ਕ੍ੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਅਨਜ

ਬਨਾਮ

ਸ਼ਾਜੂ ਆਦਿ.

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1453 -1454 ਦੇ 2022)

ਫਰਵਰੀ 17, 2022

[ਕੇ. ਐਮ. ਜੋਸਫ ਅਤੇ ਪਾਮਿਦੀਘੰਟਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਹਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 83 – ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 – ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) – ਕੀ ਨਿਯਮ:174(2)(ਸੀ) ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਾਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ – ਫੈਸਲਾ: ਨਹੀਂ – ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਸਬੰਧੀ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾਵਾਂ 56 ਅਤੇ 59 ਅਧੀਨ ਚੈਪਟਰ IV ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ – ਨਿਯਮ:174 ਅਧੀਨ ਜਾਂਚ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਥਾਰਟੀ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਘਨ ਨਾ ਆਵੇ ਅਤੇ ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਵਿਚਲਣ ਕਰਕੇ ਜਨਹਿਤ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ – ਇਹ ਨਿਯਮ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ – ਇਸ ਲਈ, ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੀ ਵੈਧ ਅਤੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 – ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 – ਕੀ ਨਿਯਮ:174(2)(ਸੀ) ਦੇ 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਰੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ – ਫੈਸਲਾ: ਨਹੀਂ – ਨਿਯਮ ਨਾ ਤੋ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਤੋਂ ਪਰੇ।

ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 – ਨਿਯਮ:174(2)(ਸੀ) – ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਿਵੇਕਸ਼ੀਲਤਾ – ਦਾਇਰਾ – ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾਵਾਂ 64, 65 – ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਫਰਕ – ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾ 83 – ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 – ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) – ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨ – ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ – ਫੈਸਲਾ: ਵਿਭਾਗੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰਕ।

ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਆਦੇਸ਼ ਕਿ ਰ.174 (2) (ਸੀ) ਨੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਾਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ - ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਉਸੇ ਸਖਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰ.174 (2) (ਸੀ) ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝ ਨੂੰ ਸਰਾਹਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਰ.ਵਾ s.83 ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ - ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਰੱਦ - ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ।

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 - ਐਸ.ਐਸ.70, 71, 83 - ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 - ਰ.174(2)(ਸੀ) - ਫੈਸਲਾ: ਰ.174(2)(ਸੀ) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ - ਐਸ.83 ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਮੰਗ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕੇਵਲ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਜੀਵਨ ਦੌਰਾਨ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ - ਐਸ.70 ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਜਨਾ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ - ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਫੈਸਲਾ: 1.1 ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਇੱਕ ਸਮਰੱਥ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਕਤੀ, ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਬਦਲਣ ਲਈ ਵਾਹਨ 'ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਕਿਸਮ ਦਾ' ਹੋਵੇ। 'ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਕਿਸਮ ਦਾ' ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਦੇ ਕਈ ਅਰਥ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਮੁਹਾਵਰੇ ਦਾ, ਆਪਣੇ ਕੁਦਰਤੀ ਪ੍ਰਗਟਾਵ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ ਇਹੀ ਮਤਲਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸਦੇ ਸਮਾਨ ਫੀਚਰ ਹਨ। ਪਰ ਫਿਰ, 'ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ' ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਮਾਨ, ਇਕੋ ਜਿਹਾ, ਬਰਾਬਰ, ਤੁਲਨਾਤਮਕ, ਅਦਲਾ-ਬਦਲੀ ਯੋਗ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਵੇਗਾ? ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, 'ਕਿਸਮ' ਦਾ ਮਤਲਬ ਕਿਸਮ, ਫੀਚਰ, ਬਣਾਵਟ, ਬਣਾਉਣ, ਮਾਡਲ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਜਾਂ ਪੀੜ੍ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ? ਇਹ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਪਾਠਕੀ ਮੁਹਾਵਰੇ ਹਨ, ਜੋ ਸਧਾਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਰਥ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਨੇ ਪੜ੍ਹਨ ਵਿੱਚ ਪੈਂਡੂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦ ਕਈ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੇਖ ਕੇ ਸਹੀ ਅਰਥ ਲੱਭਣ ਦੀ ਕਲਾ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਠ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਅਰਥ ਦੇ ਪ੍ਰਗਟਾਵ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ - ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਕਿਸਮ ਦਾ, ਇਸ ਮੁਹਾਵਰੇ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਂ, ਨੇੜਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ, ਅਧਿਆਇਆਂ, ਭਾਗਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਸਟੈਚਿਊਟ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਕੇਸ ਲਈ, ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮੁਹਾਵਰੇ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 8.1-8.3, 9 ਅਤੇ 10]

ਭਾਰਤੀ ਰਿਜ਼ਰਵ ਬੈਂਕ ਬਨਾਮ ਪੀਅਰਲੈਸ ਜਨਰਲ ਫਾਇਨਾਂਸ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (1987) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 424 : [1987] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1 – ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

1.2 ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਬਣਾਏ। ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫਰਕ ਹੈ। ਧਾਰਾ 64 ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 64 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (ਐਮ) ਅਤੇ (ਐਨ) ਮੌਜੂਦਾ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਵਜੋਂ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਧਾਰਾ 65 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਐਸੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਾਰਜ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 11.2, 11.4, 11.5]

1.3 ਅਧਿਆਇ V ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਨ ਰਾਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾ 66 ਅਧੀਨ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਜਦਕਿ ਧਾਰਾ 95 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜਿਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਧਾਰਾ 96 ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਆਮ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ V ਅਧੀਨ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ

ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਧਾਰਾ 83 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 12, 12.1, 23I802-B, E-F; 803-B]

1.4 ਅਧਿਆਇ V ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਕ ਢਾਂਚਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 88 ਦੇ ਜਿਥੇ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਤੰਤਰ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਦਾ ਉਲੇਖ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ V ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਦੀ ਥਾਂ ਇਸ ਲੋੜ ਦੀ ਪਛਾਣ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਰਬਾਧ ਤੰਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਘਨ ਦੇ ਆਪਣਾ ਪਰਮਿਟ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇ। ਕੋਈ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਸਧਾਰਣ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਹੋਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਸਕ੍ਰੀਨਿੰਗ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਹੈ ਕਿ ਬਦਲੀ ਲਈ ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਿਯੰਤਰਕ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਥਾਰਿਟੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵੈਧ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਮੰਗ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਜਾਂਚ ਮੰਗੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਚਲਨ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਿਰਫ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਅਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਚਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਫ਼ਰੇਜ਼, ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ 83 ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨਾਂ (ਸੈਕਸ਼ਨ 81), ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਤਬਾਦਲਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 82) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ, ਇਸ ਅਭਿਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਮਤਲਬ ਜ਼ਰੂਰ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੁੱਛਣ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸੁਭਾਵ ਕੀ ਹੈ। ਉਹ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਸੀ? ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ? ਕੀ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਉਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪੁਰਾਣਾ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ? [ਪੈਰਾ 13.2-13.4]

