक एस. आर. टी. सी. बनाम अशरफुल्ला खान का मामला (2002) 2 एस. सी. सी. 560 में दर्ज किया गया, जिसे केवल गैर-अधिसूचित मार्ग पर काम करने वाले निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को आगे बढ़ने की सुविधा प्रदान करने के लिए नियोजित किया गया है।

योजना के तहत अनुमत सीमा तक अधिसूचित मार्ग को काटकर गैर-अधिसूचित मार्ग पर यात्रा करें। यह अपवाद केवल यात्रा करने वाली जनता की कठिनाई से बचने के स्पष्ट उद्देश्य के साथ किया जाता है।

अधिसूचित मार्ग को पार करने की ऐसी असाधारण परिस्थितियों को छोड़कर, इस योजना में अधिसूचित मार्ग पर निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को पूरी तरह से बाहर रखा गया है। ओवरलैपिंग के मामले में, ऐसे वाहक अधिसूचित मार्ग के एक हिस्से पर यात्रा करने के लिए उसी लाइन पर चलेंगे, जबकि चौराहे के मामले में, निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर का मार्ग अपनी आगे की यात्रा के लिए केवल अधिसूचित मार्ग को काटता है। चूंकि यह योजना एक कानून है, इसलिए इसे जनहित में संरक्षित और संरक्षित किया जाना चाहिए।

31. चूँकि यह प्रतिच्छेदन का मामला नहीं है जैसा कि नीचे विचार किया गया है

कि (जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है) योजना के खंड 5 (सी) और 6 में यह प्रावधान है कि निजी मंच के डिब्बों को मार्ग पर किसी भी दो स्थानों के बीच यात्रियों को लेने और छोड़ने की अनुमति होगी। योजना, बशर्ते कि निजी स्टेज कैरिज का मार्ग अधिसूचित मार्ग को अधिकतम 5 किलोमीटर या अपने मार्ग की लंबाई (जो भी कम हो) के 5 प्रतिशत तक ओवरलैप करता है।

32. पुनरावृत्ति की कीमत पर, हमें यह देखना चाहिए कि प्रत्यर्थी

नहीं। 1 अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के अंतर्गत नहीं आता है। अपीलार्थी एस. टी. यू. के रूप में अधिसूचित मार्ग पर पर्याप्त संख्या में बसें/यात्राएं चला रहा है। दोनों पक्ष स्वीकार करते हैं कि अपीलकर्ता अधिसूचित मार्ग पर पर्याप्त संख्या में बसें चला रहा है। यह इस न्यायालय द्वारा यू. पी. एस. आर. टी. सी. और एक अन्य बनाम में आयोजित किया गया था। संजीदा बानो और अन्य, (2005) में रिपोर्ट किए गए

18] 5 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

10 एस. सी. सी. 280, कि एस. टी. यू. द्वारा की गई बसों और यात्राओं की संख्या के बावजूद, यह तथ्य कि वह अधिसूचित मार्ग पर अपने वाहनों को चला रहा है, दूसरों को अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान का लाभ उठाने से रोकता है। न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दिया:

" 5 ... बसों की संख्या और यात्राएँ संचालित होती हैं या नहीं

राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा पूरा करने के लिए पर्याप्त थे आने-जाने वाली जनता की आवश्यकता की मात्रा, सामान्य नहीं है

परंतुक की प्रयोज्यता। इस योजना में उतने का प्रावधान है

राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा आवश्यकतानुसार परमिट लिए जा रहे हैं। राज्य परिवहन उपक्रम 36 यात्राओं का संचालन कर रहा था

उच्च न्यायालय के आदेश की तारीख और अब 40 यात्राओं का संचालन कर रहा है,

जैसा कि बार में अपीलार्थियों के विद्वान वकील द्वारा कहा गया है।

हालाँकि, उत्तरदाताओं के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील ने

इस कथन की शुद्धता पर विवाद किया और प्रस्तुत किया कि

सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को केवल 25 यात्राएं मिली थीं

संचालन में है। जो भी हो, हम धारण करने के लिए इच्छुक नहीं हैं

कि अपीलार्थी निगम के मार्ग पर काम करने के बावजूद

अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के लिए सहारा लिया जा सकता है अस्थायी परमिट देना "।

(जोर दिया गया)

