[2022] 9 एस. सी. आर 785

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर.

वी.

SHAJU ETC।

(सिविल अपील सं। 1453 -1454 2022 का)

17 फरवरी, 2022

[के. एम. जोसेफ और

पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे. जे.]

मोटर वाहन अधिनियम, 1988। 83 - केरल मोटर वाहन नियम,

1989 – r.174 (2) (c)-चाहे r. 174 (2) (ग) आयु सीमा निर्धारित करने के संबंध में शक्ति के रूप में अधिनियम के प्रावधानों से परे है। मोटर वाहन केंद्र सरकार के अनन्य अधिकार क्षेत्र में है।

– आयोजित किया गयाः नहीं - r.174 (2) (सी) राज्य सरकार द्वारा परिवहन परमिट के तहत वाहन के प्रतिस्थापन को सक्षम करने के लिए बनाया गया है,

के संबंध में केंद्र सरकार की शक्तियों पर प्रभाव डालना

वाहन की आयु का निर्धारण, या वाहन की योग्यता जो उसे यू/एस. एस. के तहत प्रदान की गई है। 56 और अध्याय IV में 59-आर के तहत जांच। 174 केवल प्राधिकरण को यह सुनिश्चित करने में सक्षम बनाने के लिए है कि मौजूदा परमिट है

बाधित नहीं होता है और साथ ही सार्वजनिक हित भी नहीं होता है

परमिट से विचलन करके समझौता किया गया-नियम में कोई नहीं होगा

केंद्र सरकार की शक्ति पर असर डालना और इस तरह यह अधिनियम के प्रावधानों के अधिकार से बाहर नहीं होगा-इस प्रकार, r.174 (2) (सी) अधिनियम और धाराओं के प्रावधानों के अंतर्गत आता है। 83 मोटर वाहन अधिनियम-यह वैध और हितकारी है।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-केरल मोटर वाहन नियम, 1989

चाहे आर। 174 (2) (ग) 1989 के नियमों के अनुसार, एस से परे और विपरीत यात्रा करता है। 83 मोटर वाहन अधिनियम, 1988-आयोजितः नहीं-नियम है

न तो एस से परे और न ही इसके विपरीत। 83 .

केरल मोटर वाहन नियम, 1989 - r.174 (2) (सी)-प्राधिकरण द्वारा प्रयोग किया गया विवेक-चर्चा का दायरा।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-एस. 64 , 65 – केंद्र सरकार और राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति के बीच अंतर - चर्चा की।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 - धारा 83-केरल मोटर वाहन नियम, 1989 - r.174 (2) (c)-अधीनस्थ विधान सिद्धांत

निर्माण-आयोजितः डिवीजन बेंच द्वारा अपनाया गया तर्क

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

आक्षेपित आदेश कि आर। 174 (2) (ग) अधिनियम को ओवरराइड किया है जो सही नहीं है क्योंकि एक अधीनस्थ विधान की व्याख्या की जानी चाहिए वैधानिक उद्देश्य और उद्देश्य को प्रभावी बनाना-नियम को

आवेदनों पर विचार करने के लिए परिवहन प्राधिकरणों को सक्षम करें

परमिट धारक पर उसी कठोरता और विनियमन का पालन करने के लिए जोर देने के लिए प्रतिस्थापन जो उसे परमिट दिए जाने पर रखा गया था-उच्च न्यायालय ने उस संदर्भ की सराहना नहीं की जिसमें आर। 174 (2) (ग) आर/डब्ल्यू एस। 83 इसका अर्थ लगाया जाना है-उच्च न्यायालय के फैसले को दरकिनार कर दिया गया है क़ानूनों की व्याख्या।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988-एस. 70 , 71 , 83 – केरल मोटर

एस में समान प्रकृति के वाहन द्वारा प्रतिस्थापन। 83 केवल यह सुनिश्चित करने के लिए है कि जांच और शर्तें जो की गई थीं और अनुदान के समय लगाया गया परमिट के निर्वाह के दौरान भी जारी रहता है-वैधानिक योजना यू / एस. 70 सामग्री विवरण प्रदान करने के लिए परिवहन परमिट के लिए आवेदन की आवश्यकता में शामिल हैं

राज्य सरकार द्वारा बनाए गए नियमों में वाहन के प्रकार को इंगित करने की आवश्यकता को भी शामिल किया गया है-नियमों के अनुसार, प्रपत्रों में वाहन के प्रकार का विवरण प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है।

शब्द और वाक्यांश-"समान प्रकृति के", "समान", "प्रकृति"-मोटर वाहन अधिनियम, 1988 - एस. 83-चर्चा-की व्याख्या

क़ानून।

अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने

पकड़नाः 1.1 धारा 83 एक सक्षमकारी प्रावधान है। यह परमिट धारक को परिवहन के अंतर्गत आने वाले वाहन को बदलने की अनुमति देता है।

अनुमति दें। परमिट के तहत वाहन को बदलने का अधिकार प्राधिकरण की अनुमति के अधीन है। अधिकार, साथ ही अनुमति देने की शक्ति, इस शर्त के अधीन है कि बदला जाने वाला वाहन एक ही प्रकृति का है। 'एक ही प्रकृति की' अभिव्यक्ति के कई अर्थ हो सकते हैं। अपनी स्वाभाविक अभिव्यक्ति में इस वाक्यांश का अर्थ केवल समान विशेषताएँ होना होगा। लेकिन फिर, क्या 'समान' का अर्थ समान, समान, समकक्ष, तुलनीय, विनिमेय या संबंधित होगा? इसी तरह, अभिव्यक्ति होगी

" प्रकृति का मतलब प्रकार, विशेषता, बनावट, निर्माण, मॉडल, डिजाइन, या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. है।

वी. SHAJU ETC।

पीढ़ी? ये खुली पाठ्य अभिव्यक्तियाँ हैं, जिनका उपयोग सामान्य पाठ्यक्रम में एक ऐसे अर्थ को व्यक्त करने के लिए किया जाता है जिसे विधायिका का पांडित्यपूर्ण तरीके से पढ़ने का इरादा नहीं होता। जब खंड के शब्द कई व्याख्याओं की अनुमति देते हैं, तो न्यायालयों ने सही खोजने की कला और तकनीक विकसित की है।

इसका अर्थ शब्दों को उनके संदर्भ में देखना है। चूँकि पाठ ने अपने आप में उसी प्रकृति की अभिव्यक्ति के अर्थ को निश्चितता प्रदान नहीं की है, इसलिए वाक्यांश की जांच खंड के शब्दों, पड़ोसी प्रावधानों, के संदर्भ में की जानी चाहिए

अध्याय, भाग और समग्र रूप से क़ानून में इसका स्थान। इस मामले के प्रयोजन के लिए, अध्याय 5 में मोटर वाहनों के पंजीकरण और परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित अध्याय 4 के संदर्भ में वाक्यांश की जांच करना पर्याप्त है। [अनुच्छेद 8.1-8.3,9 और 10] [798-ई-जी; 799-ए-बी, जी; 800-ए, सी]

भारतीय रिजर्व बैंक बनाम पीयरलेस जनरल फाइनेंस

निवेश कंपनी लिमिटेड और अन्य। (1987) 1 एससीसी 424: [1987]

2 एस. सी. आर. 1-निर्भर।

1.2 इसमें निहित शक्ति का पालन करते हुए, केंद्रीय

सरकार ने केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 लागू किए। उन्हें दी गई नियम बनाने की शक्ति के बीच अंतर है।

एक ओर केंद्र सरकार और दूसरी ओर राज्य सरकार। धारा 64 केंद्र सरकार की नियम बनाने की शक्ति है, जो इसे अधिनियम में प्रावधानों के कार्यान्वयन के लिए पालन किए जाने वाले मानदंडों और प्रक्रियाओं को निर्धारित करने में सक्षम बनाती है। धारा 64 की उप-धाराएँ (एम) और (एन) वर्तमान उद्देश्यों के लिए प्रासंगिक हैं। इसके विपरीत, राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने के लिए निष्पादन एजेंसी के रूप में है। इस उद्देश्य के लिए, धारा 65 राज्य सरकार को ऐसे नियम बनाने में सक्षम बनाती है जो निष्पादन के लिए आवश्यक हैं। [पैरा 11.2,11.4,11.5] [800-एच; 801-ई, जी-एच; 802-ए]

1.3 अध्याय 5 परिवहन वाहनों के संबंध में राज्य सरकारों की नियामक व्यवस्था से संबंधित है। यह मना करता है धारा 66 के तहत वैध परमिट के बिना परिवहन। के तहत

यह अध्याय केवल राज्य सरकार को ही नियम बनाने की शक्ति है। जबकि धारा 95 राज्य की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित है। स्टेज और अनुबंध गाड़ियों के संबंध में सरकार, धारा 96 राज्य सरकार की सामान्य शक्ति [2022] 9 एस. सी. आर. बनाने से संबंधित है।

अध्याय 5 के प्रयोजन के लिए नियम केंद्र सरकार के लिए अध्याय 5 के तहत नियम बनाने की कोई शक्ति नहीं है।

परमिट के तहत किसी वाहन को किसी अन्य वाहन के साथ बदलना, वह प्रावधान जिसके साथ न्यायालय इस मामले में संबंधित है, धारा 83 में प्रदान किया गया है। [पैरा 12.1,12.3] [802-बी, ई-एफ; 803-बी]

यह न केवल परमिट के अनुदान के लिए प्रक्रिया प्रदान करता है, बल्कि वह तंत्र भी प्रदान करता है जिसके द्वारा परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहनों को विनियमित किया जाता है। इस संदर्भ में धारा 83 से संबंधित है - वाहन का प्रतिस्थापन होता है। अध्याय 5 में धारा 83 का स्थान परिवहन परमिट के निर्वाह के दौरान वाहन के प्रतिस्थापन के लिए एक निर्बाध तंत्र प्रदान करने की आवश्यकता की मान्यता है। परिवहन वाहनों से संबंधित अध्याय 5 के संदर्भ में, यह स्पष्ट हो जाता है कि इस प्रावधान का उद्देश्य केवल मालिक को बिना किसी अनुमति के अपने परमिट का उपयोग करने में सक्षम बनाना है।

बाधा भले ही परमिट द्वारा कवर किए गए वाहन को बदलने की आवश्यकता हो। इसका और कोई उद्देश्य नहीं है। इसका उद्देश्य एक सरल लेन-देन करना है और यही कारण है कि जांच का दायरा केवल यह जांचने तक सीमित है कि क्या वाहन परमिट के समान प्रकृति का है। यही सब आवश्यक है। यह स्वाभाविक है कि प्रतिस्थापन के लिए प्राधिकरण को आवश्यक अनुमति देने की आवश्यकता होगी क्योंकि वे नियामक हैं। जब धारा 83 के तहत किया गया आवेदन लिया जाता है, तो प्राधिकरण इस तथ्य से अवगत होता है कि एक वैध और मौजूदा परमिट और परमिट है। धारक परमिट का संचालन जारी रखना चाहता है और केवल इसी कारण से वह वाहन को बदलने की मांग कर रहा है। जिस संदर्भ में उसकी जांच की जाती है, वह केवल यह सुनिश्चित करने के लिए है कि परमिट की शर्तें इससे विचलित न हों। इसलिए, जब क़ानून एक ही प्रकृति का कहता है, तो यह केवल परमिट से संबंधित होता है। जाँच अपने आप में वाहन की नहीं बल्कि परमिट के संबंध में वाहन की होती है। यही कारण है कि वाहन की जांच, परमिट के साथ इसके संबंध की परवाह किए बिना, धारा 83 के उद्देश्य के लिए एक अप्रासंगिक विचार बन जाता है। समान प्रकृति का वाक्यांश, अवधि और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. से संबंधित धारा 83 के निकटवर्ती प्रावधानों के संदर्भ में देखा जाता है।

वी. SHAJU ETC।

परमिट का नवीनीकरण (धारा 81), परमिट का हस्तांतरण (धारा 82) अभिव्यक्ति के अर्थ को स्पष्टता प्रदान करता है। समान प्रकृति अनिवार्य रूप से परमिट में वाहन की समान प्रकृति से संबंधित होनी चाहिए। पूछा जाने वाला प्रश्न परमिट के तहत वाहन की प्रकृति है। वह किस तरह का वाहन था? यह दिए गए परमिट से कैसे जुड़ा था? क्या नया वाहन समान सेवा देता है? पुराना वाहन परमिट के तहत काम कर रहा था? [पारस

13.2- 13.4] [803 - सी-एच; 804-ए-सी]

1.5 वाहन या वाहन के बारे में प्रश्न अध्याय IV में चिंता के विषय हैं, जिसके तहत केंद्रीय

