[2018] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 747

ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ

ਬਨਾਮ

ਬੇਬੀ ਪੀ. ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5257)

ਮਈ 16, 2018

[ਕੁਰੀਅਨ ਜੋਸਫ, ਮੋਹਨ ਐਮ ਸ਼ਾਂਤਨਾ ਗੌਡਰ ਅਤੇ ਨਵੀਨ ਸਿਨਹਾ, ਜੇ.ਜੇ.)

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 – ਅਧਿਆਇ 6 – ਉਪ-ਧਾਰਾ 99, 100, 103 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 104 ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ - ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ - ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ - ਜਦੋਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ - ਸਹੀ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ - ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ.) ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੀਆਂ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੇ ਪੱਲੀਸੇਰੀ-ਅੰਗਾਮਾਲੀ-ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਰੂਟ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ - ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਆਰ.ਟੀ.ਏ.) ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ - ਕਿਹਾ: ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਯੋਜਨਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੱਖਦੀ ਹੈ - ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ - ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਯੋਜਨਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ

ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ - ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਦਾ ਰਸਤਾ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ - ਧਾਰਾ 104 ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਜੀਵਨ ਦਾ ਸਾਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਭਾਵ, ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੇ ਵਾਹਨ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚੱਲਦੇ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ - ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੀਆਂ 450 ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੱਸਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਚੱਲਦੀਆਂ ਹਨ - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਦੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ 5٪ (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਸ ਰੂਟ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜੋ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਾਹੀ ਹੈ ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ – ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 - ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950 - ਧਾਰਾ 3 - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 - ਉਪ-ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਅਤੇ 68-ਡੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ।

747

XXXXXX

ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ - 'ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ' ਅਤੇ 'ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ' - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ।

ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ - ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 - ਧਾਰਾ 104 ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ।

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ

ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ 1.1 ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਤੇ 100 ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦਾ ਛੇਵਾਂ ਅਧਿਆਇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ.) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੀਆਂ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 99 ਤਹਿਤ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਸ਼ਲ, ਉਚਿਤ, ਕਿਫਾਇਤੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਗਾਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ (ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ), ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਧਾਰਾ 99 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਜਾਂ ਸੋਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਜਾਂ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 100 (3) ਤਹਿਤ ਅਖ਼ਬਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਯੋਜਨਾ ਅੰਤਿਮ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ "ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਯੋਜਨਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਨੂੰ "ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਏਰੀਆ" ਜਾਂ "ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 103 ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 104 ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 11, 12) [758-G; 759-F-H; 760-A-C]

1.2 ਧਾਰਾ 104 ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (3) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੇ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਮੰਗਿਆ ਹੈ, ਆਰ.ਟੀ.ਏ. (ਜਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਏ., ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ) ਅਜਿਹੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਉਸ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (3) ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਯੋਜਨਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 15, 16) [761-ਏ-ਸੀ, ਡੀ]

XXXXXX

ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀ. ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ 749

1.3 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਤੋਂ ਅਲੱਗ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਵੀ ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਯੋਜਨਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ

ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਆਪਰੇਟਰ ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 17, 18][762-ਐਫ; 763-ਸੀ-ਡੀ]

1.4 ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਦਾ ਰਸਤਾ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸੂਚਿਤ ਰਸਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਕੋਲ ਆਪਣੀਆਂ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਕੀਮ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਜੀਵਨ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੇ ਵਾਹਨ ਯੋਜਨਾ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚੱਲਦੇ, ਜਿਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੀਆਂ 450 ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੱਸਾਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੱਕ ਕੋਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰਸਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨਾਲ। ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ 8 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੱਕ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਵਿਚਕਾਰ ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਹੋਰ ਬੱਸਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣਾ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ

ਚਲਾਉਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਅਤੇ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੇ 5% (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਲਈ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਅਤੇ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਪੈਚ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰੂਟ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਸਿਰਫ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਕੀਮ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਓਵਰਲੈਪ ਸਿਰਫ 1.4 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਭਾਵ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦਾ ਲਗਭਗ 50% ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਇਸ 'ਤੇ ਸਹੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਜਦੋਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਉਕਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇੱਕ ਦਿਨ ਵਿੱਚ 452 ਬੱਸਾਂ (770 ਯਾਤਰਾਵਾਂ) ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 19, 20] [763-E-H; 764-B-D]

XXXXXX

1.5 ਸਕੀਮ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਿੰਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਕਰਣ ਨੂੰ ਲੁਕਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਵਾਂ ਰਸਤਾ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (15 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ) ਅਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ) ਨੂੰ ਜੋੜਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਨਵਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਰਸਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਨਾਲ ਓਵਰਲੈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਕੀਮ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਜਿਤ ਹੈ।

ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਸ ਰੂਟ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਾਹੀ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 25-27] 768-ਬੀ-ਸੀ, ਈ-ਐਫ]

XXXXXX

ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀ. ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ 751