1.5 ਵਾਹਨ ਸਬੰਧੀ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਚਿੰਤਾ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਹਨ ਅਧਿਆਇ IV ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਜਾਂ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਅਧਿਆਇ V ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਅਧੀਨ ਹੀ ਸੰਸਦ ਨੇ ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਇਆ ਕਿ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ ਆਪਣੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਅਤੇ ਕਾਇਮ ਰਹਿ ਸਕੇ। ਅਧਿਆਇ IV ਅਤੇ V ਆਪਣੇ-ਆਪਣੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹੈ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ IV ਵਿੱਚ ਧਾਰਾਵਾਂ 56 ਅਤੇ 59 ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਜਾਂ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ। ਨਿਯਮ 174 ਦੀ ਜਾਂਚ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਘਨ ਨਾ ਆਵੇ ਅਤੇ ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਹਟਕੇ ਜਨਹਿਤ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਧਾਰਾ 83 ਅਧੀਨ ਬਦਲੀ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾ ਦੇਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੋਈ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਵਾਹਨ ਅਜੇ ਵੀ ਫਿਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਦੀ ਸਖਤੀ

ਸਿਰਫ ਜਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਵਜੋਂ। ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ,1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 74(2)(ਸੀ) ਵੈਧ ਅਤੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ। [ਪੈਰਾ 3.5-13.8]

2.1 ਜਿਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਇਸਨੂੰ ਅਸਮਰੱਥ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ। ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਬਾਤ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਹਲਕਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਧਾਰਾ 83 ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਮੰਗ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਦੇਣ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਦੌਰਾਨ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ। ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ, ਨਿਯਮਾਂ, ਫਾਰਮਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 83 ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲਾ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਮੁੱਖ ਵੇਰਵੇ ਸਮੇਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਵੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਫਾਰਮਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੰਗਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 71 ਅਧੀਨ, ਜੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ, ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਆਦਿ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇਗੀ। ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ, ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਨਜਾਤੀਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਰਿਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ, ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲੇ ਅਰਜ਼ੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਧਾਰਾ 71 3(ਡੀ) ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹਨ। ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 71 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੀ ਆਗਿਆ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 72 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸਟੇਜ 'ਤੇ ਵੀ, ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 72 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 159 ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਮਾਰਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਕੰਮ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 14, 15, 16.1, 16.3, 17-1.18]

ਐਸ. ਰਾਜਸੀਕਰਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (2018) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 532 : [2017] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 508; ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰਾ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹੋਰ (1980) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 324 : [1980] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1024; ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਬਾਬੂ ਗੋਵਰਧਨ ਰੈਗੁਲਰ ਮੋਟਰ ਸਰਵਿਸ ਅਤੇ ਹੋਰ (1969) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 746 : [1970] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 319 – ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਸ਼ਹੀਦ ਖਾਨ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਐਮ.ਪੀ. (2011) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਐਮ.ਪੀ. 2228 – ਮਨਜ਼ੂਰੀ।

ਸ਼ੀਲਚੰਦ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੇਟ ਅਥਾਰਿਟੀ, ਗ੍ਵਾਲੀਅਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ: (1963) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਐਮ.ਪੀ. 44 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

2.2 ਵਿਵਾਦਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰਕ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਨੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਯ

ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਲਈ ਵਿਕਲਪ ਮੰਗਣ ਲਈ ਉਸੇ ਸਖਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਗੁਜ਼ਰਿਆ ਸੀ।ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਨੂੰ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵੇਖਣਾ ਹੈ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ), ਰਾਜ ਦੀ ਉਸ ਨਿਯਮਤ ਸ਼ਾਸਨ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਰਖਣ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਥਾਰਿਟੀ ਉਸ ਇਤਿਹਾਸ ਅਤੇ ਪਿਛੋਕੜ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 21.1, 21.2]

2.3 ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਧਾਰਨਾ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਕਿ ਸ਼ਬਦ "ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ" ਸਿਰਫ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ "ਇੱਕ ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬੱਸ, ਇੱਕ ਮਿਨੀ-ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮਿਨੀ-ਬੱਸ ਅਤੇ ਨਹੀਂ ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮਿਨੀਬੱਸ...." ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਦਾ ਸਹੀ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਦੇ ਇਜ਼ਹਾਰ ਦਾ ਅਰਥ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਜ਼ਹਾਰਾਂ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਬਿਹਤਰ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਦਾਲਤਾਂ ਬਦਲਦੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਣ। ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 83 ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਅਧਿਆਇ IV ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ ਨਾ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 21.3, 21.4]

3. ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ ਦਾ ਦਾਇਰਾ- ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਉੱਥੇ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ, ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮਨਮਾਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ ਪ੍ਰਗਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ 174(2) ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀ ਵਰਤਣ ਸਮੇਂ ਜਿੱਥੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਉੱਥੇ ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਨੁਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ ਨੂੰ ਉਚਿਤ, ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੱਥ ਅਤੇ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜਿੱਥੇ ਬਦਲੀ ਲਈ ਮੰਗੀ ਗਈ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਮਾਮੂਲੀ ਅਤੇ ਬੇਅਸਰ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਉਚਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਯੋਗਤਾ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਚੁਣੇ ਜਾਣ ਦੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗਾ ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਅਰਜ਼ੀਦਾਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਹੋਣਗੇ। ਜੇਕਰ ਵਿਵੇਕਾਧੀਨਤਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਿਰਫ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮਨਮਾਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਫੈਸਲਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮੀਖਿਆ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 22.2][817-ਈ-ਜੀ; 818-ਏ-ਬੀ] 4. ਕੀ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤਾ ਫੈਸਲਾ ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਮੈਦਾਨ 'ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਆਧਾਰ ਹੈ? ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਖਿਲਾਫ ਖਾਸ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਲਈ ਲੰਬਿਤ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਤੇ ਅਟੱਲ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਕੇ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 24]

ਗੀਤਾ ਬੀ. ਰਾਓ ਬਨਾਮ ਸਕੱਤਰ, ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, 1994 2 ਕਰਨ ਐਲ.ਜੇ. 703; ਯਸ਼ੋਧਰਾ ਕਦੰਬ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਸ.ਆਰ.ਏ.ਟੀ., ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ.1988 ਕਰ 2447; ਮਿਊਨਿਸਿਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਫ ਸਿਟੀ ਆਫ ਹੁਬਲੀ ਬਨਾਮ ਸੁਭਾ ਰਾਓ ਹਨੁਮਾਥਰਾਵ ਪ੍ਰਯਾਗ ਅਤੇ ਹੋਰ (1976) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 830 : [1976] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 883; ਵਿਜੈਵਾੜਾ ਮਿਊਨਿਸਿਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਟੇਟ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਸਿਟੀ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1976) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 548 : [1977] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 846; ਭੀਮ ਸਿੰਘ ਭਾਟੀ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਆਫ

ਐਮ.ਪੀ. ਅਤੇ ਓਰਸ. (2013) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਐਮ.ਪੀ. 8381; ਉਸ਼ਾਕੁਮਾਰੀ ਬਨਾਮ ਅਬਦੁਲ ਅਜੀਜ਼ & ਓਰਸ. (2000) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਕੇਰ 266; ਮਦਨ ਸਿੰਘ ਸ਼ੇਖਾਵਤ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (1999) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 459; ਕੈਲਾਸ਼ ਚੰਦ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਧਰਮ ਦਾਸ (2005) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 375 : [2005] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1182; ਬੈਂਗਲੋਰ ਟਰਫ ਕਲੱਬ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਰੀਜਨਲ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਐਮਪਲਾਇਜ਼ ਸਟੇਟ ਇੰਸ਼ੂਰੈਂਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (2014) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 657 : [2014] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1021 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਹਵਾਲਾ

[1987] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1 ਪੈਰਾ 8.3 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[1976] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 883 ਪੈਰਾ 8.3 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1977] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 846 ਪੈਰਾ 8.3 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2017] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 508 ਪੈਰਾ 18.1 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[1980] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1024 ਪੈਰਾ 20.1 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ

[1970] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 319 ਪੈਰਾ 20.2 (1999) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 459 ਪੈਰਾ 21.3 'ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2005] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1182 ਪੈਰਾ 21.3 ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[2014] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1021 ਪੈਰਾ 21.3 ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1453-1454 ਦੇ 2022।

18.07.2017 ਨੂੰ ਕੇਰਲ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿੱਚ ਡਬਲਿਊ.ਏ. ਨੰਬਰ 1466 ਅਤੇ 1470 ਦੇ 2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਸੰਤੋਸ਼ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ, ਐਡਵੋਕੇਟ (ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ)।

ਜੀ. ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਮਿਸ ਪ੍ਰਿਯੰਕਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਮਿਸ ਬੀਨਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਮੋਹਿਤ ਕੁਮਾਰ ਗੁਪਤਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਪਾਮਿਦੀਘੰਟਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਘਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ।

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 83 ਮੌਜੂਦਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਕੀ ਇੱਕ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਵਾਹਨ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ? ਇਹ ਸਵਾਲ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਜਵਾਬ ਸਾਨੂੰ ਦੇਣਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਤਰਕ ਲਈ ਜੋ ਅਗਾਂਹ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦਾ

ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਵੈਧ ਅਤੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੌਲਿਕ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਦੇਵਾਂਗੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਨ।

ਤੱਥ:

3.1 ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਨੰਬਰ ਕੇਐਲ-41ਐਲ-1017, 38-ਸੀਟਰ, 2016 ਮਾਡਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੀ.ਸਟ. 7/362/2012 ਮਿਤੀ 7.5.2017 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੜਾਅ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਟਰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਇਸਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਨੇ ਕੇਰਲ ਵਿੱਚ ਪੱਤੀਮਟਮ-ਕੱਕਨਾਦ ਰੂਟ ਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। 19.5.2017 ਨੂੰ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 83 (ਇਸਨੂੰ 'ਐਕਟ' ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਅਤੇ ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 174 (ਇਸਨੂੰ 'ਨਿਯਮ' ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਕੇਐਲ-17ਈ-997, 33-ਸੀਟਰ, 2006 ਮਾਡਲ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਲਈ ਆਗਿਆ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ। ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦਿਆਂ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੇ 12.6.2017 ਨੂੰ ਕੇਰਲ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ 13.06.2017 ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਾਜ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੜਕ-ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਡਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ।

3.2 ਇਕੱਲੇ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਕੇਰਲ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਅੱਗੇ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲਾਂ ਨੰਬਰ 1466/2017 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1470/2017 ਵੀ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਲਈ ਗਈ। ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 18.07.2017 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਐਕਟ ਦੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤੋਂ ਪਰੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਸਕਰਸ਼ ਕੱਢਿਆ:-

“ਜਦੋਂ ਵਫ਼ਦ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਵਿੱਚ, ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਭਾਵ, ਰਾਜ, ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ ਐਕਟ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਜਦੋਂ ਇਜ਼ਹਾਰ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੇ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਇਹ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪੁਰਾਣਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਬੇਸ਼ੱਕ ਇੱਕ ਵਫ਼ਦ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਸੀਮਿਤ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵਿਚੋਲੇ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਸਰਹੀਣ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।”

3.3 ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੋਜਾਂ ਨਾਲ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਹੁਕਮ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ੍ਰੀ ਜੀ. ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ. ਸੰਤੋਸ਼ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ, ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀਆ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ।

ਦਲੀਲਾਂ:

4.1 ਸ੍ਰੀ ਜੀ. ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਰਾਜ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਨਤਕ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪੁਰਾਣੇ ਮਾਡਲ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਏਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 83 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ‘ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਨੇਚਰ’ ਦਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਵੇਕ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਸ ਦਾ ਕੇਸ ਹੈ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਚੰਗੇ ਅਤੇ ਵੈਧ ਕਾਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕੇ। ਉਹ ਹੋਰ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚੂੰਕਿ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ

ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਅਸਰਹੀਣ ਐਲਾਨਣ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਚਲਦੇ, ਉਸ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਗਰਾਹ ਕੀਤਾ।

4.2 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਹਾਜ਼ਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਸ੍ਰੀ ਸੰਤੋਸ਼ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਨੂੰ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਡੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਇਸ ਅਸਾਈਨਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਲਿਖਤੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕਰਕੇ ਅਸੀਂ ਨੂੰ ਯੋਗ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ। ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ, ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਵਿਧੀ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ (ਧਾਰਾ 56 ਨਾਲ ਨਿਯਮ 62 ਦੇ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ) ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ (ਧਾਰਾ 59) ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਕਹੇਗਾ ਕਿ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਹੋਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਤਾਂ ਜੋ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਨੂੰ ਛੋਹਣ ਵਾਲਾ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ। ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਆਪਣੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਮਾਪਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਚਾਰ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਲਈ ਮੈਦਾਨ ਹੋਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਨੁਸਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਨੁਚਿੱਤ 136 ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

iii. ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਅਧੀਨ ਸਤਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਿਵੇਕਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਕੀ ਹੈ? iv. ਕੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਜਿਹੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਹੈ?

ਕੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਤੱਥ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਫੈਸਲਾ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਮੈਦਾਨ 'ਤੇ ਕਾਇਮ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਆਧਾਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ?

ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮ:

6.1 ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ: -

“ਨਿਯਮ 174. ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਬਦਲੀ:

(1) ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਭੇਜੇਗਾ ਅਤੇ ਨਿਯਮ 180 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਨਾਲ ਫਾਰਮ “ਪੀ.ਵੀ.ਏ.” ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਬਦਲੀ ਲਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇਗਾ ਅਤੇ,

(ਕ) ਜੇਕਰ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮੌਜੂਦਾ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਖ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸੇਗਾ: ਅਤੇ

(ਖ) ਜੇਕਰ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਇਸਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅੱਗੇ ਭੇਜੇਗਾ

(2) ਅਰਜ਼ੀ ਮਿਲਣ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੀ ਵਿਵੇਕ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ –

(ਕ) ਜੇਕਰ ਇਸਨੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸ ਕਲਾਸ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ

ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਦਾ ਉਚਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇ; ਜਾਂ

(ਖ) ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਪੁਰਾਣੇ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰਾ ਹੋਵੇ; ਜਾਂ

(ਗ) ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਬਦਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਹੋਵੇ; ਜਾਂ

(ਘ) ਜੇਕਰ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਉੱਚ ਖਰੀਦ, ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧੀਨ ਪੁਰਾਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ।

(3) ਜੇਕਰ ਨਵੀਂ ਵਾਹਨ ਪੁਰਾਣੀ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਫਰਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

6.2 ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 83 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ: -

“83. ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਬਦਲੀ: ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਨੂੰ, ਜਿਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ, ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ।”

7. ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਇੱਕ-ਇੱਕ ਕਰਕੇ ਮੁੱਦਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਾਂਗੇ।

ਮੁੱਦਾ (i): ਕੀ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਾਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ?