सरकार को वाहन की फिटनेस या आयु सीमा के लिए मानदंड निर्धारित करने का अधिकार है। दूसरी ओर, अध्याय V में परिवहन वाहनों के संचालन के संबंध में कानूनी व्यवस्था शामिल है। इस अध्याय के तहत संसद का इरादा था कि परमिट के तहत आने वाले वाहन को बदलने का प्रावधान होना चाहिए ताकि दिया गया परमिट जारी रह सके और तब तक बना रहे जब तक कि

अपने कार्यकाल का अंत। अध्याय IV और V अपने स्वयं के क्षेत्र में कार्य करते हैं जो उसमें उल्लिखित उद्देश्य और उद्देश्यों को पूरा करते हैं। राज्य सरकार द्वारा परिवहन परमिट के तहत वाहन को बदलने में सक्षम बनाने के लिए बनाए गए नियम 174 (2) (सी) में कोई बाधा नहीं है। वाहन की आयु निर्धारित करने या वाहन की योग्यता के संबंध में केंद्र सरकार की शक्तियाँ अध्याय IV की धारा 56 और 59 के तहत उसे प्रदान की गई हैं। नियम 174 के तहत जांच केवल प्राधिकरण को यह सुनिश्चित करने में सक्षम बनाने के लिए है कि मौजूदा परमिट बाधित न हो और साथ ही परमिट से विचलन करके सार्वजनिक हित से समझौता न किया जाए। इस नियम का केंद्र सरकार की शक्तियों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और इस तरह यह अधिनियम के प्रावधानों से परे नहीं होगा। एक और पहलू है जो इस स्थिति को एक निश्चित मात्रा में स्पष्टता प्रदान कर सकता है। वह वाहन जिसे प्राधिकरण मंजूरी नहीं दे सकता है

धारा 83 के तहत इस आधार पर प्रतिस्थापन के लिए कि यह परमिट के तहत आने वाले वाहन से पुराना है, राज्य के भीतर परिवहन वाहन के रूप में उपयोग किया जा सकता है। इस तरह के उपयोग के लिए कोई निषेध नहीं है क्योंकि उक्त वाहन फिट और अंदर बना रह सकता है।

परमिट और परिवहन वाहनों के लिए एक शर्त के रूप में नहीं। के लिए ऊपर बताए गए कारणों से, यह निवेदन कि नियम 174 (2) (सी) क़ानून के प्रावधानों के अधिकार से बाहर है, स्वीकार नहीं किया जाता है।

174 (2) (ग) केरल मोटर वाहन नियम, 1989 वैध और हितकारी है और धारा 83 के दायरे से परे नहीं जाता है। [पैरा 13.5-13.8] [804-सी-एच; 805-ए-बी]

2.1 विवादित आदेश द्वारा, उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने अभिनिर्धारित किया कि नियम 174 (2) (सी) अधिनियम के साथ असंगत होने के कारण निष्क्रिय माना जाना चाहिए। नियम 174 (2) (सी) का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि जिन शर्तों के तहत एक परिवहन परमिट है जब परमिट द्वारा कवर किए गए वाहन को नए वाहन द्वारा प्रतिस्थापित करने की मांग की जाती है तो दिया गया वाहन कमजोर नहीं होता है। धारा 83 में समान प्रकृति के वाहन द्वारा प्रतिस्थापन को अनिवार्य करने का उद्देश्य और उद्देश्य केवल यह सुनिश्चित करना है कि अनुदान के समय की गई और लगाई गई जांच और शर्तें परमिट के निर्वाह के दौरान भी जारी रहें। वैधानिक प्रावधानों, नियमों, प्रपत्रों और प्रमाणन द्वारा प्रमाणित परमिट के अनुदान में शामिल कानूनी व्यवस्था इसे स्थापित करती है

सिद्धांत। धारा 83 को केवल वर्तमान अनुमति के संदर्भ में ही समझा जाना चाहिए। वर्तमान में स्टेज कैरिज परमिट का मामला है, जिसके लिए धारा 70 के तहत आवेदन किया जाना है। स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए नियम 144 में दिए गए P.St.S.A फॉर्म के अनुसार तैयार और संलग्न किया जाता है, जिसमें विभिन्न विवरण शामिल होते हैं जिन्हें एक आवेदक को भरना और जमा करना होता है। धारा 70 के तहत वैधानिक योजना में सामग्री विवरण प्रदान करने के लिए परिवहन परमिट के लिए आवेदन की आवश्यकता होती है।

राज्य सरकार द्वारा बनाए गए नियमों में वाहन के प्रकार को इंगित करने की आवश्यकता को भी शामिल किया गया है। प्रपत्रों द्वारा अनुसरण किए जाने वाले नियमों में वाहनों के प्रकार का विवरण प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है। वाहन के बारे में जानकारी के लिए कॉल करने की आवश्यकता तब प्रासंगिक हो जाती है जब आवेदनों की प्रक्रिया और विचार से संबंधित धारा 71 की आवश्यकता देखी जाती है। धारा 71 के तहत, यदि केंद्र सरकार अपनी शक्तियों का प्रयोग करते हुए सड़क के आधार पर वाहनों की संख्या को प्रतिबंधित करती है

शर्तों और अन्य प्रासंगिक कारकों के अनुसार, राज्य सरकार अधिकारियों को स्टेज कैरिज आदि की संख्या को सीमित करने का निर्देश देगी।

स्टेज कैरिज को सीमित करने के साथ-साथ अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के पक्ष में आरक्षण के प्रावधान का परिणाम अनिवार्य रूप से अधिकारियों को कुछ प्रिस्क्रिप्शनों के आधार पर प्रतिस्पर्धी आवेदकों को प्राथमिकता देने के लिए मजबूर करेगा। ये प्रावधान के साथ पठित धारा 71 (3) (डी) के तहत वैधानिक रूप से निर्धारित हैं। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. के तहत आवेदनों पर विचार करना।

वी. SHAJU ETC।

अनुदान के संचालन के लिए कुछ शर्तें निर्धारित करना। में। धारा 72 का अनुपालन, जब एक स्टेज कैरिज परमिट दिया जाता है, केरल मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 159 अनिवार्य रूप से

यह निर्धारित करता है कि एक परमिट पर वाहन का पंजीकरण चिह्न होगा। परिवहन परमिट देना एक महत्वपूर्ण कार्य है जो अधिनियम के तहत वैधानिक प्राधिकरण करेगा। [पैरा 14,15,16.1,16.3,17.1-18.1] [805-सी, जी-एच; 806-ए-बी; 807-ई; 808-ए बी; 809-एफ-एच; 810-ए, एफ; 811-डी]

एस. राजसीकरन बनाम भारत संघ और ओआरएस। (2018) 13

एससीसी 532: [2017] 13 एस. सी. आर. 508; सुभाष चंद्र बनाम।

यू. पी. और अन्य का राज्य। (1980) 2 एससीसी 324: [1980] 2

एस. सी. आर. 1024; महाराष्ट्र राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम। बाबू गोवर्धन नियमित मोटर सेवा

और ओआरएस। (1969) 2 एससीसी 746: [1970] 2 एससीआर 319-निर्भर

पर।

2228 - मंजूरी दे दी गई। शीलचंद एंड कंपनी वी. राज्य परिवहन अपीलीय

प्राधिकरण, ग्वालियर और अन्र। (1963) एससीसी ऑनलाइन एम. पी.

44 संदर्भित किया गया।

2.2 डिवीजन बेंच द्वारा अपनाया गया तर्क

परमिट धारक पर उसी कठोरता और विनियमन का पालन करने के लिए जोर देने के लिए प्रतिस्थापन जो उसे परमिट दिए जाने पर दिया गया था। उच्च न्यायालय ने उस संदर्भ की सराहना नहीं की है जिसमें धारा 83 के साथ पठित नियम 174 (2) (सी) का अर्थ लगाया जाना है। धारा के साथ-साथ नियम को परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित अध्याय V के संदर्भ में देखा जाना चाहिए, जिसके संबंध में राज्य सरकार के पास अधिकार क्षेत्र और शक्ति है। परिवहन परमिट प्रदान करना और उनका विनियमन करना। नियम 174 (2) (सी), राज्य की उस नियामक व्यवस्था को प्रभावी बनाता है। वाहन का प्रतिस्थापन

निर्वाह के दौरान और परिवहन परमिट की निरंतरता [2022] 9 एस. सी. आर. है।

केवल एक परिवहन परमिट के काम में एक घटना। ऐसी घटना को संबोधित करते समय, प्राधिकरण उस इतिहास और पृष्ठभूमि से अनजान नहीं हो सकता है जिसमें अनुमति दी गई है। [पैरा 21.1,21.2] [816-ई-एच]

2.3 इसके अलावा, विवादित फैसले में यह धारणा कि "समान प्रकृति" अभिव्यक्ति केवल "बस द्वारा एक बस, मिनी बस द्वारा एक मिनी बस और मिनी बस द्वारा बस" तक ही सीमित है, प्रावधान को पढ़ने का सही तरीका नहीं है। इसकी कोई आवश्यकता नहीं है

एक ही प्रकृति की अभिव्यक्ति के अर्थ को सीमित करें। वास्तव में, इस तरह की अभिव्यक्तियों को बेहतर तरीके से खुला रखा जाता है ताकि अदालतें बदलती परिस्थितियों की जरूरतों को पूरा कर सकें। होने के नाते नियम 174 (2) (सी) की जांच की गई, जिसका उद्देश्य

धारा 83 और अध्याय 5 के संदर्भ में धारा 83 की जांच करने के बाद, अध्याय 4 के विपरीत, न्यायालय का विचार है कि नियम न तो धारा 83 से परे है और न ही इसके विपरीत है। [पैरा 21.3,21.4] [817-ए-सी] 3. केरल मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 174 (2) (सी) के तहत प्राधिकरण द्वारा अपनी शक्ति का प्रयोग करते हुए विवेकाधिकार का दायरा-विवेकाधिकार का प्रयोग कहीं भी किया जाना है।

शक्ति के प्रयोग को उचित, निष्पक्ष और गैर-मनमाना बनाने के लिए आवश्यक। विवेक व्यक्त या निहित हो सकता है।

नियम 174 (2) एक ऐसा प्रावधान है जिसमें सरकार ने प्राधिकरण को परमिट के तहत वाहन को बदलने की शक्ति का प्रयोग करते हुए, जहां भी आवश्यक हो, विवेकाधिकार लागू करने में स्पष्ट रूप से सक्षम बनाया है। इस विवेकाधिकार का उचित रूप से, निष्पक्ष रूप से प्रयोग करना होगा जैसा कि तथ्य और परिस्थितियाँ स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करेंगी। उदाहरण के लिए, जहां प्रतिस्थापित किया जाने वाला वाहन परमिट के तहत आने वाले वाहन से मामूली और अप्रासंगिक रूप से पुराना है, प्राधिकरण को इस तरह के आवेदन की अनुमति देने में शायद उचित ठहराया जा सकता है। प्राधिकरण उन परिस्थितियों को भी ध्यान में रखेगा जिनमें परमिट धारक को तुलनात्मक योग्यता के मामलों में चुना गया था, जिसके तहत प्रतिद्वंद्वी आवेदकों ने अपने स्वयं के वाहनों की पेशकश की होगी। यदि विवेकाधिकार का प्रयोग केवल उचित और गैर-मनमाना सिद्धांतों पर आधारित नहीं है, तो ऐसा निर्णय असुरक्षित होगा और अपील में सुधार और आगे की समीक्षा के अधीन होगा। [पैरा 22.2] [817-ई-जी; 818-ए-बी] क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर.