1.6 ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਰਸਤੇ ਦੇ 5% ਜਾਂ 5% (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਚੌਰਾਹੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈ। ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦਾ ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਰੂਟ ਨਾਲ ਟ੍ਰੈਵਰਿੰਗ ਅਤੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਬੰਦੀ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਇਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਘੇ ਦੀ ਆੜ ਵਿਚ ਇਕੋ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀਆਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਘਾਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ "ਕੱਟਣਾ"। ਇਸ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਲਈ ਇਹ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰੇ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧੇ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੀ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 28] [768-G-H; 769-A-C]

1.7 ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਅਤੇ ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ "ਕੱਟਣਾ"।

ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। "ਸਕੀਮ" ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ "ਅੰਤਰ-ਅੰਤਰ" ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਸਿਰਫ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ "ਲਾਘਾਂ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਇੱਕੋ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਆਪਣੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਪਵਾਦ ਸਿਰਫ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇ ਉਲਟ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਅਖੰਡਤਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇੱਕ ਲਾਘੇਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 29][769-ਡੀ; 770-ਬੀ-ਡੀ]

XXXXXX

1.8 ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਦੀ ਅਸਾਧਾਰਣ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਸਕੀਮ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੈਰੀਅਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕੋ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਖੇਡੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਾਘੇਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਦਾ ਰੂਟ ਸਿਰਫ ਆਪਣੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਇਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਲਾਘੇਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਉਸ ਦੇ ਕੁੱਲ ਰਸਤੇ ਦੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ 5% ਦੋਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ

ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 5 (ਸੀ) ਅਤੇ 6 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਯੋਜਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੋ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਅਤੇ ਛੱਡਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਵੇਗੀ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦਾ ਰਸਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੇ 5٪ (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 30, 31) [771-D-F]

1.9 ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਮੰਨਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ 23.02.2017 ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ, ਐਸ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। (ਪੈਰਾ 32, 36) [771-G-H; 774-C]

1.10 ਇਸ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਜਵਾਬ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ:

(i) ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਐਸਟੀਯੂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।

(ii) ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ) ਦੇ ਰੂਟ ਦੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ 5٪ (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 37] [774-C-E]

ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਸਾਹਿਬ ਬੱਸ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ **(2010) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 235: [2010] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 256 - ਵੱਖਰਾ ਹੈ।**

ਆਦਰਸ਼ ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1985) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 557- ਦਾ ਅਨੁਸਰਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**

ਗਜਰਾਜ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1997) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 650: [1996] 6 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 172**; ਦਵਾਰਕਾ ਪ੍ਰਸਾਦ ਬਨਾਮ ਦਵਾਰਕਾ ਦਾਸ ਸਰਾਫ **(1976) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 128: [1976] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 277**; ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਅਨਵਰ ਅਹਿਮਦ ਅਤੇ ਹੋਰ **(1997) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 191: [1996] 7 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 98**; ਮੈਸੂਰ ਰਾਜ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਮੈਸੂਰ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ **(1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 750: [1975] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 615**; ਕਰਨਾਟਕ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਅਸ਼ਰਫੁਲ ਖਾਨ **(2002) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 560: [2002] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 194**; ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੰਜੀਦਾ ਬਾਨੋ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2005) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 280 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**

ਬਲੈਕ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਆਫ ਲਾਅ, **5 ਵਾਂ ਸੰਸਕਰਣ**.; ਲਾਅ ਲੈਕਸੀਕੋਨ, ਰੀਪ੍ਰਿੰਟ ਐਡੀਸ਼ਨ, 1987; ਚੈਂਬਰਜ਼ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ; ਵੈਬਸਟਰ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ, **ਭਾਗ 1;** ਸ਼ਾਰਟਰ ਆਕਸਫੋਰਡ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ, **ਭਾਗ 1;** ਸੰਖੇਪ ਆਕਸਫੋਰਡ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

<u>ਕਾਨੂੰਨ ਕੇਸ ਹਵਾਲਾ</u>

(1985) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 557	ਦਾ ਅਨੁਸਰਣ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 11
1996 6 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 172	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 16
1976 6 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 277	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 17
19961 ਸੁਪ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 98	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 23
1975 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 615	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 29
2002 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 194	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 30
(2005) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 280	ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ	ਪੈਰਾ 32
2010 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 256	ਵੱਖਰਾ ਹੈ	ਪੈਰਾ 34

XXXXXX

754 ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ [2018] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ.

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5257

2017 ਦੇ ਓ.ਪੀ.ਸੀ. ਨੰਬਰ 1827 ਵਿੱਚ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 02.08.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਨਾਲ

2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5258 ਅਤੇ 5259

ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਵੀ.ਗਿਰੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਦੀਪਕ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਯਾਨਮੀ ਫਜ਼ਾਂਗ, ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਵੀ, ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰਨ ਕੇਆਰ, ਰਣੀਵ ਦਹੀਆ, ਕੁਨਾਲ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀਰਾਮ ਪੀ, ਨਚਿਕੇਤਾ ਵਾਜਪਾਈ, ਅਮਿਤ ਕ੍ਰਿਸ਼ਣਨ,

ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਆਰ. ਬਸੰਤ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸੰਤੋਸ਼ ਕ੍ਰਿਸ਼ਣਨ, ਕੇ. ਵੀ. ਜੀ. ਨਾਇਰ, ਨਿਸ਼ੇ ਰਾਜਨ ਸ਼ੋਂਕਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੂ ਕੇ ਜੋ.ਏ., ਅਲੀਮ ਅਨਵਰ, ਰੀਗਨ ਐਸ ਬੇਲ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਮੋਹਨ ਐਮ ਸ਼ਾਂਤਨਾਗੌਡਰ, ਜੇ. ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ (Leave granted)

2. ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ 2017 ਦੇ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1827, 2017 ਦੇ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1784 ਅਤੇ 2017 ਦੇ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 581 ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 11.01.2017 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ' 'STAT') ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) 2016 ਦੇ ਐਮ.ਵੀ.ਏ.ਆਰ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 53 ਵਿੱਚ। ਇਸ ਵਿਚ 'STAT' ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਕਟ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

3. ਜੀ.ਓ. (ਪੀ) ਨੰਬਰ 42/2009/ਟ੍ਰਾਨ ਰਾਹੀਂ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਮਿਤੀ 14.07.2009 ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ, ਉਚਿਤ, ਕਿਫਾਇਤੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰੀ ਸੜਕ

ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਯੋਜਨਾ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਟਾਯਮ-ਕੋਝੀਕੋਡ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ.' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਖੰਡ 4 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:

“4.	ਕੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।	ਹਾਂ, 9.5.2006 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਜਦੋਂ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਉਪਰੋਕਤ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਕਤ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ 09.05.2006 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ

		ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਬਦਲ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦਾ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

4. ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਪਰਮਿਟ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 09.05.2006 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਵੀਂ ਸੇਵਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਕਤ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਸਬੰਧਤ ਗਿਣਤੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਸੀ ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਉਸੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਦਾ ਹੈ. ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਤਾਂ 09.05.2006 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣਗੇ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ 09.05.2006 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਰਹਿਣਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨਵੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਖੰਡ 5 (ਸੀ) ਅਤੇ 6 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੋ:

“5 (c)	ਕੀ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਯੋਜਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਮਾਰਗ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੋ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਜਾਂ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ।	, ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ 4 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਵਾਲੇ ਰਸਤੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ. ਦੂਜੇ ਰੂਟਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਆਪਣੇ ਰੂਟਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦਾ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ 5 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ, ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ, ਨੂੰ ਚੌਰਾਹੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲੇਗੀ।
6.	ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਗਿਣਤੀ ਜਾਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ।	ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਮੰਗ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ"

5. ਉਪਰੋਕਤ ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਖੰਡ 5 (ਸੀ) ਅਤੇ 6 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੋ ਥਾਵਾਂ

ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਅਤੇ ਛੱਡਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਏਗੀ, ਜੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦਾ ਰਸਤਾ ਲਾਘੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੇ 5٪ (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ।

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਹੈ। 2017 ਦੇ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 26954 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੇਬੀ ਪੀ.ਪੀ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਜੋਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ), ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ, ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਆਰਟੀਏ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਪੱਲੀਸੇਰੀ-ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਰੂਟ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾ ਸਕੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇਸ ਰਸਤੇ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ। ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ 22.12.2015 ਨੂੰ ਦਾਇਰ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਰਸਤੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 14.07.2009 ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੋਟਾਯਮ ਕੋਝੀਕੋਡ ਦੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨਾਲ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਲਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ 2016 ਦਾ ਐਮ.ਵੀ.ਏ.ਆਰ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 53 ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ STAT ਕੋਲ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 11.01.2017 ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮਾਮਲਾ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ।

7. STAT ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 2017 ਦਾ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1827 ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੜਕਾਇਆ। 2017 ਦੇ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 32804 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1, ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੇ 2017 ਦਾ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1784 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। 2018 ਦੇ ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 101 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1, ਇੱਕ ਹੋਰ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ, ਨੇ ਵੀ 2017 ਦਾ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 581 ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ 02.08.2017 ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ:

"35. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ Ext. P8 ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮੈਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਕਿ ਪਹਿਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਉਪਾਅ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਫਰਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਸੋਧਾਂ/ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਪਾਸ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਣ। ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈਣ ਅਤੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਉਮੀਦ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਨਿਭਾ ਸਕਦਾ। ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ Ext.P 5 ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਅਸਲ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

8. STAT ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਨਿਰਾਸ਼ ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਦਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

• ਕੀ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ) 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੂਰੀ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਉਹ ਵੀ ਸਿਰਫ ਅੰਤਰ-ਅੰਤਰ ਲਈ ਨਹੀਂ, ਬਲਕਿ ਸਿਰਫ ਲੰਘਣ ਲਈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨ ਲਈ?

XXXXXX

ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ,

• ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਕਰਕੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਦੇ ਰੂਟ ਦੇ 5% ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ 5% ਤੋਂ ਵੱਧ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਸੇਵਾ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਚੌਰਾਹੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ?

9. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਵੀ ਗਿਰੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐਸਟੀਯੂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਸਿਵਾਏ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ; ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦਾ

ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵੀ ਇਸ ਸਕੀਮ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ; ਸਕੀਮ ਦੀ ਖੰਡ 5 (ਸੀ) ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦਾ ਰੂਟ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨਾਲ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਓਵਰਲੈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਦਿਨ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

10. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ੍ਰੀ ਆਰ. ਬਸੰਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ; ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਉਦੋਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਰਸਤੇ ਦੀ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਾਂ ਘੱਟ ਸੇਵਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪੱਲੀਸਰੀ-ਅੰਗਾਮਾਲੀ-ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ; 2009 ਵਿੱਚ ਯੋਜਨਾ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਤਿੰਨ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਧਿਆਨ ਇਸ ਤੱਥ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਕਿ STAT ਦੇ ਰਿਮਾਂਡ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੇ 23.02.2017 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਬਿਨਾਂ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਟੇਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਰਿਮਾਂਡ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਸਵਾਲ ਚੁੱਕੇ ਹਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੀ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾਂਦਾ।

11. ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਣਾਉਣ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਤੇ 100 ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਆਦਰਸ਼ ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (1985) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 557 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਲੰਘਣ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਸੀ:

XXXXXX

ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀ.ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ

[ਮੋਹਨ ਐਮ. ਸ਼ਾਂਤਨਾ ਗੌਡਰ, ਜੇ.] 759

"3. ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸਮੇਤ ਹਾਈਵੇਅ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਅਤੇ ਮੁੜ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਜਨਤਾ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰਾਜ ਜਨਤਾ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਸ਼ਾਂਤੀ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਅਤੇ ਨਿਯਮਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਲੰਘਣ ਦੇ ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਘਟਨਾ ਵਜੋਂ, ਜਨਤਾ ਦਾ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ ਆਨੰਦ ਜਾਂ ਮਨੋਰੰਜਨ ਲਈ ਜਾਂ ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ, ਬੇਸ਼ਕ, ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਅਨੁਛੇਦ 19 (6) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਾਜ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰੋਬਾਰ, ਉਦਯੋਗ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੇ ਰਾਜ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ, ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ, ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਹੋਰ। ਕਾਨੂੰਨ ਸਾਰੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਇਹ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਇਹ ਪੂਰੇ ਰਾਜ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। "ਸੇਵਾ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਆਮ ਮੋਟਰ ਸੇਵਾ, ਬਲਕਿ ਮੋਟਰ ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਲੈਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ 'ਤੇ ਇਜਾਰੇਦਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਸਭ ਹੁਣ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

12. ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ 5 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਦਕਿ ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ 6 ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 98 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਧਿਆਇ 6 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਵੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਅਧਿਆਇ 5 ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਸੰਤੁਲਨ ਹੋਵੇ। ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੀਆਂ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਤਹਿਤ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਸ਼ਲ, ਉਚਿਤ, ਕਿਫਾਇਤੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਗਾਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਸਟੀਯੂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਅਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ (ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ), ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (1) ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੰਗੇ ਜਾਣਗੇ। ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਜਾਂ ਸੋਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਜਾਂ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (3) ਤਹਿਤ ਅਖ਼ਬਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਯੋਜਨਾ ਅੰਤਿਮ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ "ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਯੋਜਨਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਨੂੰ "ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ" ਜਾਂ "ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 103 ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੇ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

13. ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦਾ ਅਧਿਆਇ 4 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਅਧਿਆਇ 5 ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ। 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ 4-ਏ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 6 ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 4-ਏ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਧਾਰਾਵਾਂ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 6 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰਾਬਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਵਧੇਰੇ ਸਟੀਕ ਤੌਰ 'ਤੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਤੇ 100 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਅਤੇ 68-ਡੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ।

14. ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"**104. ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ** - ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 100 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਸ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ।

15. ਧਾਰਾ 104 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (3) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੇ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਮੰਗਿਆ ਹੈ, ਆਰ.ਟੀ.ਏ. (ਜਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਏ., ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ) ਅਜਿਹੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਸ਼ਰਤ 'ਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਉਸ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਸਟੀਯੂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

16. ਹੁਣ ਤੱਕ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (3) ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਯੋਜਨਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਕੀਮ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗਜਰਾਜ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰ(1997) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 650 ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"51. ਸਬੰਧਤ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਪੂਰਵਕ ਅਤੇ ਚਿੰਤਾ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਤਾਕਤ ਹੈ। ਇਹ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਦੁਹਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਐਕਟ ਜਾਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਇੱਕ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਸਕੀਮ ਹੈ। ਇਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਸਕੀਮਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 217 (2) (ਏ) ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 102 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੋਧਿਆ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ, ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਰਹਿਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਠੱਪ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ, ਰੂਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 101 ਤਹਿਤ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜਾਂ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਸੇਵਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਧਾਰਾ 101 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਅੜਿੱਕੇ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਨਾਲ, ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 87 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮੇਲੇ ਜਾਂ ਧਾਰਮਿਕ ਇਕੱਠਾਂ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਨੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਾਮਿਤ ਮੌਜੂਦਾ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਚਾਇਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ, ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਅਤੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਕੋਰੀਡੋਰ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣ ਗਏ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹਨ, ਨਾਮਿਤ ਆਪਰੇਟਰ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਹਨ, ਸੰਸਦ ਨੇ ਸੋਚਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ 6 ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 6-ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ

68-ਐਫ (1-ਡੀ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 5 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਤਹਿਤ ਬਚੇ ਹੋਏ ਨਾਮੀ ਆਪਰੇਟਰ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਲਾਂਘੇ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਖੋਹਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੱਭਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਨਿਆਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

XXXXXX

17. ਇਸ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਤੋਂ ਅਲੱਗ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਆਪਣੀ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵੀ ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਦੇ ਸਮਾਨ ਯੋਜਨਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਦਵਾਰਕਾ ਪ੍ਰਸਾਦ ਬਨਾਮ ਦਵਾਰਕਾ ਦਾਸ ਸਰਾਫ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਚਾਰ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ (1976) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 128 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਧਾਰਾ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ:

"18... ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਇੱਕ ਸਥਿਰ ਨਿਯਮ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ। ਇਹ ਕੋਈ ਵੱਖਰਾ ਜਾਂ ਸੁਤੰਤਰ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ।

"ਸ਼ਬਦ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਤਲਾਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ" (1912 ਏ.ਸੀ. 544) ਜੇ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਜੋ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਹੈ ਉਹ ਸਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨਾ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਨਿਯਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਵਜੋਂ ਖੜ੍ਹੀ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕ ਵਿਵਸਥਾ ਸਿਰਫ ਇਕ ਵਿਵਸਥਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੁਨਹਿਰੀ ਨਿਯਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਵਸਥਾ ਸਮੇਤ ਪੂਰੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਉਹ ਆਪਸੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕ ਦੂਜੇ 'ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਕ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਨਿਰਮਾਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

XXXXXX

ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀਪੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

[ਮੋਹਨ ਐਮ. ਸ਼ਾਂਤਨਾ ਗੌਡਰ, ਜੇ.] 763

18. ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਕੀਮ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕੋਈ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਆਪਰੇਟਰ ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ

ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

19. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਤੇ ਹਰ ਰੋਜ਼ 452 ਬੱਸਾਂ (770 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ) ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਯਾਨੀ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਕੋਲ ਆਪਣੀਆਂ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਸਕੀਮ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਜੀਵਨ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ ਜੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੇ ਵਾਹਨ ਯੋਜਨਾ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚੱਲਦੇ, ਜਿਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੀਆਂ 450 ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੱਸਾਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚੱਲਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੱਕ ਕੋਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰਸਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਨਾਲ।

XXXXXX

20. ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ 8 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਪੱਲੀਸਰੀ

ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੱਕ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਵਿਚਕਾਰ ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਹੋਰ ਬੱਸਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣਾ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ, ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਅਤੇ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੇ 5% (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਲਈ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ। ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਅਤੇ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ, ਅਤੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਪੈਚ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰੂਟ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਸਿਰਫ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਕੀਮ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਓਵਰਲੈਪ ਸਿਰਫ 1.4 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਭਾਵ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦਾ ਲਗਭਗ 50% ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਇਸ 'ਤੇ ਸਹੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਜਦੋਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਉਕਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇੱਕ ਦਿਨ ਵਿੱਚ 452 ਬੱਸਾਂ (770 ਯਾਤਰਾਵਾਂ) ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

21. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਪੇਰੂਮਬਾਵੂਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਵਿਖੇ ਉਤਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੁਵਿਧਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 99 ਅਧੀਨ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੀਆਂ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਬੰਧਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਸੁਵਿਧਾ ਆਦਿ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 100 (1) ਤਹਿਤ

ਸਕੀਮ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਾਂ ਤਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨੋਟਿਸ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਦਰਸ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਸਵਾਲ ਕੋਟਾਯਮ-ਕੋਝੀਕੋਡ ਮਾਰਗ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫਾਇਦਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਤੋਲਣ ਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਪੱਲੀਸਰੀ ਤੋਂ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਸਿੱਧਾ ਪੇਰੁਮਬਾਵੂਰ ਜਾਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇ।

XXXXXX

22. ਇਹ ਸਭ ਜਾਣਦੇ ਹਨ ਕਿ ਛੋਟੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੰਬੇ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਹਿੱਸਿਆਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਕਸਰ ਗਲਤ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਸਤੇ ਦੇ ਹਰ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸਹੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਲਗਭਗ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਜੇ ਸੱਚਮੁੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੁਵਿਧਾ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਗਿਰੀ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਅਸੁਵਿਧਾ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਗੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਆਦਰਸ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ,

"7... ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਏ ਤੋਂ ਬੀ ਤੱਕ ਸਿੱਧੀ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੂਟ ਸੀ-ਡੀ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫਾਇਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਹ ਸਭ ਜਾਣਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਖੌਤੀ "ਕੋਰੀਡੋਰ ਪਾਬੰਦੀਆਂ" ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ, ਛੋਟੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ ਦੇ "ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ" ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੰਬੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਕਸਰ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਰਸਤੇ ਦੇ