8.1 ਧਾਰਾ 83 ਇੱਕ ਸਮਰੱਥਨ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ। ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਪਰਿਵਹਨ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ, ਨਾਲ ਹੀ ਅਧਿਕਾਰ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਅਧੀਨ ਹਨ ਕਿ ਬਦਲਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ‘ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ’ ਹੋਵੇ।

ਗੀਤਾ ਬੀ.ਰਾਓ ਬਨਾਮ ਸਕੱਤਰ, ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਪਰਿਵਹਨ ਅਥਾਰਟੀ, 1994 2 ਕਰਨ ਐਲ.ਜੇ 703, ਵਿੱਚ, ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ, ਇੱਕ ਪਹਿਲੇ ਫੈਸਲੇ ਯਸ਼ੋਧਰਾ ਕਦੰਬ ਬਨਾਮ ਕੇ.ਐਸ.ਆਰ.ਏ.ਟੀ, ਆਈ.ਐਲ.ਆਰ 1988 ਕਾਰ 2447 ਦਾ ਅਨੁਸਰਣ ਕਰਦਿਆਂ ਹੋਇਆ ਕਿਹਾ ਕਿ “ਕਿਸਮ” ਦਾ ਇਜ਼ਹਾਰ “ਸਮਰੱਥਾ” ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸਦੇ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ ਅਤੇ ਦੇਖਿਆ, “ਪਹਿਲਾਂ, ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥ ਦੀ ਸਾਦੀ ਸਮਝ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਇਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ, ਭਾਵ, ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਟੂਰਿਸਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਜਾਂ ਇੱਕ ਮਾਲ-ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦਾ ‘ਚਰਿੱਤਰ’ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਖੋਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।” ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੀ “ਕਿਸਮ” ਦਾ ਇਜ਼ਹਾਰ ਕਿਸਮ, ਫੀਚਰ, ਬਣਾਵਟ, ਬਣਤਰ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਜਾਂ ਪੀੜ੍ਹੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ?

“ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਨੇੜਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ, ਅਧਿਆਇਆਂ, ਭਾਗਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ।

10. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ II ਵਿੱਚ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ III ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ IV ਵਿੱਚ,

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ V ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ VI ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ VIII ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਗਲਤੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ X ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਨ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ XI ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ XI ਵਿੱਚ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ XIII ਵਿੱਚ, ਇਲਾਵਾ ਮਿਸਲੇਨੀਅਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ XIV ਵਿੱਚ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਚੈਪਟਰ IV ਅਤੇ ਚੈਪਟਰ V ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਾਕ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ।

11.1 ਚੈਪਟਰ IV ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ, ਮਾਲਕੀਅਤ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ, ਫਿਟਨੈਸ ਦੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਚੈਪਟਰ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਉੱਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ। ਧਾਰਾ 39 ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ। ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ, ਫੀਸਾਂ, ਰਜਿਸਟਰਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰਾਂ (ਆਰਸੀ), ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਆਦਿ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਖਾਸ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ ਧਾਰਾਵਾਂ 56 ਅਤੇ 59 ਅਧੀਨ।

"ਧਾਰਾ 56. ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ:

(1) ਧਾਰਾਵਾਂ 59 ਅਤੇ 60 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ

ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵੈਧ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਾਲਾ ਫਿਟਨੈਸ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਹੀਂ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦਾ, ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰਤ ਟੈਸਟਿੰਗ ਸਟੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਬੰਦੋਬਸਤਾਂ ਨਾਲ ਸਮਾਂ ਸਮਾਂ ਉੱਤੇ ਪੂਰਾ ਉੱਤਰਦਾ ਹੈ;..."

11.2 ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਬਣਾਏ। ਨਿਯਮ 62 ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।
"ਨਿਯਮ 62. ਫਿਟਨੈਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ:

(1) ਕਿਸੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 56 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫਿਟਨੈਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਫਾਰਮ 38 ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਦੋਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵੈਧ ਹੋਵੇਗਾ....."

11.3 ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 59 ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਕੇਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ: -

"ਧਾਰਾ 59: ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ—

(1) ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ, ਸੁਵਿਧਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਇਸਦੀ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਜਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਮਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਿਤ

ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।"

11.4 ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫਰਕ ਹੈ। ਧਾਰਾ 64 ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਲਈ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 64 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (ਐਮ) ਅਤੇ (ਐਨ) ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ: -

"ਧਾਰਾ 64: ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ:

ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਨਾਮਤ: -

(ਐਮ) ਧਾਰਾ 56 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫਿਟਨੈਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਾ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ;

(ਐਨ) ਧਾਰਾ 56 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫਿਟਨੈਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਸਮਾਂ।"

11.5 ਇਸ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਲਈ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਵਜੋਂ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਧਾਰਾ 65 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਰਾਜ ਦੀ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸ਼ਬਦ ਹੇਠਾਂ ਜੋੜ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ: -

"ਧਾਰਾ 65: ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ: (1) ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਧਾਰਾ 64 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ।"

12.1 ਅਧਿਆਇ V ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਨ ਢਾਂਚੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾ 66 ਅਧੀਨ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਧੀਨ ਧਾਰਾ 67 ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ, (ਅ) ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ, ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਲਾਭ, (ਬ) ਸੜਕ ਅਤੇ ਰੇਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ, (ਸੀ) ਸੜਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਗਿਰਾਵਟ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਅਤੇ (ਡੀ) ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਅਣਅਰਥਕ ਮੁਕਾਬਲੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 68 ਅਧੀਨ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਧਾਰਾ 89 ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਸੋਧ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਧਾਰਾ 90 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਿਵਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਧਾਰਾ 94 ਅਧੀਨ ਹੈ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਅਧੀਨ ਕੇਵਲ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਜਦਕਿ ਧਾਰਾ 95 ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਧਾਰਾ 96 ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਆਮ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਅਧਿਆਇ V ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

12.2 ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, (i) ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਧਾਰਾ 71 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਧਾਰਾ 72 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। (ii) ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਧਾਰਾ 73 ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਧਾਰਾ 74 ਵਿੱਚ ਹੈ। (iii) ਮੋਟਰ ਕੈਬਸ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਧਾਰਾ 75 ਅਧੀਨ ਹੈ, (iv) ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਰਵਿਸ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਾ 76 ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ

ਹਨ, (vii) ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ, ਵਿਚਾਰ ਅਤੇ ਦੇਣ ਧਾਰਾ 77, 78 ਅਤੇ 79 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

12.3 ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਸਬੰਧੀ ਆਮ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾਵਾਂ 79 ਅਤੇ 80 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 81 ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਤਬਾਦਲਾ ਧਾਰਾ 82 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ, ਨੂੰ ਧਾਰਾ 83 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਨੂੰ ਧਾਰਾਵਾਂ 84, 85 ਅਤੇ 86 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਖੇਤਰ ਦੇ ਬਾਹਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾਵਾਂ 87 ਅਤੇ 88 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

13.1 ਇਹ ਉਪਰੋਕਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਧਾਨਿਕ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਮੀਕਸ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

13.2 ਅਧਿਆਇ V ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਿਕ ਯੋਜਨਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 88 ਦੇ ਜਿੱਥੇ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਵੀ ਮਕੈਨਿਜ਼ਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 83 ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ V ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 83 ਦੀ ਥਾਂ ਇਸ ਲੋੜ ਨੂੰ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਰਵਿਘਨ ਮਕੈਨਿਜ਼ਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ, ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਪਰਮਿਟ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਘਨ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ, ਭਾਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇ। ਹੋਰ ਕੋਈ ਮਕਸਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਸਧਾਰਣ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਹੋਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਸਕ੍ਰੀਨਿੰਗ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਾਲ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