वी. SHAJU ETC।

4. क्या यह तथ्य कि विवादित निर्णय जिसने पिछले कुछ वर्षों में इस क्षेत्र को संभाला है और इसका पालन किया गया है

बाद के आदेश अपने आप में अपीलों को अस्वीकार करने के लिए पर्याप्त आधार हैं? विवादित आदेश के खिलाफ विशेष अनुमति याचिका उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के तुरंत बाद दायर की गई थी और मामला इस न्यायालय के समक्ष निर्णय के लिए लंबित है। जैसा कि उच्च न्यायालय का निर्णय विपरीत है कानून के लिए, यह बाध्यकारी और अपरिहार्य है कि निर्णय को दरकिनार कर दिया जाए। उच्च न्यायालय के फैसले को यह मानते हुए दरकिनार कर दिया गया है कि नियम 174 (2) (सी) अधिनियम के प्रावधानों और मोटर वाहन अधिनियम की धारा 83 के अंतर्गत आता है। [पैरा 24] [818-डी-ई, एफ

जी]

गीता बी. राव बनाम सचिव, कर्नाटक राज्य परिवहन प्राधिकरण, 1994 2 कर्ण एल. जे. 703; यशोधरा कदंब

वी. केएसआरएटी, आईएलआर 1988 केएआर 2447; नगरपालिका

हुबली शहर निगम बनाम। सुभा राव

हनुमथाराव प्रयाग और अन्य (1976) 4 एस. सी. सी. 830

: [1976] 3 एस. सी. आर. 883; विजयवाड़ा नगरपालिका

निगम बनाम। आंध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड और दूसरा (1976) 4 एस. सी. सी. 548: [1977] 1 एससीआर 846; भीम सिंह भाटी बनाम। एम. पी. और अन्य का राज्य। (2013) एस. सी. सी. ऑनलाइन एम. पी. 8381; उषा कुमारी बनाम. अब्दुल अज़ीज़ और एम्प; ओआरएस। (2000) एस. सी. सी. ऑनलाइन केर 269; मदन सिंह शेखावत बनाम। भारत संघ (1999) 6 एस. सी. सी. 459; कैलाश चंद और अन्न। वी. धरम दास (2005) 5 एससीसी 375: [2005] 3 एस. सी. आर. 1182; बैंगलोर टर्फ क्लब लिमिटेड बनाम। क्षेत्रीय निदेशक, कर्मचारी राज्य बीमा

निगम (2014) 9 एससीसी 657: [2014] 8 एससीआर 1021 -

संदर्भित किया गया।

मामला कानून संदर्भ

[1987] 2 एससीआर 1

उस पर भरोसा करें

पैरा

8.3

[1976] 3 एससीआर 883

संदर्भित किया गया है

पैरा

8.3

[1977] 1 एससीआर 846

पैरा

8.3

संदर्भित किया गया है

[2017] 13 एससीआर 508

उस पर भरोसा करें

पैरा

18.1

[1980] 2 एससीआर 1024

उस पर भरोसा करें

पैरा

20.1

[1970] 2 एससीआर 319

उस पर भरोसा करें

पैरा

20.2 [2022] 9 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

6 एससीसी 459

(1999)

संदर्भित किया गया है

पैरा

21.3

[2005] 3 एससीआर 1182

संदर्भित किया गया है

पैरा

21.3

[2014] 8 एससीआर 1021

संदर्भित किया गया है

पैरा

21.3

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः सिविल अपील सं। 1453

1454 2022 तक।

उच्च न्यायालय के 18.07.2017 दिनांकित निर्णय और आदेश से

केरल के एर्नाकुलम में डब्ल्यू. ए. नं. 1466 और 2017 का 1470।

संतोष कृष्णन, अधिवक्ता। (न्यायमित्र)। जी. प्रकाश, सुश्री प्रियंका प्रकाश, सुश्री बीना प्रकाश, मोहित

कुमार गुप्ता, अधिवक्ता। अपीलार्थियों के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे.

1. छुट्टी दे दी गई।

2. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 83 प्रतिस्थापन को सक्षम बनाती है।

एक अन्य द्वारा मौजूदा परिवहन परमिट के तहत कवर किए गए वाहन का

एक ही प्रकृति का वाहन। क्या कोई राज्य सरकार नियम बना सकती है, जिससे सड़क परिवहन प्राधिकरण को प्रतिस्थापन के लिए आवेदन को अस्वीकार करने में सक्षम बनाया जा सके, यदि प्रस्तावित वाहन मौजूदा परमिट के तहत आने वाले वाहन से पुराना है? यह वह सवाल है जिसका जवाब हमें देना है। विश्लेषण और उसके बाद के तर्क के लिए, हमने माना है कि केरल मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 174 (2) (सी) वैध और हितकारी है और धारा 83 के दायरे से परे नहीं जाता है। हम पहले उल्लेख करेंगे

विश्लेषण और निर्धारण से पहले बुनियादी तथ्य और वैधानिक प्रावधान।

तथ्यः 3.1

प्रत्यर्थी को स्टेज कैरिज ऑपरेटर परमिट दिया गया था,

पी. सेंट. केरल में पट्टिमट्टम-कक्कनाड मार्ग पर परिवहन सेवा का संचालन करने के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण (जिसे इसके बाद 'प्राधिकरण' के रूप में संदर्भित किया गया है) द्वारा वाहन संख्या के संबंध में वाहन संख्या के. एल.-41 एल. 1017, एक 38-सीटर, 2016 मॉडल। 19.5.2017 पर, प्रत्यर्थी ने मोटर वाहन अधिनियम की धारा 83 के तहत प्राधिकरण को आवेदन किया, 1988 (इसके बाद 'अधिनियम' के रूप में संदर्भित) केरल मोटर वाहन नियम, 1989 (इसके बाद 'नियम' के रूप में संदर्भित) के नियम 174 के साथ पढ़ा जाता है ताकि उसके परमिट के तहत आने वाले वाहन को किसी अन्य क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. के साथ बदलने की अनुमति दी जा सके।

वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

वाहन के. एल.-17 ई-997,33-सीटर, 2006 मॉडल। प्राधिकरण की ओर से निष्क्रियता का आरोप लगाते हुए, प्रतिवादी ने प्राधिकरण के समक्ष एक रिट याचिका दायर की

12.6.2017 पर केरल का उच्च न्यायालय। विद्वान एकल न्यायाधीश ने राज्य और प्राधिकरण को केवल सड़क योग्यता के आधार पर और वाहन के मॉडल के संदर्भ के बिना आवेदन पर विचार करने का निर्देश देकर 13.06.2017 पर रिट याचिका का निपटारा किया।

3.2 एकल न्यायाधीश के फैसले से व्यथित प्राधिकरण ने केरल उच्च न्यायालय की खंड पीठ के समक्ष रिट अपील No.1466/2017 को प्राथमिकता दी। इसी तरह के तथ्यों और मुद्दों से निपटने वाली एक और रिट अपील No.1470/2017 को भी इस मामले के साथ लिया गया था। द. डिवीजन बेंच ने दिनांक आई. डी. 1 के विवादित फैसले द्वारा रिट अपीलों को यह मानते हुए खारिज कर दिया कि केरल मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 174 (2) (सी) अधिनियम के प्रावधान से परे है। न्यायालय ने निष्कर्ष निकालाः

" प्रत्यायोजित अधिकार का प्रयोग करते समय, अधीनस्थ

प्राधिकरण अर्थात राज्य नियम बनाता है, नियम अधिनियम के अनुरूप होने चाहिए। नियम अधिनियम को ओवरराइड या अधिनियम के दायरे को प्रतिबंधित नहीं कर सकते हैं। जब अभिव्यक्ति एक ही प्रकृति का वाहन है, तो यदि नियम 174 (2) (सी) प्रतिबंधित करता है कि एक पुराना

वाहन को अंदर नहीं लाया जा सकता है, यह अधिनियम के प्रावधानों द्वारा किसी व्यक्ति को दिए गए अधिकार को सीमित करेगा। निश्चित रूप से एक प्रतिनिधि द्वारा इस तरह के अभ्यास की अनुमति नहीं दी जा सकती है। नियम अधिनियम के अनुरूप होने चाहिए और उन्हें प्रतिबंधित या अपमानित नहीं करना चाहिए। इस प्रकार उस सीमा तक नियमों को अधिनियम के अनुरूप नहीं माना जा सकता है और उन्हें ऐसा माना जाना चाहिए -

निष्क्रिय।

3.3 इन निष्कर्षों के साथ खंड पीठ ने अपीलों को खारिज कर दिया। यह वह आदेश है जिसे इस न्यायालय के समक्ष चुनौती दी गई है। हमने श्री को सुना। जी.

प्रकाश, अपीलार्थी राज्य और प्राधिकरणों के लिए अधिवक्ता और श्री। संतोष कृष्णन, न्यायमित्र।

तर्कः

4.1 राज्य और प्राधिकरण की ओर से विद्वान वकील श्री जी. प्रकाश ने प्रस्तुत किया कि नियम 174 (2) (सी) का उद्देश्य यात्रा करने वाली जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करना है और इसलिए परमिट के तहत कवर किए गए वाहन को पुराने मॉडल के साथ बदलने का निषेध कानूनी और उचित होगा क्योंकि यह यह भी सुनिश्चित करेगा कि धारा 83 के तहत निर्धारित 'उसी प्रकृति' का वाहन हो। वैकल्पिक रूप से, यह भी प्रस्तुत किया जाता है कि नियम 174 (2) (सी) के तहत आवश्यकता को [2022] 9 एस. सी. आर. के संदर्भ में देखा जाना चाहिए।

प्रतिस्थापन के लिए आवेदन पर विचार करते समय प्राधिकरण द्वारा विवेकाधिकार का प्रयोग किया जाना। यह उनका मामला है कि अस्वीकृति स्वचालित नहीं है क्योंकि यह प्राधिकरण की शक्ति के भीतर है कि वह एक अच्छे और वैध कारण के लिए अनुरोध को स्वीकार या अस्वीकार करे। वह आगे प्रस्तुत करता है कि चूंकि नियम 174 (2) (सी) को कोई विशिष्ट चुनौती नहीं दी गई थी, इसलिए उच्च न्यायालय ने नियम को निष्क्रिय घोषित करना उचित नहीं ठहराया। इन बातों के आलोक में

4.2 चूंकि उत्तरदाताओं की ओर से कोई उपस्थिति नहीं थी, इसलिए हमने श्री संतोष कृष्णन से न्यायमित्र के रूप में हमारी सहायता करने का अनुरोध किया और उन्होंने तुरंत कार्यभार स्वीकार कर लिया और उच्च न्यायालय के फैसले का समर्थन करते हुए लिखित प्रस्तुतियाँ दायर करके हमारी कुशलता से सहायता की। न्यायमित्र का प्राथमिक निवेदन यह है कि राज्य सरकार के पास विवादित नियम बनाने की विधायी क्षमता नहीं है। उन्होंने तर्क दिया कि शर्तों के प्रिस्क्रिप्शन, कार्यप्रणाली से संबंधित मामले

सत्यापन और यहां तक कि वाहन की योग्यता का प्रमाणन (नियम 62 के साथ पठित धारा 56) के साथ-साथ मोटर वाहन की आयु सीमा तय करने की शक्ति (धारा 59) केंद्र सरकार के प्रांत के अंतर्गत आती है और इसलिए, राज्य सरकार के पास नियम 174 (2) (सी) बनाने की क्षमता नहीं है। वह आग्रह करेंगे कि क्षमता के आधार पर विवादित आदेश को संपार्श्विक चुनौती कानूनी रूप से स्वीकार्य है। उन्होंने अन्य राज्यों में बनाए गए नियमों की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया ताकि यह प्रदर्शित किया जा सके कि उनमें से किसी ने भी नियम 174 (2) (सी) के समान नियम नहीं बनाया है जो किसी वाहन की योग्यता को छूता है। उन्होंने यह प्रस्तुत करते हुए निष्कर्ष निकाला कि

उच्च न्यायालय के विवादित निर्णय ने चार साल से अधिक समय तक इस क्षेत्र को संभाला है और बाद के मामलों में भी इसका पालन किया गया है और इसलिए यह न्यायालय अनुच्छेद 136 के तहत अधिकार क्षेत्र का प्रयोग करते समय हस्तक्षेप नहीं कर सकता है।

5. निम्नलिखित मुद्दे हमारे विचार के लिए उत्पन्न होते हैं:

आई.

क्या केरल मोटर वाहन नियम का नियम 174 (2) (सी),

1989 मोटर वाहन की आयु सीमा निर्धारित करने के संबंध में शक्ति के रूप में अधिनियम के प्रावधानों के अधिकार से परे है।

क्या यह केंद्र सरकार के अनन्य अधिकार क्षेत्र में है?

ii.

क्या केरल मोटर वाहनों का नियम 174 (2) (सी)

नियम, 1989 की धारा 83 से परे और इसके विपरीत है।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988?

द्वारा प्रयोग किए गए विवेकाधिकार का दायरा क्या है

iii.

के नियम 174 (2) (सी) के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करते हुए प्राधिकरण केरल मोटर वाहन नियम, 1989?

आयोनल परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

क्या उत्तरदाता नियम की वैधता को चुनौती दे सकते हैं

iv.

174 (2) (ग) रिट याचिका में इसके लिए विशेष रूप से प्रार्थना किए बिना और क्या उच्च न्यायालय में न्यायसंगत है

इस तरह के प्रस्तुतिकरण की अनुमति देना?

क्या यह तथ्य कि विवादित निर्णय ने माना है

वी.

पिछले कुछ वर्षों में और बाद के आदेशों में इसका पालन किया गया है, क्या अपीलों को अस्वीकार करने के लिए अपने आप में एक पर्याप्त आधार है?