33. आश्चर्यजनक रूप से, प्रत्यर्थी संख्या 1 ने कुछ प्रस्तुत करने की मांग की

न्यायालय के समक्ष दस्तावेज, अंतिम दलीलों से लगभग दो दिन पहले। इस तरह के दस्तावेजों में योजना के बाद अधिसूचित मार्ग पर तीन निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों के पक्ष में दिए गए तथाकथित तीन अस्थायी परमिट शामिल थे। ऐसे दस्तावेजों पर भरोसा करते हुए, श्री बसंत ने तर्क दिया कि वही रियायत जो तीन निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को दी गई है, प्रतिवादी नं. 1 भी। श्री गिरि ने जिस तरीके से इन दस्तावेजों को अंतिम दलीलों से दो दिन पहले पेश करने की मांग की थी, उस पर आपत्ति जताते हुए इन प्रस्तुतियों पर उचित रूप से आपत्ति जताई है; ये दस्तावेज उच्च न्यायालय या स्टेट के समक्ष रिकॉर्ड पर उपलब्ध नहीं थे।

चूंकि अपीलार्थी को दस्तावेजों पर अपनी बात रखने का अवसर उपलब्ध नहीं था, इसलिए उन्होंने प्रस्तुत किया कि उक्त दस्तावेजों को नजरअंदाज करने की आवश्यकता है।

किसी भी अभिलेख से यह स्पष्ट नहीं है कि इस तरह की अस्थायी अनुमतियाँ

दिए गए थे और भले ही दिए गए हों कि उनकी अवधि समाप्त हो गई है या नहीं। अन्यथा भी अपीलार्थी के लिए कथित अनुमतियों पर अपनी बात रखने का कोई अवसर नहीं था। इसलिए, हम विचार करने का प्रस्ताव नहीं करते हैं और

प्रतियोगी प्रत्यर्थी द्वारा प्रस्तुत किए गए ऐसे दस्तावेजों पर टिप्पणी करें।

केरल राज्य सड़क परिवहन निगम v.

बेबी पी. पी. और ओ. आर. एस. [मोहन एम. शांतनागौदर, जे.]

34. श्री आर. बसंत ने पंजाब रोडवेज बनाम पंजाब पर बहुत अधिक भरोसा किया।

साहिब बस एंड ट्रांसपोर्ट कंपनी, (2010) 5 एस. सी. सी. 235 में यह दावा करने के लिए सूचित किया गया है कि अस्थायी परमिट तब भी दिए जा सकते हैं जब एस. टी. यू. ने परमिट के लिए आवेदन किया हो। उस मामले में, इस न्यायालय ने निम्नानुसार अभिनिर्धारित कियाः

" 34. उपर्युक्त प्रावधान बताता है कि कहाँ एक योजना है

धारा 100 की उप-धारा (3) के तहत प्रकाशित किया गया है

मामला हो सकता है, उसके अनुसार के अलावा कोई अनुमति नहीं देगा योजना के प्रावधानों के साथ। एक अपवाद तराशा गया है

धारा 104 के परंतुक में कहा गया है, जहां कोई आवेदन नहीं है किसी भी अधिसूचित क्षेत्र के संबंध में एसटीयू द्वारा अनुमति दी गई है।

या किसी अनुमोदित योजना के अनुसरण में अधिसूचित मार्ग, एस. टी. ए. या

आर. टी. ए., जैसा भी मामला हो, अस्थायी परमिट दे सकता है

ऐसे किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग के संबंध में कोई भी व्यक्ति इस शर्त के अधीन कि ऐसी अनुमति प्रभावी नहीं होगी

उस क्षेत्र या मार्ग के संबंध में एसटीयू को परमिट जारी करने पर। हमारे विचार में एक ऐसे मामले के संबंध में भी यही स्थिति है जहाँ

एस. टी. यू. अनुमति देने के बावजूद सेवा का संचालन नहीं करता है या

दिए गए परमिट को सौंप देता है या परमिट का उपयोग नहीं कर रहा है। ऐसे में एक स्थिति यह मानी जानी चाहिए कि परमिट के लिए कोई आवेदन नहीं है

अस्थायी आवश्यकता होने पर अनुमति दें। नियमित अनुमति देकर निजी ऑपरेटरों के लिए आर. टी. ए. निर्धारित अनुपात को खराब कर देगा।

उस योजना के तहत जो कानूनी रूप से अस्वीकार्य है। ”

(जोर दिया गया)