13.3 ਇਹ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਹੈ ਕਿ ਬਦਲੀ ਲਈ ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਿਯਮਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 83 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਥਾਰਿਟੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵੈਧ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਖੋਜ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਜਾਂਚ ਮੰਗੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਵਿਚਲਣ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਿਰਫ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਜਾਂਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਇਸਦੇ ਸਬੰਧ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਅਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਚਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

13.4 ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਫਰਜ਼, ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨਾਂ (ਸੈਕਸ਼ਨ 81), ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਤਬਾਦਲਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 82) ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਮਤਲਬ ਜ਼ਰੂਰ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੁੱਛਣ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦਾ ਸੁਭਾਵ ਕੀ ਹੈ। ਉਹ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਸੀ? ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਕਿਵੇਂ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ? ਕੀ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਉਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪੁਰਾਣਾ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ?

13.5 ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਬਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਸਵਾਲ ਚੌਥੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਾ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਜਾਂ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਪੰਜਵੇਂ

ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਾਸਨ ਹੈ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਅਧੀਨ ਹੀ ਸੰਸਦ ਨੇ ਇਹ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ ਇਸਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਅਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰਹ ਸਕੇ। ਅਧਿਆਇ IV ਅਤੇ V ਆਪਣੇ-ਆਪਣੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

13.6 ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਦੇ ਹਾਮੀ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਨਿਯਮ 74 (2) (ਸੀ) ਜੋ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਮਰ ਜਾਂ ਫਿਟਨੈਸ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ ਜੋ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਅਧਿਆਇ IV ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 56 ਅਤੇ 59 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮ 174 ਅਧੀਨ ਜਾਂਚ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਥਾਰਿਟੀ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਬਰਕਰਾਰ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਘਨ ਨਾ ਆਵੇ ਅਤੇ ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪਬਲਿਕ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਭਟਕਾਉਣ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਨਿਯਮ ਦਾ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਹੈ।

13.7 ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਹੈ। ਅਥਾਰਿਟੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਅਧੀਨ ਬਦਲੀ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੋਈ ਮਨਾਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਵਾਹਨ ਅਜੇ ਵੀ ਫਿਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਉਮਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪਾਮਿਦੀਘੰਟਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਘਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ। ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਦੀ ਸਖਤੀ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ਰਤ ਵਜੋਂ।

13.8 ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਛੁਕ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

ਮੁੱਦਾ (ii): ਕੀ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 174(2)(ਸੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਰੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ?

14. ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਡਿਵੀਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਸਨੂੰ ਅਸਮਰੱਥ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਪਨਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰਕ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

"9. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਐਕਟ ਵੱਲ ਆ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਧਾਰਾ 83 ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ "ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ" ਦੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਜਾਣ ਬੁੱਝ ਕੇ ਇਸ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੋਰ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਸਾਨੂੰ, ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ: ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ; ਇੱਕ ਬੱਸ ਨੂੰ ਬੱਸ ਨਾਲ, ਇੱਕ ਮਿਨੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਮਿਨੀ ਬੱਸ ਨਾਲ, ਇੱਕ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸ ਨੂੰ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸ ਨਾਲ, ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਬੱਸ ਨੂੰ ਮਿਨੀ ਬੱਸ ਨਾਲ ਅਤੇ ਇੱਕ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਡ ਬੱਸ ਜਾਂ ਮਿਨੀ ਬੱਸ ਨਾਲ ਬਦਲਣਾ; ਇਹੀ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਪਾਬੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵਕਾਲਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਤਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਯਾਨੀ ਰਾਜ, ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਗਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਐਕਟ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਜਦੋਂ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੇ ਨਿਯਮ, 174(2)(ਸੀ) ਇਸ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪੁਰਾਣਾ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਕਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਕਸਰਤ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਗਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵਿਚੋਲੇਣ ਨਹੀਂ

ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਸਮਰੱਥ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।"

15. ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਧਾਰਾ 83 ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਮੰਗ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕੇਵਲ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਦੇਣ ਸਮੇਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਦੌਰਾਨ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ। ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਾਸਨ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਧਾਰਾਵਾਂ, ਨਿਯਮਾਂ, ਫਾਰਮਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਮਝਾਵਾਂਗੇ।

16.1 ਧਾਰਾ 83 ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ (i) ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ [ਧਾਰਾ 70(1)(ਬੀ)]; (ii) ਰਿਜ਼ਰਵ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ; ਅਤੇ (iii) ਹੋਰ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਉਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੀ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ [ਧਾਰਾ 70(2)]। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 70 ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

"ਧਾਰਾ 70. ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ: (1) ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ (ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਜਾਂ ਰਿਜ਼ਰਵ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ, ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਹੋ ਸਕੇ, ਨਿੰਨਲਿਖਿਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੇਗੀ, ਨਾਮਤ:

(ਅ)...

(ਬੀ) ਹਰ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ;

(ਸੀ) ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਦੈਨਿਕ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨਿਆ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦਾ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ।

....

(ਐਫ) ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।"

ਨਿਯਮ 143. ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ — ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਇਸ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ [ਪਾਮਿਦੀਘੰਤਮ ਸ੍ਰੀ ਨਰਸਿੰਘਾ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਪਰਮਿਟ ਫਾਰਮ

ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੀ.ਸਟੇ.ਐਸ.ਏ

ਕਾਂਟੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪੀ.ਕੋ.ਐਸ.ਏ

ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਰਵਿਸ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਪੀ.ਪ੍ਰਾ.ਐਸ.ਏ

ਗੁਡਸ ਕੈਰੇਜ ਪੀ.ਜੀ.ਡੀ.ਐਸ.ਏ

ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਪੀ.ਟੈਮ.ਏ

ਖਾਸ ਪਰਮ ਅਧੀਨ 88 (8) ਦਾ ਐਕਟ ਪੀ.ਐਸ.ਪੀ.ਏ

ਨਿਯਮ 144. ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਫਾਰਮ — ਪਰਮਿਟ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ:

ਪਰਮਿਟ ਫਾਰਮ

ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪੀ.ਸਟੇ.

ਕਾਂਟੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪੀ.ਕੋ.

ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਰਵਿਸ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਪੀ.ਪ੍ਰਾ.ਐਸ.ਏ

ਗੁਡਸ ਕੈਰੇਜ ਪੀ.ਜੀ.ਡੀ.ਐਸ.ਏ

ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਪੀ.ਟੈਮ.ਏ

ਖਾਸ ਪਰਮ ਅਧੀਨ 88 (8) ਦਾ ਐਕਟ ਪੀ.ਐਸ.ਪੀ.ਏ

16.3 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 144 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੀ.ਸਟੇ.ਐਸ.ਏ ਫਾਰਮ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਫਾਰਮੂਲੇਟ ਅਤੇ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਸਥਾਰਾਂ ਦੀ ਭਰਤੀ ਅਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਫਾਰਮ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ: -

“ਫਾਰਮ ਪੀ.ਸਟੇ.ਐਸ.ਏ

ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ/ਰਿਜ਼ਰਵ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਬਿਨਾਈ

1. ਪੂਰਾ ਨਾਮ

.....

7. ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ

8. (i) ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ (ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ)

(ii) ਅਧਿਕਤਮ ਲੇਜ਼ਨ ਭਾਰ

9. ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਮਾਂ ਸਾਰਣੀ

....." 17.1 ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਿਕ ਯੋਜਨਾ ਜੋ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਬਿਨਾਈ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਵੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਿੱਛੇ ਫਾਰਮਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਜੋ ਬਿਨਾਈਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੰਗਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 71 ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

"ਧਾਰਾ 71. ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਆਵੇਦਨ ਵਿਚਾਰਣ ਦੀ ਕ੍ਰੇਤਰੀ ਆਵਾਗਮਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ।—

(1) ਇੱਕ ਕ੍ਰੇਤਰੀ ਆਵਾਗਮਨ ਅਥਾਰਟੀ, ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਇੱਕ ਆਵੇਦਨ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ ਹੋਇਆ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ:

(2) ਇੱਕ ਕ੍ਰੇਤਰੀ ਆਵਾਗਮਨ ਅਥਾਰਟੀ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰੇਗੀ ਜੇਕਰ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ-ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚੋਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਗਤੀ ਸਬੰਧੀ ਹਨ, ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ:

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਇਨਕਾਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਵੇਦਕ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਾਰਣੀ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਕਿਹੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾ ਸਕੇ।

(3) (ਅ) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ, ਜੇਕਰ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਸੜਕ ਹਾਲਾਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਇੱਕ ਰਾਜ ਆਵਾਗਮਨ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕ੍ਰੇਤਰੀ ਆਵਾਗਮਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਤੈਅ ਅਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੰਜ ਲੱਖ ਤੋਂ ਘੱਟ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ।

(ਬ) ਜਿੱਥੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਧਾਰਾ (ਅ) ਅਧੀਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨੂੰ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਨਜਾਤੀਆਂ ਲਈ ਰਾਖਵਾਂ ਕਰੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਨਿਯੁਕਤੀਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੈ।

(ਸੀ) ਜਿੱਥੇ ਕਲੋਜ਼ (ਏ) ਅਧੀਨ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਕਬੀਲਿਆਂ ਲਈ ਰਿਜ਼ਰਵ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਬ-ਕਲੋਜ਼ (ਬੀ) ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹਨ।

(ਡੀ) ਅਜਿਹੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਰਿਜ਼ਰਵ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਲੋਜ਼ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਸਮੇਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ, ਨਾਮਤ:

(i) ਅਰਜ਼ੀਦਾਰ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਸਥਿਰਤਾ;

(ii) ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਟਰ ਵਜੋਂ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੇਕਰ ਅਰਜ਼ੀਦਾਰ ਹੈ ਜਾਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੇਵਾ ਦਾ ਆਪਰੇਟਰ ਰਿਹਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(iii) ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ, ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ—

(i) ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਪਕ੍ਰਮ;

(ii) ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀਆਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੰਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ;

(iii) ਪੂਰਵ-ਸੈਨਿਕ; 2

[(iv) ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਵਰਗ ਜਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ, ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਣ ਲਈ;]"

17.2 ਸੈਕਸ਼ਨ 71 ਅਧੀਨ, ਜੇਕਰ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ, ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸੜਕ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਆਦਿ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇਗੀ। ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ, ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਕਬੀਲਿਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਰਿਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਾਲ, ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁਕਾਬਲੇਬਾਜ਼ ਅਰਜ਼ੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕਤਾ ਦੇਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ 71 (3)(ਡੀ) ਨਾਲ ਪ੍ਰੋਵਾਈਜ਼ੋ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹਨ।

17.3 ਸੈਕਸ਼ਨ 70 ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੈਕਸ਼ਨ 71 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 72 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸਟੇਜ 'ਤੇ ਵੀ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 72, ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਿੰਨਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਇਸ ਹੇਠ ਹੈ:

"ਧਾਰਾ 72. ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ.

(1) ਧਾਰਾ 71 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇੱਕ ਕ□ੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਧਾਰਾ 70 ਅਧੀਨ ਇਸ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ, ਅਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ ਸੋਧਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਕ੍ਰੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵੇ ਦੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਾਲਾਤ ਜੋੜ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨਾਮਤ:

(i).....

(x) ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਬਾਡੀ ਨਾਲ ਫਿੱਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ

(xi) ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਆਰਾਮ ਅਤੇ ਸਫਾਈ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ;

(xxiv) ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਹਾਲਾਤ ਜੋ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਟ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।"

17.4 ਧਾਰਾ 72 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦਾ ਨਿਯਮ 159 ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਮਾਰਕ ਨੂੰ ਬਿਅਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

"ਨਿਯਮ 159. ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਮਾਰਕਾਂ ਦੀ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਲਾਜ਼ਮੀ: ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਸਮਾਂ

(1) ਜਦ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਮਾਰਕ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤੱਕ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਜਦੋਂ ਅਰਜ਼ੀਕਰਤਾ ਆਪਣੀ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਤਾਰੀਖ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਅਰਜ਼ੀਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚਾਰ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਮਾਰਕ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀਕਰਤਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(3) ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸਬ ਰੂਲ (2) ਅਧੀਨ ਨਿਵੇਸ਼ਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧਤਾ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਧੀਨ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

18.1 ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਰਜ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਸਟੈਟਿਊਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਗੰਭੀਰ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਮਿਲਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮਨੁੱਖੀ ਸਰੀਰ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮੌਤਾਂ ਅਤੇ ਚੋਟਾਂ ਪਹੁੰਚੀਆਂ। ਇਸ ਦੁਰਭਾਗਿਆਪੂਰਨ ਤੱਥ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਸ. ਰਾਜਸੀਕਰਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਸੀ।

"90. ਇਸ ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ, ਅਸੀਂ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਲੋਕਾਂ ਉੱਤੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਕਰੋੜਾਂ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਮੁਕੱਦਮ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮੌਤਾਂ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੇ ਵਿੱਤੀ ਵਰ੍ਹੇ 2015-2016 ਦੌਰਾਨ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਕਾਰਨ ਮੌਤਾਂ, ਚੋਟਾਂ, ਤੀਜੇ ਪਾਰਟੀ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਰੁ. 11,480 ਕਰੋੜ ਖਰਚ ਕੀਤੇ।

91. 7.11.2016 ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਫਿਰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਰ ਤਿੰਨ ਮਿੰਟ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਮੌਤ ਸੜਕ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਦੁਰਭਾਗਿਆਪੂਰਨ, ਅਧਿਕਾਂਸ਼ ਪੀੜਤਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ (ਸ਼ਾਇਦ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਹੱਕ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ) .....