अधिनियम और नियमः

6.1 केरल मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 174 (2) (सी) निम्नानुसार हैः -

" नियम 174। वाहनों को बदलने की अनुमतिः

(1) यदि परमिट का धारक किसी भी समय परमिट को बदलना चाहता है। किसी अन्य वाहन के साथ परमिट द्वारा कवर किया गया वाहन, वह

परमिट को आगे बढ़ाएँ और शुल्क के साथ फॉर्म "पी. वी. ए". में आवेदन करें।

नियम 180 में परिवहन प्राधिकरण को विहित किया गया है जो

प्रस्तावित कारण बताते हुए अनुमति प्रदान की गई प्रतिस्थापित करेंगे और,

(क) यदि नया वाहन उसके कब्जे में नहीं है, तो बताएँ कि

सामग्री विवरण जिसके संबंध में नया वाहन

पुराने से अलगः और

(ख) यदि नया वाहन उसके कब्जे में है, तो आगे बढ़ाएँ।

इसके पंजीकरण का प्रमाण पत्र

(2) आवेदन प्राप्त होने पर, परिवहन प्राधिकरण अपने विवेक से आवेदन को अस्वीकार कर सकते हैं -

(क) यदि उसने आवेदन की प्राप्ति की तारीख से पहले संख्या को कम करने के अपने इरादे की उचित सूचना दी है।

जिस मार्ग या क्षेत्र में परमिट लागू होता है; या (ख)
यदि प्रस्तावित नया वाहन सामग्री में भिन्न है।

पुराने से सम्मान; या

(ग) यदि प्रस्तावित नया वाहन मांगे गए वाहन से पुराना है।

प्रतिस्थापित किया जाना; या

(घ) यदि परमिट धारक ने उल्लंघन किया है

इसके प्रावधान या [2022] 9 एस. सी. आर. के कब्जे से वंचित किया गया है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

किसी भी समझौते के प्रावधानों के तहत पुराना वाहन

अधिक खरीद, परिकल्पना या पट्टा।

(3) यदि प्रस्तावित नया वाहन सामग्री में भिन्न नहीं है

वाहन की अनुमति दी जा सकती है। यदि दोनों के बीच भौतिक अंतर है दोनों वाहनों, आवेदन को इस तरह माना जाएगा जैसे कि यह था

एक नए परमिट के लिए। '

6.2 वाहन के प्रतिस्थापन से संबंधित शक्ति प्रदान की जाती है।

अधिनियम की धारा 83 में: -

" 83. वाहनों का प्रतिस्थापन: परमिट धारक कर सकता है,

प्राधिकरण की अनुमति के साथ जिसके द्वारा परमिट अनुमति द्वारा कवर किए गए किसी भी वाहन को प्रतिस्थापित किया गया था

समान प्रकृति का कोई अन्य वाहन।

7. विचाराधीन नियम और संबंधित वैधानिक पर ध्यान देने के बाद

प्रावधान, अब हम मुद्दों पर क्रमिक रूप से विचार करेंगे।

मुद्दा (i): क्या केरल मोटर वाहनों का नियम 174 (2) (सी)

नियम 1989 अधिनियम के प्रावधानों से परे है क्योंकि

मोटर की आयु सीमा के निर्देश के संबंध में शक्ति

वाहन केंद्रीय के अनन्य क्षेत्र में है

सरकार?

परमिट के तहत वाहन को बदलना अनुमति के अधीन है प्राधिकरण। अधिकार, साथ ही अनुमति देने की शक्ति, इस शर्त के अधीन है कि बदला जाने वाला वाहन 'उसी प्रकृति का' है।

8.2 अभिव्यक्ति, 'एक ही प्रकृति की' कई हो सकती है

अर्थ। 1 इस वाक्यांश का, अपनी स्वाभाविक अभिव्यक्ति में, केवल समान विशेषताओं का अर्थ होगा। लेकिन फिर, 'वही' का अर्थ होगा समान, समान,

' गीता में B.Rao v. सचिव, कर्नाटक राज्य परिवहन प्राधिकरण, 1994 2 कर्ण एल. जे. 703, कर्नाटक उच्च न्यायालय, एक पूर्व निर्णय का अनुसरण करते हुए यशोधरा कदंब बनाम। के. एस. आर. ए. टी., आई. एल. आर. 1988 के. ए. आर. 2447 ने अभिनिर्धारित किया कि अभिव्यक्ति "प्रकृति" उस अभिव्यक्ति "क्षमता" से अलग है जो इसके संशोधन से पहले मौजूद थी और कहा, "सबसे पहले, धारा के अर्थ की स्पष्ट समझ पर, एक समान प्रकार का वाहन, यानी एक यात्री वाहन हो सकता है। इसका मतलब केवल यह है कि एक पर्यटक वाहन को मंच गाड़ी या माल-वाहन द्वारा प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता है। दूसरे शब्दों में, वाहन का 'चरित्र' नहीं बदला जा सकता है। जिस अर्थ को व्यक्त करने का इरादा है वह यह है कि वाहन की विशेषता को नहीं खोना चाहिए। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर.

वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

समतुल्य, तुलनीय, विनिमेय या संबंधित? इसी तरह, होगा

अभिव्यक्ति "प्रकृति" का अर्थ है प्रकार, विशेषता, बनावट, बनावट, मॉडल, डिजाइन या पीढ़ी?

8.3 ये खुली पाठ्य अभिव्यक्तियाँ हैं, जिनका उपयोग सामान्य पाठ्यक्रम में एक ऐसे अर्थ को व्यक्त करने के लिए किया जाता है जो विधायिका का इरादा नहीं होता पांडित्यपूर्ण तरीके से पढ़ें। जब खंड के शब्द कई व्याख्याओं की अनुमति देते हैं, तो न्यायालयों ने शब्दों को उनके संदर्भ में देखकर सही अर्थ खोजने की कला और तकनीक विकसित की है। भारतीय रिजर्व बैंक बनाम के मामले में न्यायमूर्ति ओ. चिन्नाप्पा रेड्डी ने इस दृष्टिकोण को खूबसूरती से व्यक्त किया है। पीयरलेस जनरल फाइनेंस

निवेश कंपनी लिमिटेड और Ors.²:

" 33. व्याख्या पाठ और संदर्भ पर निर्भर होनी चाहिए। वे व्याख्या के आधार हैं। यह अच्छी तरह से कहा जा सकता है कि यदि पाठ बनावट है, तो संदर्भ वह है जो रंग देता है। इसे भी नजरअंदाज नहीं किया जा सकता है। दोनों ही महत्वपूर्ण हैं। वह व्याख्या सबसे अच्छी है जो पाठ्य व्याख्या को प्रासंगिक से मेल खाती है।

एक क़ानून की सबसे अच्छी व्याख्या तब की जाती है जब हम जानते हैं कि इसे क्यों लागू किया गया था। इस ज्ञान के साथ, क़ानून को पहले समग्र रूप से और फिर खंड दर खंड, खंड दर खंड, वाक्यांश दर वाक्यांश और शब्द दर शब्द पढ़ा जाना चाहिए। यदि किसी क़ानून को उसके अधिनियमन के संदर्भ में, ऐसे संदर्भ द्वारा प्रदान किए गए क़ानून निर्माता के चश्मे के साथ देखा जाता है, तो उसकी योजना, धाराएं, खंड, वाक्यांश

और शब्द रंग ले सकते हैं और कब से अलग दिखाई दे सकते हैं कानून द्वारा प्रदान किए गए चश्मे के बिना देखा जाता है

संदर्भ। इन चश्मे के साथ हमें पूरे अधिनियम को देखना चाहिए।

और पता करें कि प्रत्येक खंड, प्रत्येक खंड, प्रत्येक वाक्यांश क्या है और प्रत्येक शब्द का अर्थ और यह कहने के लिए डिज़ाइन किया गया है कि

पूरे अधिनियम की योजना। कानून का कोई हिस्सा नहीं और कोई शब्द नहीं

एक क़ानून को अलग से समझा जा सकता है। कानून होना चाहिए

ताकि हर शब्द का एक स्थान हो और सब कुछ उसमें हो

उसकी जगह।

9. चूँकि पाठ ने अपने आप में उसी प्रकृति की अभिव्यक्ति के अर्थ को निश्चितता प्रदान नहीं की है, इसलिए हमें वाक्यांश की जांच करनी होगी

2 भारतीय रिजर्व बैंक बनाम पीयरलेस जनरल फाइनेंस इन्वेस्टमेंट कंपनी लिमिटेड (1987) 1 एससीसी 424। हम इस न्यायालय द्वारा हुबली नगर निगम बनाम में अपनाए गए समान दृष्टिकोण को देखेंगे। सुभा

राव हनुमथाराव प्रयाग और अन्य (1976) 4 एस. सी. सी. 830 विजयवाड़ा नगर निगम बनाम। आंध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड और एक अन्य (1976) 4 एस. सी. सी. 548।

धारा के शब्दों के संदर्भ में, पड़ोसी प्रावधान, अध्याय, भाग और समग्र रूप से क़ानून में इसका स्थान। 10. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 अध्याय II में मोटर वाहनों के चालकों को लाइसेंस देने, मोटर वाहनों के चालकों को लाइसेंस देने जैसे मामलों को नियंत्रित करता है।

अध्याय III में स्टेज कैरिज के संचालक, अध्याय IV में मोटर वाहनों का पंजीकरण, अध्याय V में परिवहन वाहनों का नियंत्रण, अध्याय VI में राज्य परिवहन उपक्रम, अध्याय VIII में यातायात का नियंत्रण, अध्याय X में कोई दोष दायित्व नहीं, अध्याय XI में बीमा, अध्याय XII में न्यायाधिकरणों की स्थापना, अध्याय XII में दंड के अलावा

अध्याय 5 में मोटर वाहनों का पंजीकरण और परिवहन वाहनों का नियंत्रण। 11.1 अध्याय IV मोटर वाहनों के पंजीकरण, स्वामित्व के हस्तांतरण, योग्यता के प्रमाणन, वाहनों की आयु सीमा के लिए सामान्य नियामक व्यवस्था निर्धारित करता है और केंद्र के साथ-साथ राज्य सरकारों की नियम बनाने की शक्तियों का भी प्रावधान करता है। उद्देश्य और उद्देश्य

इस अध्याय का उद्देश्य किसी भी सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन चलाने को विनियमित करना है। धारा 39 किसी भी व्यक्ति को गाड़ी चलाने से रोकती है।

बिना पंजीकरण के मोटर वाहन। केंद्र सरकार को पंजीकरण, शुल्क, रजिस्टरों के रखरखाव, पंजीकरण संख्या (आर. सी.), नवीनीकरण के लिए समय सीमा आदि के लिए मानदंड निर्धारित करने और प्रक्रियाएं निर्धारित करने का अधिकार है। फिटनेस का प्रमाण पत्र देने के लिए नियम और शर्तें तय करना और वाहन की आयु सीमा तय करना धारा 56 और 59 के तहत केंद्र सरकार का विशेष अधिकार क्षेत्र है।

" धारा 56। परिवहन वाहनों की योग्यता का प्रमाण पत्रः

(1) धारा 59 और 60 के प्रावधानों के अधीन, एक परिवहन वाहन के लिए वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा

धारा 39 के प्रयोजनों के लिए, जब तक कि इसमें ऐसे प्रपत्र में योग्यता का प्रमाण पत्र न हो जिसमें ऐसे विवरण और जानकारी हो जो केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित की जाए, जो निर्धारित प्राधिकारी द्वारा या किसी अधिकृत परीक्षण केंद्र द्वारा जारी की जाए।

उप-धारा (2) में इस आशय का उल्लेख किया गया है कि वाहन कुछ समय के लिए इसकी सभी आवश्यकताओं का पालन करता है।

अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियम;

11.2 इसमें निहित शक्ति का पालन करते हुए, केंद्र सरकार ने केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 लागू किए। नियम 62 का उल्लेख प्रमाण पत्र प्रदान करने की प्रक्रिया।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

" नियम 62. फिटनेस प्रमाण पत्र की वैधताः

(1) परिवहन वाहन के संबंध में योग्यता का प्रमाण पत्र

धारा 56 के तहत दिया गया अनुदान प्रपत्र 38 में होगा और ऐसा

प्रमाण पत्र जब दिया या नवीनीकृत किया जाता है तो इसके लिए मान्य होगा

जैसा कि नीचे बताया गया है।

11.3 इसी तरह, हम देखते हैं कि केंद्र सरकार की वाहन की आयु सीमा निर्धारित करने की शक्ति धारा 59 में है। के लिए प्रावधान

जिस हद तक यह मामले के उद्देश्य के लिए प्रासंगिक है, वह इस प्रकार हैः -

" धारा 59: मोटर वाहन की आयु सीमा तय करने की शक्ति

(1) केंद्र सरकार जनता को ध्यान में रखते हुए

इस अधिनियम की सुरक्षा, सुविधा और उद्देश्य, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, एक मोटर वाहन के जीवन को इसके निर्माण की तारीख से गिना जाता है, जिसकी समाप्ति के बाद

मोटर वाहन का अनुपालन नहीं माना जाएगा
इस अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों की आवश्यकताएँः

बशर्ते कि केंद्र सरकार अलग-अलग निर्दिष्ट कर सकती है
विभिन्न वर्गों या विभिन्न प्रकार के मोटर वाहनों के लिए आयु।

11.4 दिए गए नियम बनाने की शक्ति के बीच एक अंतर है

एक तरफ केंद्र सरकार और दूसरी तरफ राज्य सरकार। धारा 64 केंद्र सरकार की नियम बनाने की शक्ति है, जो इसे पालन किए जाने वाले मानदंडों और प्रक्रियाओं को निर्धारित करने में सक्षम बनाती है।

अधिनियम के प्रावधानों का कार्यान्वयन। धारा 64 की उप-धाराएँ (एम) और (एन) हमारे उद्देश्यों के लिए प्रासंगिक हैं, जिसमें यह प्रावधान किया गया है किः -

" धारा 64: केंद्र सरकार की नियम बनाने की शक्तिः

केंद्र सरकार सभी के लिए प्रावधान करने के लिए नियम बना सकती है या

निम्नलिखित में से कोई भी विषय अर्थात्ः

(एम) वह प्रपत्र जिसमें धारा 56 की उप-धारा (1) के तहत योग्यता प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा और विवरण और

जानकारी इसमें शामिल होगी;

(एन) वह अवधि जिसके लिए धारा 56 के तहत दिया गया या नवीनीकृत योग्यता प्रमाण पत्र प्रभावी होगा।

11.5 इसके विपरीत, राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने के लिए निष्पादन एजेंसी के रूप में है।

इस उद्देश्य के लिए, धारा 65 राज्य सरकार को [2022] 9 एस. सी. आर. बनाने में सक्षम बनाती है।

ऐसे नियम जो निष्पादन के लिए आवश्यक हों। नियम में महत्वपूर्ण शब्द राज्य की बनाने की शक्ति पर अतिरिक्त जोर देते हुए नीचे उल्लेख किया गया हैः -

" धारा 65: नियम बनाने की राज्य सरकार की शक्तिः (1) राज्य सरकार वहन करने के उद्देश्य से नियम बना सकती है। धारा 64 में विनिर्दिष्ट मामलों के अलावा इस अध्याय के प्रावधानों को प्रभावी बनाना।

धारा 67 के तहत राज्य सरकार में निहित परिवहन, (ए) परिवहन के मोटर के विकास द्वारा जनता, व्यापार और उद्योग को लाभ, (बी) सड़क और रेल परिवहन का समन्वय, (सी) सड़क प्रणाली के बिगड़ने को रोकने और (डी) गैर-आर्थिक को रोकने के लिए है। परमिट धारकों के बीच प्रतिस्पर्धा। इस उद्देश्य के लिए, राज्य सरकार धारा 68 के तहत स्थापित राज्य और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों को निर्देश जारी कर सकती है। के खिलाफ अपील करने का अधिकार

राज्य या क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के निर्णय धारा 89 के तहत प्रदान किए जाते हैं और पुनरीक्षण शक्तियां धारा 90 के तहत होती हैं, जिसके बाद धारा 94 के तहत दीवानी अदालतों के अधिकार क्षेत्र पर रोक लगाई जाती है। इस अध्याय के तहत अकेले राज्य सरकार को नियम बनाने की शक्ति है। जबकि धारा 95 मंच और अनुबंध गाड़ियों के संबंध में राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित है, धारा 96 अध्याय V के उद्देश्य के लिए नियम बनाने के लिए राज्य सरकार की सामान्य शक्ति से संबंधित है।

यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि केंद्र सरकार के पास अध्याय 5 के तहत नियम बनाने की कोई शक्ति नहीं है।

12.2 विभिन्न प्रकार के परिवहन वाहन हैं, जिनके लिए अलग-अलग आवश्यकताएं हैं और अलग-अलग परमिट दिए जाने हैं। उदाहरण के लिए, (i) स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन धारा 70 के तहत आते हैं, उसी के लिए प्रक्रिया धारा 71 के तहत प्रदान की जाती है और स्टेज कैरिज के लिए परिवहन परमिट देने की शक्ति धारा 72 के तहत प्रदान की जाती है। ((ii) अनुबंधित डिब्बों के लिए आवेदन धारा 73 के तहत आते हैं और अनुदान देने की शक्ति धारा 74 में है। (iii) के लिए योजना

मोटर कैब किराए पर लेना धारा 75 के तहत है, (iv) निजी सेवा वाहन परमिट धारा 76 के तहत आते हैं, (vii) आवेदन, माल परिवहन परमिट पर विचार और अनुदान धारा 77,78 और 79 में दिए गए हैं।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

12.3 आवेदनों और पालन की जाने वाली प्रक्रिया के संबंध में सामान्य मानदंड धारा 79 और 80 के तहत प्रदान किए गए हैं। परमिट की अवधि और नवीनीकरण धारा 81 द्वारा नियंत्रित होता है और परमिट का हस्तांतरण धारा 82 में निर्धारित किया गया है। ए के तहत एक वाहन का प्रतिस्थापन

किसी भी अन्य वाहन के साथ परमिट, वह प्रावधान जिसके साथ हम इस मामले में संबंधित हैं, धारा 83 में प्रदान किया गया है। सभी परमिटों पर लागू सामान्य शर्तें, वे प्रपत्र जिनमें परमिट दिए जा सकते हैं, और शक्ति

और रद्द करने की प्रक्रिया धारा 84,85 और 86 में प्रदान की गई है। क्षेत्र के बाहर परमिट के संचालन और उपयोग से संबंधित कानूनी व्यवस्था धारा 87 और 88 में प्रदान की गई है। 13.1 यह उपरोक्त संदर्भित वैधानिक योजना है कि न्यायमित्र के प्रस्तुत करने पर विचार करने की आवश्यकता है।

13.2 अध्याय 5 के तहत वैधानिक योजना आम तौर पर अधिनियम की धारा 88 के अलावा परिवहन वाहनों से निपटने के लिए राज्य सरकार की शक्तियों का प्रावधान करती है, जहां शक्तियां केंद्र सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के अधीन हैं। यह न केवल परमिट के अनुदान के लिए प्रक्रिया प्रदान करता है, बल्कि वह तंत्र भी प्रदान करता है जिसके द्वारा परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहनों को विनियमित किया जाता है। यह इस संदर्भ में है कि धारा 83 संबंधित है

13.3 यह स्वाभाविक है कि प्रतिस्थापन के लिए प्राधिकरण को आवश्यक अनुमति देने की आवश्यकता होगी क्योंकि वे नियामक हैं। जब धारा 83 के तहत किया गया आवेदन लिया जाता है, तो प्राधिकरण इस तथ्य से अवगत होता है कि एक वैध और मौजूदा परमिट है और परमिट धारक परमिट का संचालन जारी रखना चाहता है और केवल इसी कारण से वह वाहन को बदलने की मांग कर रहा है। संदर्भ में जिसकी उसकी जांच की जाती है, वह केवल यह सुनिश्चित करने के लिए है कि परमिट की शर्तें इससे विचलित न हों। इसलिए, जब क़ानून एक ही प्रकृति का कहता है, तो यह केवल परमिट से संबंधित होता है। जाँच अपने आप में वाहन की नहीं बल्कि परमिट के संबंध में वाहन की होती है। यही कारण है कि [2022] 9 एस. सी. आर.

वाहन की जांच, परमिट के साथ इसके संबंध की परवाह किए बिना, धारा 83 के उद्देश्य के लिए एक अप्रासंगिक विचार बन जाता है।

13.4 अवधि और नवीकरण से संबंधित धारा 83 के निकटवर्ती प्रावधानों के संदर्भ में देखा गया समान प्रकृति का वाक्यांश

अनुमतियों का हस्तांतरण (धारा 81), अनुमतियों का हस्तांतरण (धारा 82) अभिव्यक्ति के अर्थ को स्पष्ट करता है। समान प्रकृति अनिवार्य रूप से परमिट में वाहन की समान प्रकृति से संबंधित होनी चाहिए। पूछा जाने वाला प्रश्न परमिट के तहत वाहन की प्रकृति है। वह किस तरह का वाहन था? यह दिए गए परमिट से कैसे जुड़ा था? क्या नया वाहन उसी उद्देश्य को पूरा करता है जैसे पुराना वाहन परमिट के तहत काम कर रहा था? 13.5 वाहन या वाहन के बारे में प्रश्न अध्याय IV में चिंता के विषय हैं, जिसके तहत केंद्र सरकार को वाहन की योग्यता या आयु सीमा के लिए मानदंड निर्धारित करने का अधिकार है। दूसरी ओर, अध्याय V में परिवहन वाहनों के संचालन के संबंध में कानूनी व्यवस्था शामिल है। इस अध्याय के तहत संसद का इरादा था कि प्रतिस्थापन के लिए एक प्रावधान होना चाहिए।

एक परमिट के तहत कवर किए गए वाहन का ताकि दिया गया परमिट अपने कार्यकाल के अंत तक जारी रखें और बने रहें। अध्याय IV और V काम करते हैं

उसमें उल्लिखित उद्देश्य और उद्देश्यों के अधीन अपने स्वयं के क्षेत्र में।

अध्याय IV में धारा 56 और 59 के तहत वाहन की आयु या वाहन की योग्यता के निर्धारण के संबंध में केंद्र सरकार। नियम 174 के तहत जांच केवल प्राधिकरण को यह सुनिश्चित करने में सक्षम बनाने के लिए है कि मौजूदा परमिट बाधित न हो और साथ ही परमिट से विचलन करके सार्वजनिक हित से समझौता न किया जाए। इस नियम का केंद्र सरकार की शक्तियों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और इस तरह यह अधिनियम के प्रावधानों से परे नहीं होगा। 13.7 एक और पहलू है जो इस स्थिति को एक निश्चित मात्रा में स्पष्टता प्रदान कर सकता है। जिस वाहन को प्राधिकरण धारा 83 के तहत इस आधार पर बदलने के लिए मंजूरी नहीं दे सकता है कि वह परमिट के तहत आने वाले वाहन से पुराना है, उसका उपयोग राज्य के भीतर परिवहन वाहन के रूप में किया जा सकता है। उक्त उपयोग के लिए कोई निषेध नहीं है।

वाहन स्वस्थ और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. द्वारा निर्धारित आयु सीमा के भीतर बना रह सकता है।

वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

केंद्र सरकार। नियम 174 (2) (सी) की कठोरता केवल मौजूदा परिवहन परमिट के संदर्भ में है न कि परिवहन वाहनों के लिए एक शर्त के रूप में।

13.8 ऊपर बताए गए कारणों से, हम इस दलील को स्वीकार करने के लिए इच्छुक नहीं हैं कि नियम 174 (2) (सी) के प्रावधानों के अधिकार क्षेत्र से बाहर हैं।

कानून।

मुद्दा (ii): क्या केरल मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 174 (2) (सी) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 83 से परे और इसके विपरीत है?

14. विवादित आदेश द्वारा, उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने अभिनिर्धारित किया कि नियम 174 (2) (सी) अधिनियम के साथ असंगत होने के कारण निष्क्रिय माना जाना चाहिए। उच्च न्यायालय द्वारा अपनाया गया तर्क इस प्रकार हैः

" 9. अब हम अधिनियम पर आ सकते हैं। धारा 83 स्पष्ट रूप से "समान प्रकृति" के वाहन द्वारा वाहन के प्रतिस्थापन की भविष्यवाणी करती है विधानमंडल ने उद्देश्यपूर्ण रूप से अभिव्यक्ति का उपयोग किया है। वे विभिन्न अन्य अभिव्यक्तियों का उपयोग कर सकते थे। हमारे लिए, अभिव्यक्ति स्पष्ट है। बस द्वारा बस, मिनी बस द्वारा मिनी बस, वातानुकूलित बस द्वारा वातानुकूलित बस, ट्रक द्वारा ट्रक और मिनी बस द्वारा बस नहीं और गैर वातानुकूलित बस द्वारा वातानुकूलित बस या नियमित बस द्वारा मिनी बस; यही एकमात्र प्रतिबंध है। जब प्रत्यायोजित अधिकार का प्रयोग करते हुए अधीनस्थ प्राधिकरण

अर्थात, राज्य नियम बनाता है, नियम अधिनियम के अनुरूप होने चाहिए। नियम अधिनियम को ओवरराइड या अधिनियम के दायरे को प्रतिबंधित नहीं कर सकते हैं। जब अभिव्यक्ति एक ही प्रकृति का वाहन है, तो यदि नियम, 174 (2) (सी) यह प्रतिबंधित करता है कि एक पुराने वाहन को अंदर नहीं लाया जा सकता है, तो यह अधिनियम के प्रावधानों द्वारा किसी व्यक्ति को प्रदान किए गए अधिकार को प्रतिबंधित करेगा। निश्चित रूप से ऐसा अभ्यास

प्रतिनिधि द्वारा अनुमति नहीं दी जा सकती है। नियम अधिनियम के अनुरूप होने चाहिए और उन्हें प्रतिबंधित या अपमानित नहीं करना चाहिए। इस प्रकार उस सीमा तक नियमों को अधिनियम के अनुरूप नहीं ठहराया जा सकता है और उन्हें निष्क्रिय माना जाना चाहिए।

15. हमारी राय है कि नियम 174 (2) (सी) का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि जिन शर्तों के तहत परिवहन परमिट दिया जाता है, वे हैं - जब परमिट द्वारा कवर किए गए वाहन को बदलने की मांग की जाती है तो इसे पतला नहीं किया जाता है

एक नए वाहन से। धारा 83 में समान प्रकृति के वाहन द्वारा प्रतिस्थापन को अनिवार्य करने का उद्देश्य और उद्देश्य केवल यह सुनिश्चित करना है कि [2022] 9 एस. सी. आर.

जांच और अनुदान के समय की गई और लगाई गई शर्तें परमिट के निर्वाह के दौरान भी जारी रहती हैं। वैधानिक प्रावधानों, नियमों, प्रपत्रों और प्रमाणन द्वारा प्रमाणित परमिट के अनुदान में शामिल कानूनी व्यवस्था इस सिद्धांत को स्थापित करती है। हम इस स्थिति की व्याख्या करेंगे।

16.1 धारा 83 को केवल वर्तमान अनुमति के संदर्भ में ही समझा जाना चाहिए। वर्तमान एक मंच गाड़ी परमिट का मामला है, आवेदन जिसके लिए धारा 70 के तहत किया जाना है। जब धारा 70 के तहत स्टेज कैरिज परमिट देने के लिए आवेदन किया जाता है, तो इसमें (i) वाहन का प्रकार और बैठने की क्षमता [धारा 70 (1) (बी)]; (ii) आरक्षित में रखे जाने वाले वाहनों की संख्या; और (iii) ऐसे अन्य विवरण जैसे विवरण होंगे जो निर्धारित किए जाएं। इस तरह का आवेदन भी होना चाहिए

विहित दस्तावेजों के साथ [धारा 70 (2)]। अधिनियम की धारा 70 पर ध्यान दिया जा सकता हैः

" धारा 70। स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदनः (1) अ.

स्टेज कैरिज (इस अध्याय में स्टेज कैरिज परमिट के रूप में संदर्भित) या रिजर्व स्टेज कैरिज के संबंध में परमिट के लिए आवेदन में, जहां तक हो सके, निम्नलिखित शामिल होंगेः

विवरण, अर्थात्ः

(ए)।

(ख) ऐसे प्रत्येक वाहन का प्रकार और बैठने की क्षमता;

(ग) दैनिक यात्राओं की न्यूनतम और अधिकतम संख्या

प्रस्तावित किया जाना है और सामान्य की समय-सारणी

यात्राएँ।

.....

(च) ऐसे अन्य मामले जो विहित किए जाएं। (2) उप-धारा (1) में निर्दिष्ट आवेदन के साथ ऐसे दस्तावेज होंगे जो निर्धारित किए जाएं।

16.2 धारा 70 के तहत वैधानिक निर्देशों को आगे बढ़ाते हुए और नियम बनाने की शक्ति का प्रयोग करते हुए, राज्य सरकार ने केरल मोटर वाहन नियम, 1989 बनाए। परिवहन वाहन के नियंत्रण से संबंधित नियमों के अध्याय V में, नियम 143 परमिट के लिए आवेदन निर्धारित करता है और नियम 144 ऐसे परमिट के प्रपत्र प्रदान करता है।

नियम 143। परमिट के लिए आवेदन-आवेदन

अनुमति निम्नलिखित रूप में आई. ओ. एन. एल. परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. में होगी।

वी. एस [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।

अनुमति दें।

फॉर्म

(ए) स्टेज गाड़ी

P.St.S.A

(ख) संपर्क वाहन

P.Co.S.A

((c) निजी सेवा वाहन परमिट

P.Pr.S.A

((घ) माल की गाड़ी

P.Gd.S.A

(ई) अस्थायी परमिट

P.Tem। ए.

(च) अधिनियम की धारा 88 (8) के तहत विशेष अनुमति

P.Sp.A

नियम 144। परमिट का रूप

परमिट मैं रहूंगा।

निम्नलिखित रूपः

अनुमति दें।

फॉर्म

(ए) स्टेज गाड़ी

पी. सेंट.

(ख) संपर्क वाहन

पी. को.

((c) निजी सेवा वाहन परमिट

P.Pr.S.A

((घ) माल की गाड़ी

P.Gd.S.A

(ई) अस्थायी परमिट

P.Tem। ए.

(च) अधिनियम की धारा 88 (8) के तहत विशेष अनुमति

P.Sp.A

16.3 नियम में दिए गए P.St.S.A फॉर्म के अनुसार

टेज कैरिज परमिट तैयार किया जाता है और जोड़ा जाता है, जिसमें महत्वपूर्ण विवरण होते हैं जिन्हें एक आवेदक को भरना और जमा करना होता है। देरः -

" फॉर्म P.St.S.A

सम्मान में अनुमति के लिए आवेदन

कैरिज/रीजर्व स्टेज कैरिज

1. पूरा नाम

7. वाहन का प्रकार

8. ((i) बैठने की क्षमता (चालक और चालक को छोड़कर)

((ii) अधिकतम भारित वजन

9. प्रस्तावित समय सारिणी [2022] 9 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

17.1 उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि इसके तहत वैधानिक योजना

70 पर रियाल विवरण प्रदान करने के लिए परिवहन परमिट के लिए आवेदन की आवश्यकता में परिवहन के प्रकार को इंगित करने की आवश्यकता शामिल है।इसे राज्य सरकार द्वारा बनाए गए नियमों में भी शामिल किया गया है। नियमों के अनुसार प्रपत्रों में किस प्रकार के विवरण प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता होती है। ली के बारे में जानकारी के लिए कॉल करने की आवश्यकता तब प्रासंगिक हो जाती है जब हम आवेदनों की प्रक्रिया और विचार के लिए अनुभाग की आवश्यकता को देखते हैं। खंड निम्नानुसार है:

" धारा 71। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की प्रक्रिया

स्टेज कैरिज परमिट के लिए आवेदन पर विचार करना।

(1) एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, स्टेज कैरिज परमिट के लिए एक आवेदन पर विचार करते समय, इन बातों का ध्यान रखेगा -

इस अधिनियम के उद्देश्य:

(2) एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण एक अनुदान देने से इनकार कर देगा

स्टेज कैरिज परमिट यदि यह किसी भी समय-तालिका से दिखाई देता है

प्रस्तुत किया कि जिस गति से वाहन चलाए जा सकते हैं, उससे संबंधित इस अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन होने की संभावना है:

बशर्ते कि इस तरह के इनकार से पहले आवेदक को समय-सारणी में संशोधन करने का अवसर दिया जाएगा ताकि

पाँच लाख से कम की आबादी वाले शहर। (ख) जहां खंड (क) के तहत स्टेज कैरिज की संख्या तय की जाती है, राज्य सरकार राज्य में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए स्टेज कैरिज परमिट का कुछ प्रतिशत उसी अनुपात में आरक्षित रखेगी जो जनता के लिए सीधी भर्ती द्वारा की गई नियुक्तियों के मामले में होता है।

राज्य में सेवाएँ।

आयोनल परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

(ग) जहां खंड (क) के तहत स्टेज कैरिज की संख्या तय की जाती है, वहां क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण इस तरह के डिब्बों को आरक्षित रखेगा।

अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए अनुमतियों की संख्या जो राज्य सरकार द्वारा उप के तहत तय की जा सकती है

खंड (बी)।

(घ) अनुमतियों की ऐसी संख्या आरक्षित करने के बाद जो इसमें निर्दिष्ट है।

खंड (ग) में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण

((i) आवेदक की वित्तीय स्थिरता; ((ii) एक स्टेज कैरिज ऑपरेटर के रूप में संतोषजनक प्रदर्शन, जिसमें कर का भुगतान भी शामिल है, यदि आवेदक कर का भुगतान कर चुका है या कर चुका है।

स्टेज कैरिज सेवा के संचालक; और

((ग) ऐसे अन्य मामले जो राज्य द्वारा निर्धारित किए जाएं।

सरकारः

अनुमति के लिए आवेदनों को दिया जाए ((i) राज्य परिवहन उपक्रम;

((ii) पंजीकृत या मानित सहकारी समितियाँ

उस समय लागू किसी भी अधिनियम के तहत पंजीकृत;

(iii) भूतपूर्व सैनिक; 2 [या]

[((iv) राज्य के रूप में व्यक्तियों का कोई अन्य वर्ग या श्रेणी

सरकार कारणों को लिखित रूप में दर्ज कर सकती है आवश्यक मानते हैं;] "

कुछ के आधार पर प्रतिस्पर्धी आवेदकों को प्राथमिकता देने के लिए प्राधिकरणरैपिंग्स। ये धारा 71 (3) (डी) के तहत वैधानिक रूप से निर्धारित हैं।

प्रावधान के साथ। 17.3 धारा 70 के तहत आवेदनों पर विचार करने के बाद, धारा 71 के तहत निर्धारित नियम के बाद, मंच वाहन अनुमति [2022] 9 एस. सी. आर.

धारा 72 के तहत प्राधिकरण द्वारा प्रदान किया जाता है। अनुदान के स्तर पर भी, प्राधिकरण को कुछ शर्तें निर्धारित करने का अधिकार है अनुदान का संचालन। धारा 72, इस हद तक कि यह हमारे उद्देश्य के लिए प्रासंगिक है, निम्नानुसार हैः

" धारा 72. स्टेज कैरिज परमिट का अनुदान।

(1) धारा 71 के प्रावधानों के अधीन, एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, धारा 70 के तहत उसे किए गए एक आवेदन पर, आवेदन के अनुसार या ऐसे संशोधनों के साथ एक मंच वाहन परमिट प्रदान कर सकता है जो उसे उचित लगे या

ऐसी अनुमति देने से इनकार करनाः

बशर्ते कि इस संबंध में कोई अनुमति नहीं दी जाएगी - कोई भी मार्ग या क्षेत्र जो आवेदन में निर्दिष्ट नहीं है।

(2) क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, यदि वह स्टेज कैरिज परमिट देने का फैसला करता है, तो एक स्टेज के लिए परमिट दे सकता है। किसी विनिर्दिष्ट विवरण का वहन और इस अधिनियम के तहत बनाए जाने वाले किसी भी नियम के अधीन, निम्नलिखित शर्तों में से कोई एक या अधिक परमिट के साथ संलग्न कर सकते हैं, अर्थात्ः

((i)। (x) कि एक निर्दिष्ट प्रकार के वाहन शरीर के अनुरूप फिट किए गए हैं

अनुमोदित विनिर्देशों का उपयोग किया जाएगा

(xi) कि आराम और स्वच्छता के निर्दिष्ट मानक

वाहनों में बनाए रखा जाना;

(xiv) कोई अन्य शर्तें जो निर्धारित की जा सकती हैं।

17.4 धारा 72 के अनुपालन में, जब एक स्टेज कैरिज परमिट दिया जाता है, तो केरल मोटर वाहन नियम, 1989 का नियम 159 अनिवार्य रूप से

यह निर्धारित करता है कि एक परमिट पर वाहन का पंजीकरण चिह्न होगा।

" नियम 159. पंजीकरण चिह्नों के प्रवेश की अनुमति देना अनिवार्य हैः

प्रवेश का समय

(1) जिस वाहन से यह संबंधित है, उसके पंजीकरण चिह्न को दर्ज करने से पहले कोई परमिट जारी नहीं किया जाएगा।

(2) जब आवेदक परमिट के लिए अपने आवेदन की तारीख को पंजीकरण का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने में असमर्थ है, इस तथ्य के कारण कि उस तारीख को उसके पास आई. ओ. एन. एल. परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. नहीं है।

वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

विधिवत पंजीकृत वाहन, या किसी अन्य कारण से, आवेदक को मंजूरी के एक महीने के भीतर

परिवहन प्राधिकरण द्वारा आवेदन या ऐसी लंबी अवधि या कुल मिलाकर चार महीने से अधिक की अवधि जो प्राधिकरण निर्दिष्ट करे, उस प्राधिकरण के समक्ष वाहन के पंजीकरण का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करें ताकि

परमिट में पंजीकरण चिह्न दर्ज किया जा सकता है। यदि कोई आवेदक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने में विफल रहता है परिवहन द्वारा निर्दिष्ट अवधि के भीतर पंजीकरण

प्राधिकरण अपनी मंजूरी को रद्द कर सकता है

आवेदन। (3) द.

उप-नियम के तहत परिवहन प्राधिकरण में निहित शक्ति

(2) आदेशों के संबंध में इसके प्रतिनिधि द्वारा भी प्रयोग किया जाएगा।

प्रत्यायोजित शक्तियों के तहत पारित किया गया।

18.1 परिवहन परमिट देना एक महत्वपूर्ण कार्य है जिसे अधिनियम के तहत केंद्रीय प्राधिकरण करेगा। इस अदालत ने एक

मोटर दुर्घटनाओं के गंभीर परिणामों पर विचार करने के लिए, जिससे मानव शरीर में मौतों और चोटों की संख्या बढ़ जाती है। इस दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति का उल्लेख इस न्यायालय ने एस. राजसीकरन बनाम में किया था। भारत संघ Ors.³ 3

" 90. इस सुनवाई के दौरान, हमने सभी संबंधित लोगों को यह समझाने की कोशिश की कि सड़क सुरक्षा के मुद्दों को गंभीरता से लिया जाना चाहिए

केंद्र सरकार और राज्य दोनों द्वारा

सरकारें। हमने यह भी नोट किया कि सड़क सुरक्षा के लिए सैकड़ों करोड़ रुपये की भारी राशि निर्धारित की गई है और यह भी बताया गया कि सड़क दुर्घटनाओं के कारण बहुत बड़ी संख्या में मौतें हो रही हैं। हमने देखा कि बीमा कंपनियों ने रुपये की राशि खर्च की थी। 11,480 मौतों, चोटों, तीसरे पक्ष की संपत्ति के नुकसान और सड़क के कारण अन्य नुकसान के लिए मुआवजे के रूप में करोड़ रुपये

वित्तीय वर्ष 2015-2016 के दौरान दुर्घटनाएँ।

91. 7.11.2016 पर हमने फिर से नोट किया कि सड़क दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप लगभग हर तीन मिनट में एक मौत हुई थी। दुर्भाग्य से, आधे पीड़ितों के कानूनी उत्तराधिकारियों को मुआवजा नहीं दिया गया (शायद उनके अधिकार से अनजान होने के कारण)

जसीकरन वी। भारत संघ (2018) 13 एस. सी. सी. 532 (निर्णय दिनांक 30.11.2017)।

18.2 यदि इस वास्तविकता को संबोधित करना है, तो प्राथमिक दायित्व है -

परिवहन प्राधिकरणों को नियंत्रित करता है। आज की दुनिया में लाइसेंस और परमिट देने में उनकी जो जांच होनी चाहिए, वह पहले से कहीं अधिक है। साथ ही, न्यायालयों का दायित्व है कि वे क़ानून के प्रावधानों और उसके तहत बनाए गए नियमों की व्याख्या इस तरह से करें जो नियामक द्वारा एक प्रभावी जांच का काम करेगा। इस न्यायालय के साथ-साथ उच्च न्यायालयों ने इस परिप्रेक्ष्य में समस्या का सामना किया है और वास्तव में, जिन निर्णयों का हम विज्ञापन करेंगे, वे न केवल परमिट के लिए आवेदन में वाहन की जानकारी के महत्व को रेखांकित और जोर देंगे, बल्कि अधिकारियों द्वारा निर्धारित वाहन की अधिकतम आयु की शर्त को भी मंजूरी दी है।

19.1 शीलचंद एंड कंपनी के मामले में v. राज्य परिवहन

अपीलीय प्राधिकरण, ग्वालियर, मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने प्राधिकरण की उस शर्त को बरकरार रखा जिसमें निर्धारित किया गया था कि बस 1962 मॉडल की होनी चाहिए। न्यायालय ने कहाः

" धारा 48 (3) के तहत, आर. टी. ए. एक के लिए अनुमति दे सकता है

एक निर्दिष्ट विवरण के स्टेज कैरिज की सेवा। खंड

(xxiii) आर. टी. ए. को किसी अन्य को संलग्न करने का अधिकार देता है।

शर्त जो निर्धारित की जा सकती है "। निर्धारित करने की शक्ति

ऐसी स्थिति धारा के किसी भी खंड से नहीं आती है।

48 (3) लेकिन स्वयं उप-धारा (3) के मूल प्रावधान से। उस उप-धारा में कहा गया है कि आर. टी. ए. अनुमति दे सकता है।

एक निर्दिष्ट विवरण के ऋषि डिब्बों की सेवा के लिए।

यदि स्टेज कैरिज जिसके लिए परमिट दिया जा सकता है

एक "निर्दिष्ट विवरण" का होना तो यह इस प्रकार है कि आर. टी. ए.

यह कहने की शक्ति है कि मंच गाड़ी जिसके लिए

अनुमति एक विशेष वर्ष की दी गई है

उत्पादन। स्टेज गाड़ी का विशिष्ट विवरण नहीं है अपने वर्ग, नाम, निर्माता, सिलेंडरों की संख्या तक सीमित या

हॉर्स पावर, लेकिन इसमें निर्माण का वर्ष भी शामिल है। पूरा विचार और आवश्यकता है कि एक मंच गाड़ी की सेवा एक विशेष वर्ष की स्टेज गाड़ी के साथ चलाया जाएगा

निर्माण सेवा की विश्वसनीयता और दक्षता सुनिश्चित करने के लिए है। और यात्रा करने वाले लोगों की सुरक्षा। की धारा 47 और 48

अधिनियम, एक साथ पढ़ा, स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि वैधानिक शक्तियाँ

स्टेज कैरिज की कुछ शर्तों के साथ परमिट जारी करना या

4 शीलचंद एंड कंपनी वी. राज्य परिवहन अपीलीय प्राधिकरण, ग्वालियर और अन्र। (1963) एस. सी. सी. ऑनलाइन एमपी 44.

आयोनल परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

परमिट धारकों के लाभ और सुरक्षा के लिए नहीं, लेकिन

ये आम जनता के लाभ के लिए हैं "। 5

19.2 मध्य उच्च न्यायालय की खंड पीठ का निर्णय

सुभाष चंद्र के मामले में इस अदालत ने इश को मंजूरी दी थी।

यू. पी. के टी. ई., जिसमें न्यायमूर्ति कृष्ण अय्यर ने अपनी अद्वितीय अभिव्यक्ति में

वेद निम्नानुसार हैः

" 3 ..... राज्य को यह याद रखना चाहिए कि उसकी कोई जिम्मेदारी नहीं है

केवल मिनी बस मालिकों के लिए, लेकिन दैनिक त्रासदियों से बचने के लिए भी

इन छोटे पहियों के नीचे भारतीय राजमार्गों पर

घूमती हुई गाड़ियाँ। धारा 51 (2) मोटर वाहन अधिनियम, 1939,

सार्वजनिक सुरक्षा के लिए तैयार किया जाता है, न कि निजी लाभ के लिए और एक गंभीर भूमिका निभाता है

के दबाव को छोड़कर किसी भी दबाव से विचलित न होने का कर्तव्य

भारतीय जीवन के लिए सामाजिक न्याय बसों में घूमना, चलना

दुर्घटना को मृत्युदंड दिया जाना है, धारा 51 और जैसे प्रावधानों को सख्त प्रवर्तन प्राप्त होना चाहिए। इस भावना में

- हालांकि 4 साल पुराने वाहनों से 7 साल के वाहनों तक पीछे हटना

उच्च न्यायालय के समक्ष कुशलता से लेकिन असफल रूप से चुनौती दी गई और हमारे सामने अति-अधिकार धारा 51 (2) के रूप में हमला किया जाता है

एक्ट करें। हम तक पहुँचने के लिए प्रस्तुतियों की संक्षेप में जाँच करेंगे

निष्कर्ष है कि केवल शाब्दिक कानूनवाद निर्जंतुक नहीं कर सकता है

विवेकपूर्ण मानवतावाद धारा 51 (2) (सी) पर व्यापक रूप से लिखा गया है। यह भारतीय कानून के अधिकार के बाहर नहीं है, जीवन और अंगों को बचाने के लिए हर शर्त है

तारों के भीतर इस तरह के मोक्ष का पुनः प्रावधान। इस दृष्टिकोण से

सामाजिक न्याय समस्या को सरल बनाता है और उच्च न्यायालय को कायम रखता है।

अदालत।

4 ..... संक्षिप्त प्रश्न यह है कि क्या प्रिस्क्रिप्शन कि

बस कम से कम 7 साल पुराना मॉडल होना चाहिए जो वाहन की स्थिति और उसके यात्री की तुलनात्मक सुरक्षा के लिए प्रासंगिक हो।

और हमारे अराजक राजमार्गों पर आराम। जाहिर है, ऐसा है। द. मॉडल जितना पुराना होगा, नवीनतम सुरक्षा की संभावना उतनी ही कम होगी

खतरे को कम करने और बढ़ावा देने के लिए नए उपकरणों को शामिल किया गया है आराम। हर नया मॉडल अपनी उम्र को युवा, ताज़ा होने का आश्वासन देता है।

गोवा राजमार्ग प्रचालक बनाम. राज्य परिवहन प्राधिकरण, गोवा, दमन और दीव

एससीसी ऑनलाइन जीडीडी 19.

एश चंद्रा और ओआरएस। वी. यू. पी. और अन्य राज्य। (1980) 2 एससीसी 324।

22] 9 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

और मजबूत, अचानक विफलताओं और टूटने की संभावना कम,

पहनने और फाड़ने के लिए कम संवेदनशील और मानसिक थकान अप्रत्याशित पतन के लिए। हमें पकड़ने में कोई संकोच नहीं है, से

सड़क उपयोगकर्ताओं के मानवाधिकारों का दृष्टिकोण, कि

अनुमति प्राप्त बस के मॉडल के संबंध में शर्त के भीतर है

अधिकारिता और इस तरह के सुरक्षा खंड निर्धारित करने के लिए नहीं है

5. ..... हम स्पष्ट हैं कि बाद का मॉडल एक बेहतर सुरक्षा है। और, अधिक प्रासंगिक रूप से, बनाने का वर्ष और

711

मॉडल या विवरण के हिस्से का विवरण।

20.1 की पूर्ण पीठ द्वारा बनाए गए सिद्धांत और टिप्पणियां

परमिट देने के लिए प्रतिस्पर्धी आवेदनों पर विचार करते समय प्राधिकरणों की शक्तियों और कर्तव्यों पर केरल उच्च न्यायालय उल्लेखनीय है। बेशक, अदालत थोड़ा अलग तरीके से काम कर रही थी।

मुद्दा, अर्थात, क्या स्टेज कैरिज परमिट के लिए एक आवेदक जिसने उस वाहन का विवरण दिया है जिसे वह सड़क पर रखने का प्रस्ताव करता है

एक ऐसे आवेदक पर वरीयता दी जाती है जो पहले ऐसी जानकारी प्रदान नहीं करता है हाथ। केरल उच्च न्यायालय की पूर्ण पीठ ने निम्नलिखित निर्णय दिया:

" 10. जैसा कि बार-बार के विभिन्न निर्णयों में बताया गया है

सर्वोच्च न्यायालय और उच्च न्यायालय, सर्वोपरि

क्षेत्रीय/राज्य के साथ विचार करना चाहिए

अनुदान के संबंध में निर्णय लेने में परिवहन प्राधिकरण स्टेज कैरिज परमिट जनता की प्रगति है।

ब्याज। इस तरह का निर्णय प्राधिकरण को लेना होगा।

प्राप्त योग्यताओं के तुलनात्मक मूल्यांकन पर

इसके मॉडल, बैठने के संबंध में आवश्यक विनिर्देशों में से क्षमता आदि और यदि अन्य मामलों के संबंध में वह पाया जाता है

प्रतिद्वंद्वी आवेदक की तुलना में बेहतर योग्यता होनी चाहिए

आवेदन स्वयं यह लोक हित में नहीं होगा और इसलिए, कानूनी रूप से भी उच्च दावों की अनदेखी करना सही नहीं है

पूर्व और केवल परमिट के अनुदान के लिए बाद वाले को पसंद करते हैं

अपने आवेदन में प्रस्तुत करने के आधार पर

इस फैसले के बाद इस अदालत ने मामले में बाद के फैसले में एस. के.

भाटिया और Ors.v। यू. पी. और अन्य का राज्य। (1983) 4 एससीसी 194।

आयोनल परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

उसके वाहन का विवरण। जैसा कि हम पहले ही देख चुके हैं, स्टेज कैरिज परमिट के अनुदान के लिए आवेदन को केवल इस आधार पर अमान्य नहीं माना जा सकता है कि इसमें सेवा के लिए उपयोग किए जाने वाले प्रस्तावित वाहन का विवरण नहीं है और न ही आवेदक को अयोग्य ठहराया जा सकता है या उक्त आधार पर विचार से बाहर रखा जा सकता है। यदि अन्य सभी योग्यताएँ दोनों आवेदकों के बीच समान हैं, जिनमें से एक ने अपने आवेदन में अपने वाहन का विवरण प्रस्तुत किया था और दूसरे ने बाद के चरण में ही ऐसा विवरण प्रस्तुत किया था।

इससे पहले कि मामला क्षेत्रीय/राज्य परिवहन प्राधिकरण द्वारा विचार के लिए लिया गया था और बाद वाले द्वारा पेश किया गया वाहन बाद के मॉडल और बेहतर गुणवत्ता (यात्रियों के लिए बेहतर आराम प्रदान करने वाला) का पाया जाता है, क्षेत्रीय/राज्य परिवहन प्राधिकरण यह विचार रखने में पूरी तरह से उचित होगा कि उस आवेदक को परमिट देना जनहित में होगा जिसने बेहतर वाहन की पेशकश की है (इकराम खान बनाम देखें। राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण (1976) 4 एस. सी. सी. 1: एयर. 1976

एससी। 2333) . तथापि, यदि ऐसे मामले में दोनों आवेदकों द्वारा प्रस्तावित वाहन काफी हद तक एक ही प्रकार, गुणवत्ता, मॉडल आदि के पाए जाते हैं और यदि अन्य मामलों के संबंध में दोनों आवेदक समान रूप से योग्य हैं तो क्षेत्रीय/राज्य परिवहन प्राधिकरण अपने विवेकाधिकार में अनुदान के लिए उस आवेदक को प्राथमिकता दे सकता है जिसने विवरण प्रस्तुत किए थे।

संतुलन को झुकाने के लिए ऐसी परिस्थिति जो दो व्यक्तियों के बीच है जिनकी योग्यता अन्य सभी में समान है। सम्मान करते हैं।

एम सिंह भाटी बनाम। एम. पी. और अन्य का राज्य। (2013) एस. सी. सी. ऑनलाइन एम. पी. 8381; उषाकुमारी उल अज़ीज़ और अन्य (2000) एस. सी. सी. ऑनलाइन केर 269।महाराष्ट्र राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम. बाबू गोवर्धन रेगुलर मोटर

ई और ओआरएस। (1969) 2 एससीसी 746।

22] 9 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

शहीद खान के मामले में भी एक वाहन के सभी विवरण प्रस्तुत करने की पुष्टि की गई है। 1 10

" 79. तत्काल मामले में हम पहले ही यह मान चुके हैं कि 1994 के नियमों में विवादित संशोधनों द्वारा लगाई गई शर्तें यात्रियों को सुरक्षित, सुरक्षित और सुविधाजनक परिवहन सेवाएं सुनिश्चित करने के उद्देश्य से हैं ताकि ग्रामीण जनता को सस्ती और सुरक्षित सुविधाएं प्रदान की जा सकें, सड़क की स्थिति की रक्षा और संरक्षण किया जा सके, बेहतर यातायात प्रबंधन के लिए और कम किया जा सके

लंबे मार्गों पर यातायात जिससे अप्रिय घटनाओं और दुर्घटनाओं की संभावना कम होती है और इस तरह बड़े पैमाने पर जनता के हित में है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि हालांकि हम पहले ही यह मान चुके हैं कि याचिकाकर्ताओं को मंच पर चलने वाली गाड़ियों को संचालित करने का मौलिक अधिकार नहीं है।

नियमों में संशोधन अधिनियम के उद्देश्य और उद्देश्य के अनुरूप और आगे बढ़ाने के लिए हैं और उचित प्रतिबंध हैं जिन्हें वैध रूप से लागू किया जा सकता हैः

व्यापार के मौलिक अधिकार पर भारत के संविधान के अनुच्छेद 19 (6) द्वारा प्रदत्त और अनुमेय

संविधान के अनुच्छेद 19 (1) (जी) के तहत प्रदत्त वाणिज्य

भारत का "।

21.1 डिवीजन बेंच द्वारा विवादित आदेश में अपनाया गया तर्क कि नियम 174 (2) (सी) ने अधिनियम को ओवरराइड किया है, सही नहीं है क्योंकि वैधानिकता को प्रभावी बनाने के लिए एक अधीनस्थ कानून की व्याख्या की जानी चाहिए।

उद्देश्य और उद्देश्य। नियम को प्रतिस्थापन के लिए आवेदनों पर विचार करने वाले परिवहन प्राधिकरणों को परमिट धारक पर उसी कठोरता और विनियमन का पालन करने के लिए जोर देने में सक्षम बनाना चाहिए जो उसे परमिट दिए जाने पर दिया गया था। हमारे विचार में, उच्च न्यायालय ने उस संदर्भ की सराहना नहीं की है जिसमें धारा 83 के साथ पठित नियम 174 (2) (सी) का अर्थ लगाया जाना है।

21.2 धारा के साथ-साथ नियम को परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित अध्याय V के संदर्भ में देखा जाना चाहिए -

जिसे राज्य सरकार के पास अधिकार क्षेत्र और शक्ति अनुदान है और

परिवहन अनुमतियों को विनियमित करें। नियम 174 (2) (सी), राज्य की उस नियामक व्यवस्था को प्रभावी बनाता है। जीवन निर्वाह के दौरान वाहन का प्रतिस्थापन और परिवहन परमिट की निरंतरता केवल परिवहन परमिट के काम में एक घटना है। ऐसी घटना को संबोधित करते समय, प्राधिकरण उस इतिहास और पृष्ठभूमि से अनजान नहीं हो सकता है जिसमें अनुमति दी गई है।

10 शहीद खान बनाम। स्टेट ऑफ एमपी (2011) एससीसी ऑनलाइन एमपी 2228।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण और ए. एन. आर. वी. SHAJU ETC। [पामिदिघंतम श्री नरसिम्हा, जे।]

21.3 इसके अलावा, विवादित फैसले में यह धारणा कि "समान प्रकृति" अभिव्यक्ति केवल "बस द्वारा एक बस, मिनी बस द्वारा एक मिनी बस और मिनी बस द्वारा बस" तक ही सीमित है, प्रावधान को पढ़ने का सही तरीका नहीं है। एक ही प्रकृति की अभिव्यक्ति के अर्थ को प्रतिबंधित करने की कोई आवश्यकता नहीं है। वास्तव में, इस तरह की अभिव्यक्तियों को बेहतर तरीके से खुला रखा जाता है ताकि अदालतें बदलती परिस्थितियों की जरूरतों को पूरा कर सकें। 11

21.4 नियम 174 (2) (सी) की जांच करने के बाद, धारा 83 के उद्देश्य को लागू करने का इरादा और धारा 83 की भी जांच करने के बाद

अध्याय 5 के संदर्भ में, अध्याय 4 के विपरीत, हमारा विचार है कि यह नियम न तो धारा 83 से परे है और न ही इसके विपरीत है।

मुद्दा (iii): केरल मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 174 (2) (सी) के तहत प्राधिकरण द्वारा अपनी शक्ति का प्रयोग करने में विवेकाधिकार का क्या दायरा है?

22.1 नियम 174 (2) में प्रावधान है कि, एक आवेदन प्राप्त होने पर, परिवहन प्राधिकरण अपने विवेक से एक आवेदन को अस्वीकार कर सकता है।

परिवहन परमिट द्वारा कवर किया गया संचालन द्वारा अस्वीकार कर दिया जाएगा नियम से। यह उनका मामला है कि प्राधिकरण को उक्त आधार पर आवेदन को अस्वीकार करने से पहले अपने विवेक का प्रयोग करने की शक्ति दी गई है।

22.2 जहां भी आवश्यक हो विवेक का प्रयोग किया जाना चाहिए ताकि

शक्ति के प्रयोग को उचित, निष्पक्ष और गैर-मनमाना बनाना। विवेक व्यक्त या निहित हो सकता है। नियम 174 (2) एक ऐसा प्रावधान है जिसमें सरकार ने प्राधिकरण को परमिट के तहत वाहन को बदलने की शक्ति का प्रयोग करते हुए, जहां भी आवश्यक हो, विवेकाधिकार लागू करने में स्पष्ट रूप से सक्षम बनाया है। इस विवेकाधिकार का प्रयोग उचित रूप से, निष्पक्ष रूप से करना होगा क्योंकि तथ्य और परिस्थितियाँ स्पष्ट रूप से होंगी। प्रदर्शित करें। उदाहरण के लिए, जहां प्रतिस्थापित किया जाने वाला वाहन परमिट के तहत आने वाले वाहन से मामूली और अप्रासंगिक रूप से पुराना है, प्राधिकरण को इस तरह के आवेदन की अनुमति देने में शायद उचित ठहराया जा सकता है। प्राधिकरण परिस्थितियों को भी ध्यान में रखेगा

1 मदन सिंह शेखावत बनाम। भारत संघ (1999) 6 एस. सी. सी. 459, पैरा 15; कैलाश चंद और अन्न बनाम। धरम दास (2005) 5 एस. सी. सी. 375, पैरा 12 और 13; बैंगलोर टर्फ क्लब लिमिटेड बनाम। क्षेत्रीय निदेशक, कर्मचारी राज्य बीमा निगम (2014) 9 एस. सी. सी. 657, पैरा 61।

जिसे परमिट धारक को तुलनात्मक योग्यता के मामलों में चुना गया था जिसके तहत प्रतिद्वंद्वी आवेदकों ने अपने स्वयं के वाहनों की पेशकश की होगी।

यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि यदि विवेकाधिकार का प्रयोग केवल उचित और गैर-मनमाना सिद्धांतों पर आधारित नहीं है, तो ऐसा निर्णय होगा असुरक्षित और अपील में सुधार और आगे की समीक्षा के अधीन। इस विषय पर और अधिक विस्तार करने की आवश्यकता नहीं है।

मुद्दा (iv): क्या उत्तरदाता चुनौती दे सकते हैं रिट याचिका में विशेष रूप से इसके लिए अनुरोध किए बिना नियम 174 (2) (सी) की वैधता और क्या उच्च न्यायालय इस तरह की प्रस्तुति की अनुमति देने में उचित है?

23. जैसा कि हमने अभिनिर्धारित किया है कि नियम 174 (2) (सी) न तो अधिनियम के अधिकार के बाहर है, और न ही धारा 83 को ओवरराइड किया है, जैसा कि उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया है, इस मुद्दे से निपटने की कोई आवश्यकता नहीं है।

मुद्दा (v): क्या यह तथ्य कि विवादित निर्णय जो पिछले कुछ वर्षों से इस क्षेत्र में रहा है और बाद के आदेशों में इसका पालन किया गया है, अपने आप में एक पर्याप्त आधार है।

अपीलों को अस्वीकार करने के लिए?

24. इस आदेश के खिलाफ विशेष अनुमति याचिका उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के तुरंत बाद दायर की गई थी।

अदालत और मामला इस अदालत के समक्ष निर्णय के लिए लंबित है। इस तथ्य के अलावा कि मामला विचाराधीन रहा है, हम जिस निर्णय पर पहुंचे हैं, वह वैधानिक प्रावधानों की व्याख्या और अधीनस्थ के निर्माण से संबंधित सिद्धांतों पर आधारित है।

कानून। चूंकि उच्च न्यायालय का निर्णय कानून के विपरीत है, इसलिए यह बाध्यकारी और अपरिहार्य है कि हम फैसले को दरकिनार कर दें और कानून की सही स्थिति पर शासन करें।

ऊपर बताए गए कारणों के लिए, हम रिट अपील संख्या में उच्च न्यायालय के फैसले को दरकिनार करते हैं। 1466 और 2017 का 1470 यह अभिनिर्धारित करते हुए कि नियम 174 (2) (सी) अधिनियम के प्रावधानों और मोटर वाहन अधिनियम की धारा 83 के अंतर्गत आता है। अपीलों की अनुमति है।

25. इस मामले से अलग होने से पहले, हम उनके द्वारा प्रदान की गई अत्यंत मूल्यवान सहायता के लिए अपनी गहरी प्रशंसा दर्ज करना चाहेंगे। विद्वान न्यायमित्र, श्री संतोष कृष्णन।

अ
पीलों की अनुमति दी गई।

दिव्या पांडे (सहायकः रूपांशी विरंग, एलसीआरए)