35. की ओर से किए गए मजबूत प्रस्तुतियों के बावजूद

उत्तरदाता नं। 1 , यह बना हुआ है कि पंजाब रोडवेज (उपरोक्त) तथ्यों के आधार पर वर्तमान मामले से अलग है। उस मामले में, पंजाब सरकार की योजना ने राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर सभी मार्गों को एसटीयू और निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों के बीच एक निर्दिष्ट अनुपात में साझा किया। संबंधित अधिकारियों के साथ-

साथ उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया कि निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटरों को नियमित परमिट दिए जा सकते हैं जहां एसटीयू अपने परमिट का उपयोग नहीं कर रहा है। हालाँकि, इस न्यायालय ने राहत के रूप में "नियमित" परमिट के अनुदान पर आपत्ति जताई, क्योंकि ऐसा करने से योजना में निहित अनुपात बिगड़ जाएगा। अस्थायी परमिट संतुलन को प्रभावित नहीं करेंगे और इसलिए ऐसी स्थिति में बेहतर थे जहां योजना ने अनिवार्य किया कि मार्गों को एक विशिष्ट अनुपात में विभाजित और उपयोग किया जाए। हाथ के मामले में, विशिष्ट अनुपातों में विभाजन की कोई आवश्यकता नहीं है। हम उस मामले में निष्कर्षों को वर्तमान परिदृश्य में लागू करने का कोई कारण नहीं देखते हैं।

36. यह तर्क कि आर. टी. ए. का बाद का आदेश निर्विवाद बना हुआ है, और प्रतिवादी नं. 1 इसलिए अधिसूचित मार्ग पर अपनी सेवाओं को संचालित करने का हकदार है, जिसे स्वीकार नहीं किया जा सकता है। चूंकि अधिनियम की धारा 104 के प्रावधान के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करने के लिए आर. टी. ए. को निर्देश देने के साथ मामले को आर. टी. ए. को वापस भेजने के एस. टी. ए. टी. के आदेश, जिसकी उच्च न्यायालय द्वारा पुष्टि की गई थी, को इस अपील में हमारे द्वारा गलत माना गया है, इसलिए आर. टी. ए. के परिणामी आदेश दिनांक 23.02.2017 की भी आवश्यकता है।

अवैध माना जाए। इसके अलावा, हमने मामले को पूरी तरह से सुना है और प्रतिवादी नं. 1 , हमारे विचार में, यह बहुत अधिक तकनीकी है। जो भी हो, क्योंकि हम पाते हैं कि प्रत्यर्थी नहीं। 1 अधिसूचित मार्गों पर स्टेज कैरिज बसें चलाने का हकदार नहीं है, प्रत्यर्थी संख्या 1 के पक्ष में आर. टी. ए. द्वारा 23.02.2017 पर दी गई अस्थायी अनुमति। 1 अलग रखा जाता है।

37. इस चर्चा को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित उत्तर सामने आता हैः
• एक निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर को अधिसूचित मार्ग पर गुजरने के लिए एक अस्थायी परमिट जारी नहीं किया जा सकता है।

एसटीयू, के तहत प्रदान की गई अनुमेय दूरी से अधिक

योजना।

• पुनः व्यक्त करने के लिए, इस मामले के तथ्यों के तहत, यह एक के लिए खुला नहीं है

निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर (प्रतिवादी सं। 1) निजी स्टेज कैरिज ऑपरेटर (योजना के तहत निर्दिष्ट) के मार्ग के 5 किलोमीटर या 5 प्रतिशत (जो भी कम हो) से अधिक के लिए एक अधिसूचित मार्ग पर ओवरलैप करके अपनी सेवाओं का संचालन करना। एसटीयू द्वारा।

38. तदनुसार, एस. टी. ए. टी. का निर्णय, प्रत्यर्थी को अस्थायी अनुमति देने वाला आर. टी. ए. का परिणामी आदेश नं. 1 , साथ ही उच्च न्यायालय के फैसले को भी दरकिनार कर दिया जाता है। हमारे समक्ष अपीलों की अनुमति दी जाती है। नतीजतन, ओ. पी. (ग) 2017 की सं. 1827, जैसा कि अपीलार्थी के. एस. आर. टी. सी. द्वारा पसंद किया गया है, अनुमत है। ओ. पी. के बारे में (सी) 2017 का सं. 1784 और ओ. पी. (ग) 2017 का सं. 581, वही आदेश उनके परिणाम को नियंत्रित करेगा।

अ

पीलों की अनुमति दी गई।

दिव्या पांडे