18.2 ਜੇਕਰ ਇਸ ਹਕੀਕਤ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਹਿਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ 'ਤੇ ਹੈ। ਅਜੋਕੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪੜਤਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਕਹੀਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਸਮੇਂ, ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਜੋ ਨਿਯੰਤਰਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਜਾਂਚ ਪੜਤਾਲ ਨੂੰ ਸਹਾਇਕ ਬਣਾਏ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਸ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਅਸੀਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਾਂਗੇ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਅਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਉਮਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

19.1 ਸ਼ੀਲਚੰਦ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੇਟ ਅਥਾਰਿਟੀ, ਗ੍ਵਾਲਿਅਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅਥਾਰਿਟੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਿਸ ਨੇ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬੱਸ 1962 ਮਾਡਲ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

"ਧਾਰਾ 48(3) ਅਧੀਨ, ਆਰਟੀਏ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਵਰਣਨ ਵਾਲੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ... ਧਾਰਾ (xxiii) ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ "ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਸਥਿਤੀ ਜੋ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ" ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਧਾਰਾ 48(3) ਦੀਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਸੁਭਾਵਿਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਏ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਵਰਣਨ ਵਾਲੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਜਿਸ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ "ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਵਰਣਨ" ਦੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਨੁਸਰਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਰਟੀਏ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਹੇ ਕਿ ਜਿਸ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸਾਲ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਣਨ ਸਿਰਫ ਇਸ ਦੀ ਕਲਾਸ, ਨਾਮ, ਨਿਰਮਾਤਾ; ਸਿਲੰਡਰਾਂ ਜਾਂ ਹਾਰਸਪਾਵਰ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਸਾਲ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ.... ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੀ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਖਾਸ ਸਾਲ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਵਾਲੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੋਚ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੇਵਾ ਦੀ ਭਰੋਸੇਮੰਦੀ ਅਤੇ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ। ਧਾਰਾ 47 ਅਤੇ 48 ਨੂੰ ਇੱਕੱਠੇ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਸਪਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨਾਲ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹਨ।

ਸ਼ੀਲਚੰਦ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੇਟ ਅਥਾਰਿਟੀ, ਗ੍ਵਾਲਿਅਰ ਅਤੇ ਅਨਜ (1963) CC Online MP 44.
ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਆਮ ਜਨਤਾ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਹਨ।"

19.2 ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੁਭਾਸ਼ ਚੰਦਰਾ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਯੂ.ਪੀ, ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਨਿਆਂਕਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਣਾ ਅਯਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਨੋਖੇ ਅੰਦਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ:

“3.... ਰਾਜ ਨੂੰ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ ਮਿਨੀਬੱਸ ਮਾਲਕਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਭਾਰਤੀ ਹਾਈਵੇਅ◌ਾਂ 'ਤੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਤ੍ਰਾਸਦੀਆਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਵੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਘੁੰਮਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਛੋਟੇ ਪਹੀਆਂ ਹੇਠ ਆ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਹੈ, ਨਿੱਜੀ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਲਈ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਦਬਾਅ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਬਾਅ ਦੁਆਰਾ ਨਾ ਰੁੱਕਣ ਦੀ ਗੰਭੀਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੇ ਭਾਰਤੀ ਜੀਵਨ, ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੇ ਜਾਂ ਯਹਾਂ ਤੱਕ ਕਿ

ਕਿਨਾਰਿਆਂ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਦਾ ਦਬਾਅ ਹੋਵੇ। ਜੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਕਾਤਲ – ਸੜਕ ਹਾਦਸਾ – ਮੌਤ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਧਾਰਾ 51 ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਭਾਵਨਾ ਵਿੱਚ – ਹਾਲਾਂਕਿ 4 ਸਾਲ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਤੋਂ 7 ਸਾਲ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਮਾਡਲਾਂ ਵੱਲ ਵਾਪਸ ਜਾਣਾ – ਰਾਜ ਨੇ ਸ਼ਰਤ 18 ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਚਤੁਰਾਈ ਨਾਲ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤਿ-ਵਿਰੋਧੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਸੰਕਿਪਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਾਂਗੇ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਰਣਾ ਕਰ ਸਕੀਏ ਕਿ ਸਿਰਫ ਲੈਕਸੀਕਲ ਕਾਨੂੰਨੀਵਾਦ ਧਾਰਾ 51(2)(ਸੀ) 'ਤੇ ਲਿਖੇ ਗਏ ਸਮਝਦਾਰੀ ਭਰੇ ਮਾਨਵਤਾਵਾਦ ਨੂੰ ਬਾਂਝ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤਿ-ਵਿਰੋਧੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਹਰ ਸ਼ਰਤ ਜੋ ਜੀਵਨ ਅਤੇ ਅੰਗ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਹੈ ਅਧੀਨ ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ ਅਜਿਹੀ ਬਚਾਉ ਮੁੜ-ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ। ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ 'ਤੇ ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

4.... ਛੋਟਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਬੱਸ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 7 ਸਾਲ ਪੁਰਾਣੀ ਮਾਡਲ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਾਲਤ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਆਰਾਮ ਲਈ ਸਾਡੀਆਂ ਅਫਰਾ-ਤਫਰੀ ਭਰੀਆਂ ਹਾਈਵੇਅਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਹੈ। ਜਾਹਿਰ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ। ਜਿੰਨੀ ਪੁਰਾਣੀ ਮਾਡਲ, ਨਵੀਨਤਮ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਯਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਮੌਕੇ ਉੱਤੇ ਘੱਟ ਹੋਣਗੇ। ਹਰ ਨਵੀਂ ਮਾਡਲ ਖਤਰੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਅਤੇ ਆਰਾਮ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਨਵੇਂ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਹਰ ਨਵੀਂ ਮਾਡਲ ਆਪਣੀ ਉਮਰ ਨੂੰ ਜਵਾਨ, ਤਾਜ਼ਾ.... ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਣ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਚਾਨਕ ਖਰਾਬੀਆਂ ਅਤੇ ਟੁੱਟਫੁੱਟ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਘਿਸਾਈ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਥਕਾਵਟ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਅਚਾਨਕ ਢਹਿ ਜਾਣ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ... ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ, ਸੜਕ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਦੇ ਮਾਨਵ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸੰਕੋਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀ ਬੱਸ ਦੇ ਮਾਡਲ ਬਾਰੇ ਸ਼ਰਤ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਪਟ ਨਾ ਕਰਨਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਤਿਆਗ ਹੈ।

5. ....ਅਸੀਂ ਸਾਫ਼ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਮਾਡਲ ਇੱਕ ਬਿਹਤਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਸਾਲ ਅਤੇ ਮਾਡਲ ਜਾਂ ਵਰਣਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ।"

"10. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਾਰ-ਬਾਰ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਪੜਾਅ ਦੇ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨ ਸਬੰਧੀ ਫੈਸਲਾ ਲੈਂਦੇ ਸਮੇਂ ਖੇਤਰੀ/ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਮੁੱਖ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਜਨਹਿੱਤ ਦੀ ਤਰੱਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਫੈਸਲਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਿਨੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੇ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ, ਬਿਨੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ, ਕੋਈ ਬਿਨੇਦਾਰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਡਲ, ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਆਦਿ ਸਬੰਧੀ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਦਵੰਦੀ ਬਿਨੇਦਾਰ ਨਾਲੋਂ ਬਿਹਤਰ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਣ, ਤਾਂ ਜਨਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੀ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨ ਲਈ ਪਿੱਛਲੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵੇਖਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਪੜਾਅ ਦੇ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਵੈਧ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੇਵਾ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬਿਨੇਦਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਯੋਗ ਜਾਂ ਵਿਚਾਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਦੋਵੇਂ ਬਿਨੇਦਾਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਰ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਨੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਖੇਤਰੀ/ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਵਲੋਂ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਣੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਵਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਾਹਨ ਨਵੀਨਤਮ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਆਰਾਮ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦਾ ਹੈ) ਪਹਿਲੇ ਵਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ; ਖੇਤਰੀ/ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਨਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਬਿਨੇਦਾਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ ਬਿਹਤਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਬਿਹਤਰ ਵਾਹਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ (ਇਕਰਾਮ ਖਾਨ ਬਨਾਮ ਦ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੇਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, (1976) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1 : ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1976 ਐਸ.ਸੀ. 2333)। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇਕਰ

ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੋਵੇਂ ਬਿਨੇਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਲਗਭਗ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਕਿਸਮ, ਗੁਣਵੱਤਾ, ਮਾਡਲ ਆਦਿ ਦੇ ਪਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋਵੇਂ ਬਿਨੇਦਾਰ ਬਰਾਬਰ ਯੋਗ ਹਨ ਤਾਂ ਖੇਤਰੀ/ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਬਿਨੇਦਾਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਾਨ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਝੁਕਾਉਣ ਦਾ ਆਧਾਰ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ।"

20.2 ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਨੁਸਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।8 ਬਾਬੂ ਗੋਵਰਧਨ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਾਰਮ ਪੀ.ਐਸ.ਟੀ.ਐਸ.ਏ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਉੱਤੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਫਾਰਮ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਇੱਕ ਅਭਿੰਨ ਅੰਗ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। "79. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ 1994 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਾਏ ਗਏ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣਾ, ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਸਸਤੀ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣਾ, ਸੜਕ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇਣਾ, ਬਿਹਤਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਅਤੇ ਲੰਬੇ ਰੂਟਾਂ ਉੱਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਣਚਾਹੇ ਘਟਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮੌਕੇ ਘਟਾਏ ਜਾ ਸਕਣ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀਦਾਰਾਂ ਕੋਲ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ, ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਮਕਸਦ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਅਤੇ ਅਗਾਂਹ ਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਚਛੇਦ 19(6) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਉੱਤੇ ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਵਣਜ ਦੇ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਚਛੇਦ 19(1)(ਗ) ਅਧੀਨ ਵਾਜਬੀ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਾਈਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।"

21.1 ਵਿਭਾਗੀ ਬੈਂਚ ਵੱਲੋਂ ਉਲਝੇ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰਕ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਨੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਵਿਧਾਇਕ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਾਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲੀ ਲਈ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੀ ਵਿਚਾਰਣਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਉਸੇ ਸਖਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਸਮੇਂ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਨੂੰ ਸਰਾਹਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ) ਨੂੰ ਧਾਰਾ 83 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

21.2 ਧਾਰਾ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਕਰਨ ਦੀ। ਨਿਯਮ 174 (2) (ਸੀ), ਰਾਜ ਦੇ ਉਸ ਨਿਯਮਤ ਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਘਟਨਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਘਟਨਾ ਦਾ ਸੰਬੋਧਨ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਸ ਇਤਿਹਾਸ ਅਤੇ ਪਿਛੋਕੜ ਤੋਂ ਬੇਖਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

21.3 ਹੋਰ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਧਾਰਨਾ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ "ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ" ਸ਼ਬਦ ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ ਕਿ "ਇੱਕ ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬੱਸ, ਇੱਕ ਮਿਨੀ-ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮਿਨੀ-ਬੱਸ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਬੱਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮਿਨੀ-ਬੱਸ..." ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਦਾ ਸਹੀ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਣਾ ਬਿਹਤਰ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਦਾਲਤਾਂ ਬਦਲਦੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੋ ਸਕਣ।

21.4 ਰੂਲ 174 (2) (ਸੀ) ਨੂੰ ਪਰਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਨੂੰ ਚੈਪਟਰ V ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਚੈਪਟਰ IV ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪਰਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ ਨਾ ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ।

ਮੁੱਦਾ (iii): ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਰੂਲ 174(2)(ਸੀ) ਅਧੀਨ ਸੱਤਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਿਵੇਕਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਕੀ ਹੈ?

22.1 ਰੂਲ 174 (2) ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਇੱਕ ਬਿਨੈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੇ ਵਿਵੇਕ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਬਿਨੈ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, (ਸੀ) ਜੇਕਰ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ ਜੋ ਬਦਲਣ ਲਈ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਬਦਲੀ ਲਈ ਬਿਨੈਆਂ ਜੋ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਪੁਰਾਣੇ ਹਨ, ਨਿਯਮ ਦੇ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਇਹ ਉਸਦਾ ਕੇਸ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬਿਨੈ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣਾ ਵਿਵੇਕ ਵਰਤਣ ਦੀ ਸੱਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

22.2 ਵਿਵੇਕ ਨੂੰ ਜਿੱਥੇ ਜਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਉੱਥੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸੱਤਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਤਰਕਸ਼ੀਲ, ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮਨਮਾਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਵਿਵੇਕ ਸਪਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰੂਲ 174(2) ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦੇਣ ਲਈ ਸੱਤਾ ਵਰਤਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿੱਥੇ ਜਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਵਿਵੇਕ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵੇਕ ਤਰਕਸ਼ੀਲ, ਨਿਆਂਪੂਰਣ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਅਤੇ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜਿੱਥੇ ਬਦਲਣ ਲਈ ਚਾਹੁੰਦਾ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਨਾਲੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੁਰਾਣਾ ਹੈ, ਅਥਾਰਟੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਿਨੈ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕਿਸ ਪਰਿਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਬਿਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਿਆਂਪੂਰਣ, ਤਰਕਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਮਨਮਾਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਫੈਸਲਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮੀਖਿਆ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹੋਰ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੁੱਦਾ (iv):ਕੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਲੋਕ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਨਾ ਕਰਦਿਆਂ ਨਿਯਮ 174(2)(c) ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਹੈ?

23. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (c) ਨਾ ਤਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੁੱਦਾ (v):ਕੀ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਫੈਸਲਾ ਜਿਸ ਨੇ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੈਦਾਨ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਆਧਾਰ ਹੈ?

24. ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਖਿਲਾਫ ਖਾਸ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਅਧੀਨ ਲੰਬਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਸਾਡਾ ਜੋ ਫੈਸਲਾ ਹੈ ਉਹ ਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਸੰਬੰਧੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਤੇ ਅਟਲ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਉੱਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਅਸੀਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਰਿਟ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1466 ਅਤੇ 1470 ਦੇ 2017 ਵਿੱਚ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਕੇ ਕਿ ਨਿਯਮ 174 (2) (c) ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 83 ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

25. ਇਸ ਕੇਸ ਨਾਲ ਵਿਛੋੜਾ ਲੈਂਦਿਆਂ, ਅਸੀਂ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ, ਸ੍ਰੀ ਸੰਤੋਸ਼ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਬਹੁਤ ਕੀਮਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਸਾਡੀ ਗਹਿਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਦਰਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹਾਂਗੇ।

ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ
(ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ : ਰੂਪਾਂਸ਼ੀ ਵਿਰਾਂਗ, ਐਲ.ਸੀ.ਆਰ.ਏ.)

ਅਪੀਲਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

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

Vasu Gupta
Advocate