ਹਰ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਸਹੀ ਜਾਂਚ ਰੱਖਣਾ ਲਗਭਗ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਕਸਰ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟਰਮੀਨਸ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਟਰਮੀਨਸ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਖੌਤੀ "ਕੋਰੀਡੋਰ ਪਾਬੰਦੀਆਂ" ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਰਫ ਮਜ਼ਾਕ ਜਾਂ ਜਾਲ ਹਨ। ਜੇ ਸੱਚਮੁੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੇ ਸੁਝਾਅ ਅਨੁਸਾਰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੁਵਿਧਾ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਅਸੁਵਿਧਾ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਲੋੜੀਂਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਗੇ।

"14... ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦਾ ਨੋਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ। ਧਾਰਾ 68-ਸੀ ਅਧੀਨ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 68-ਡੀ ਅਧੀਨ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸੋਧਣ ਵੇਲੇ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਹੋਏ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਬਿੰਦੂ ਤੱਕ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਉਚਿਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਆਮ ਸੈਕਟਰ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਖੰਡ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਸੈਕਟਰਾਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਸੈਕਟਰਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਰਸਤਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਖਲ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ 1976 ਦੇ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਐਕਟ 27 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਧਾਰਾ 5 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਲਾਇਸੈਂਸ ਫੀਸ ਯਾਤਰੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਅਸੁਵਿਧਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜ

ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟਾਕਿਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਚੰਗੀ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜੀ ਅਸੁਵਿਧਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

XXXXXX

23. ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਅਨਵਰ ਅਹਿਮਦ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (1997) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 191 ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"6. ਇਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਇਕ ਵਾਰ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਅਤੇ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ, ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ, ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ, ਅਸਥਾਈ ਜਾਂ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨਾਲ ਸਕੀਮ ਦੁਆਰਾ ਬਚਾਈ ਗਈ ਹੱਦ ਤੱਕ।

"7. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਕੀਮ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 100 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਕੋਲ ਆਪਣੀਆਂ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾ ਅਨੁਸਾਰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਇਜਾਰੇਦਾਰੀ

ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਜੀਵਨ ਦਾ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਸਾਹ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿਗਮ ਯੋਜਨਾ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਅਸੁਵਿਧਾ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਟਾਲਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚ ਜੀਵਨ ਦਾ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਸਾਹ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ, ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਮਾਸਕ ਪਹਿਨਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਪਰਮਿਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮਾਣਹਾਨੀ ਦੇ ਦਰਦ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਰੈਂਡੀ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟ ਲੈਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੈ।

XXXXXX

ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀਪੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

[ਮੋਹਨ ਐਮ. ਸ਼ਾਂਤਨਾ ਗੌਡਰ, ਜੇ.] 767

8. ਪਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਦੋ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ ਨਵਾਂ ਰੂਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ? ਇਹ ਉਪਕਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਰਾਹੀਂ ਜੰਮੇ ਹੋਏ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਿੰਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਕਰਣ ਨੂੰ ਲੁਕਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬਦਲੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਰੂਟ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ

ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਦੋ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ ਨੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

24. ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਅਸੁਵਿਧਾ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਤੋਂ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬਚਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ / ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਸੁਵਿਧਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਸਕ ਪਹਿਨ ਕੇ ਮਨਾਹੀ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਘੁਸਪੈਠ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦੇ ਬਹਾਨੇ, ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਨ ਲਈ।

25. STAT ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਅਤੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਫਿਊਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਵੇਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਨਵਾਂ ਰੂਟ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਉਪਕਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿਛਲੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਰਾਹੀਂ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਜੰਮੇ ਹੋਏ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸਕੀਮ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਭਿੰਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਵਾਈਸ ਨੂੰ ਲੁਕਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼

ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਵਾਂ ਰਸਤਾ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (15 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ) ਅਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ (13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ) ਨੂੰ ਜੋੜਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਨਵਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਰਸਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਨਾਲ ਓਵਰਲੈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਕੀਮ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਜਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰੂਟ ਨੂੰ ਜੋ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

XXXXXX

26. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਦੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ 5% (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

27. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਉਸ ਰੂਟ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਹੁੰਦਾ ਹੈ; ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਾਹੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਭਾਵ ਅੰਗਾਮਾਲੀ ਤੋਂ ਪੇਰੁਮਬਾਵੂਰ ਤੱਕ ਸੈਂਕੜੇ ਬੱਸ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਲਈ ਉਸ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਲੈਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

28. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਰੂਟ ਦੇ 5% ਜਾਂ 5% (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ, ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਘੇਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵੀ ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਲਈ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨਾਲ ਲੰਘਣ ਅਤੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦਾ ਲਾਘਾਂ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਰਸਤੇ ਨਾਲ ਲੰਘਣ ਅਤੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਬੰਦੀ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਘੇਂ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀਆਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ 13 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਘਾਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ "ਕੱਟਣਾ"। ਇਸ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਲਈ ਇਹ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸੀਮਾ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰੇ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧੇ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੀ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

XXXXXX

_ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀ.ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ

[ਮੋਹਨ ਐਮ. ਸ਼ਾਂਤਨਾਗੌਦਰ, ਜੇ.] 769

29. ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਅਤੇ ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ ਅਰਥ ਨੇੜਿਓਂ ਪੜਤਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਬਲੈਕ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਆਫ ਲਾਅ ਵਿੱਚ, 5 ਵਾਂ ਸੰਸਕਰਣ, ਸ਼ਬਦ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ: ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਗਲੀ ਜਾਂ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਉਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਦੋ ਗਲੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤੀ ਜਗ੍ਹਾ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ. ਸੜਕਾਂ ਜਾਂ ਰਾਜਮਾਰਗਾਂ ਦੋਵਾਂ ਲਈ ਆਮ ਜਗ੍ਹਾ ਜੋ ਕਿ ਕਰਬ ਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਲਾਅ ਲੈਕਸੀਕੋਨ ਰੀਪ੍ਰਿੰਟ ਐਡੀਸ਼ਨ, 1987 ਵਿੱਚ "ਅੰਤਰ-ਅੰਤਰ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ "ਪਾਰ ਕਰਨਾ; ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕੱਟਣਾ ਜਾਂ ਵਿਚਕਾਰ; ਇੱਕ ਸ਼ਬਦ ਜੋ ਇੱਕ ਲਾਈਨ ਦੇ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਅੰਤਰਾਲ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕਰਦਾ ਹੈ"।

ਚੈਂਬਰਜ਼ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ, "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੱਟਣਾ: ਆਪਸੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੱਟਣਾ ਜਾਂ ਪਾਰ ਕਰਨਾ; ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣਾ, v.i. ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ; ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨੂੰ ਕੱਟਣਾ; ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਇੰਟਰਸੌਕਟਿੰਗ: ਉਹ ਬਿੰਦੂ ਜਾਂ ਰੇਖਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਸਤਹਾਂ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕੱਟਦੀਆਂ ਹਨ (ਜੀ.ਈ.ਓ.ਐਮ.): ਤੱਤਾਂ ਦਾ ਸਮੂਹ ਜੋ ਦੋ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਸੈੱਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਂਝਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਗਣਿਤ): ਇੱਕ ਕਰਾਸਰੋਡ।

ਵੈਬਸਟਰ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ, ਭਾਗ ।, "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਉਸ ਬਿੰਦੂ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਜੋਂ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਲਾਈਨਾਂ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕੱਟਦੀਆਂ ਹਨ (ਜਾਂ ਉਹ ਲਾਈਨ ਜਿਸ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਅਜਿਹਾ ਕਰਦੇ ਹਨ) ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਜਗ੍ਹਾ ਜਿੱਥੇ ਦੋ ਸੜਕਾਂ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਛੋਰਟਰ ਆਕਸਫੋਰਡ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ, ਭਾਗ 1 "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਨੂੰ ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਤੱਥ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹਾਂ; ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਜਿੱਥੇ ਦੋ ਚੀਜ਼ਾਂ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ; ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੀ.ਈ.ਓ.ਐਮ..; ਉਹ ਬਿੰਦੂ (ਜਾਂ ਰੇਖਾ) ਜੋ ਦੋ ਰੇਖਾਵਾਂ ਜਾਂ ਸਤਹਾਂ ਲਈ ਆਮ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕੱਟਦੀਆਂ ਹਨ।

XXXXXX

ਸੰਖੇਪ ਆਕਸਫੋਰਡ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ: ਅੰਤਰ-ਅੰਤਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਪਾਰ ਲੰਘ ਕੇ ਜਾਂ ਲੇਟ ਕੇ ਵੰਡੋ; ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰੋ ਜਾਂ ਕੱਟੋ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਰਥ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ, "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਪਰਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, "ਕੱਟਣਾ" ਹੈ।ਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ "ਸਕੀਮ" ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ "ਅੰਤਰ-ਅੰਤਰ" ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਸਿਰਫ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੰਤਰ-ਅੰਤਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ "ਚੌਰਾਹੇ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਇੱਕੋ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਆਪਣੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਪਵਾਦ ਸਿਰਫ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੇ ਉਲਟ ਕੋਈ ਹੋਰ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਅਖੰਡਤਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇੱਕ ਲਾਘੇ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੈਸੂਰ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਮੈਸੂਰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 750 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ:

“10. ... ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਨਿੱਜੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਇੱਕ

ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ ਭਾਵ ਜਿੱਥੇ ਨਿੱਜੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਾਈਵੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਉਸੇ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਇੱਕ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਸਕੀਮ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਕੋਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰੱਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

***

"12. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲਗਾਤਾਰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਉਸ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਪੂਰੇ ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। <u>ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦਾ ਇੰਟਰਸੈਕਸ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਰਸਤੇ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਲਗਾਈ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਰਸਤੇ ਦੀ ਉਸੇ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਰਸਤੇ ਦੇ ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਲਾਘੇ ਨੂੰ ਉਸੇ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।</u>

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

<u>XXXXXX</u>

ਕੇਰਲ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬੇਬੀ ਪੀ.ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ

[ਮੋਹਨ ਐਮ. ਸ਼ਾਂਤਨਾ ਗੌਡਰ, ਜੇ.] 771

30. ਕਰਨਾਟਕ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਅਸ਼ਰਫੁਲ ਖਾਨ (2002) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 560 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖੇ ਗਏ "ਇੰਟਰਸੈਕਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਿਰਫ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟ ਕੇ ਗੈਰ-ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਅਪਵਾਦ ਸਿਰਫ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਣ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਅਸਾਧਾਰਣ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਇਹ ਸਕੀਮ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੈਰੀਅਰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕੋ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਚੱਲੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਾਘੇਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਦਾ ਰੂਟ ਸਿਰਫ ਆਪਣੀ ਅੱਗੇ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਕੱਟਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਇਕ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

31. ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਖੰਡ 5 (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਲਾਘੇਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਉਸ ਦੇ ਕੁੱਲ ਰਸਤੇ ਦੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ 5٪ ਦੋਵਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਇਹ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਸਕੀਮ ਦੀਆਂ ਖੰਡ 5 (ਸੀ) ਅਤੇ 6 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਯੋਜਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਸਤੇ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੋ ਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈਣ ਅਤੇ ਛੱਡਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਵੇਗੀ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦਾ ਰਸਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰੂਟ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੇ 5٪ (ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ) ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ ਘੱਟ)।

32. ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਵਜੋਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ/ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਮੰਨਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੰਜੀਦਾ ਬਾਨੋ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ (2005) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 280 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ

ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਇਹ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

XXXXXX

"5...ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਆਉਣ-ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਯੋਜਨਾ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ 36 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਹੁਣ 40 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਾਰ ਵਿਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਦੀ ਸਹੀਤਾ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸਕੱਤਰ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਸਿਰਫ 25 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਪਾਇਆ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਰੂਟ ਰਿਜ਼ੋਰਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

33. ਹੈਰਾਨੀ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਅੰਤਿਮ ਦਲੀਲਾਂ ਤੋਂ ਸਿਰਫ ਦੋ ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੁਝ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਯੋਜਨਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਤਿੰਨ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤਿੰਨ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਅਜਿਹੇ

ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਸ਼੍ਰੀ ਬਸੰਤ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹੀ ਰਿਆਇਤ ਜੋ ਤਿੰਨ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਗਿਰੀ ਨੇ ਅੰਤਿਮ ਦਲੀਲਾਂ ਤੋਂ ਦੋ ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਤਾਇਆ ਹੈ; ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਜਾਂ STAT ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਗੱਲ ਕਹਿਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਕਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਫਿਰ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਕਥਿਤ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਗੱਲ ਕਹਿਣ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ।

XXXXXX

34. ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ ਬਸੰਤ ਨੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਸਾਹਿਬ ਬੱਸ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2010) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 235 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਵੱਲੋਂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ 'ਤੇ ਵੀ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

"34. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 100 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਸਕੀਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਐਸ.ਟੀ.ਏ. ਜਾਂ ਆਰ.ਟੀ.ਏ., ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਸਕੀਮ ਦੇ

ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 104 ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਕੀਮ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਐਸ.ਟੀ.ਏ. ਜਾਂ ਆਰ.ਟੀ.ਏ., ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਉਸ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਸਤੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹੋਣਾ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਹੀ ਸਥਿਤੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ., ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਚਲਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਸਮਰਪਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕੇ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

35. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਹ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਇਮ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਕੀਮ ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂਜ. ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਸਾਂਝਾ ਕੀਤਾ। ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਆਪਣੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਹਤ ਵਜੋਂ "ਨਿਯਮਤ" ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਤਾਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਨੁਪਾਤ ਖਰਾਬ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਨਹੀਂ ਦੇਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਯੋਜਨਾ ਨੇ ਰੂਟਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡਣਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹੱਥ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਵੰਡ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਉਸ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਵੇਖਦੇ।

XXXXXX

36. ਇਹ ਦਲੀਲ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦਾ ਬਾਅਦ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਵਾਲ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਇਸ ਲਈ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ STAT ਵੱਲੋਂ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 104 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਜਿਸ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨੂੰ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾੜਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ 23.02.2017 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਰਾਰ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਦਲੀਲ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤਕਨੀਕੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ 23.02.2017 ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

37. ਇਸ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਜਵਾਬ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ:

• ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਐਸ.ਟੀ.ਯੂ. ਦੁਆਰਾ

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਜੋ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਦੂਰੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।

• ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਨਿੱਜੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰ (ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਲਈ ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਰੂਟ 'ਤੇ 5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜਾਂ 5% (ਜੋ ਵੀ ਘੱਟ ਹੋਵੇ) ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰ ਸਕੇ।

38. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ STAT ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਆਰ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, 2017 ਦੇ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1827, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ KSRTC ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ 2017 ਦੇ ਓਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1784 ਅਤੇ 2017 ਦੇ ਓ.ਪੀ. (ਸੀ) ਨੰਬਰ 581 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹੀ ਆਦੇਸ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰੇਗਾ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

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



Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi