[2025] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 262: 2025 ਆਈ.ਐਨ.ਐਸ.ਸੀ 152

ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ. ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਕੇ.ਟੀ. ਰਾਜਸ਼ੇਖਰ ਦੁਆਰਾ

ਬਨਾਮ

ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਰਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ(ਜ਼) 2025 ਦਾ 2181-2182)

06 ਫਰਵਰੀ 2025

[ਵਿਕਰਮ ਨਾਥ* ਅਤੇ ਪ੍ਰਸੰਨਾ ਬੀ. ਵਰਾਲੇ, ਜੇਜੇ.]

ਵਿਚਾਰਨ ਵਾਲਾ ਮੁੱਦਾ

ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ ਉੱਠਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਐਕਵੀਜ਼ੀਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1976 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ; ਅਤੇ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਧਾਰਾ 68(5) ਨੂੰ ਆਰ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ 56 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਰਾਜ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇਸਦੇ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਹੀ ਰਹਿਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਹੈੱਡਨੋਟ

ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 – ਸ.3 – ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਐਕਵਿਜ਼ੀਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1976 – ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ – ਕਿਸੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ – ਜੇਕਰ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ – ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੇਠ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੇ.ਸੀ.ਸੀ.ਏ. ਐਕਟ – ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ ਤੇਜ਼ ਹੋਇਆ, ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਕੇ.ਸੀ.ਸੀ.ਏ. ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸ਼ਾਸਨ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਨਕਲੀ ਘਾਟ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਅਰਧ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ – ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ 2003 ਦਾ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਿਸਨੇ ਕੇ.ਸੀ.ਸੀ.ਏ. ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ – ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ:

ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ. ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਕੇ.ਟੀ. ਰਾਜਸ਼ੇਖਰ ਦੁਆਰਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਰਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਸਥਿਤ: 2003 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਜੋ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸਹੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ - ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹਿ-ਵਿਆਪਕ ਹੈ - ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਵਿਧਾਨਕ ਇੱਛਾ ਦਾ ਇੱਕ ਮਨਮਾਨੀ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਰ ਮੌਜੂਦਾ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀਆਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਟਰ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬਿਆਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਸੀ - ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਜੋ ਕਿਸੇ ਐਕਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੇ ਜਦੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ - ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਵੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ - ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਸਗੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਅਸਲ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਂਗ ਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਨਵੀਂ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ - 2003 ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਐਕਟ ਵਿਵਹਾਰਕ ਵਿੱਚ ਜੜ੍ਹਾਂ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਆਧੁਨਿਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਹਕੀਕਤਾਂ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ - ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ - ਰੱਦ ਕਰਨਾ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਬਦਲਦਾ ਜਾਂ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ; ਸਗੋਂ, ਇਹ ਨਵੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸੁਚੇਤ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਕਲਪ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ - 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਐਕਟ ਦੇ ਅੰਤਰੀਵ ਤਰਕ ਸਹੀ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 10, 11, 13-18]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ 1988 - ਐਸਐਸ.68(3)(ਬੀ), 96 - ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 - ਆਰਆਰ.55, 56 - ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣਾ - ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਦੇ ਤਹਿਤ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਆਰਡਬਲਯੂ ਆਰ.56, ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ-ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ-ਆਰਟੀਏ, ਜੇਕਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਕੋਲ ਰਹਿਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ:

ਸਥਿਤ: ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਆਰ.56(1)(ਡੀ) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਐਸ.68(5) ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ - ਐਸਟੀਏ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਗੈਰ-

ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ (ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਸਪੈਸ਼ਲ, ਟੂਰਿਸਟ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸਮੇਤ) ਧਾਰਾ 68(5) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 56(1) (ਡੀ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ - 1988 ਐਕਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਨਿਯਮ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹੋਣ - ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਤੱਤ ਹੈ, ਇਹ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸਥਾਪਿਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇਕਰ ਯੋਗ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਫ਼ਦ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਧਾਰਾ 68(5) ਧਾਰਾ 68(5) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 56(1) (ਡੀ) ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕੁਝ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟ ਕਾਰਜ ਸੁਭਾਵਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਸਮਰੱਥ ਹਨ - ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਬੋਝ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ - ਸਕੱਤਰ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁਹਾਰਤ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਉੱਚ-ਦਰਜੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਸ ਹੈ - ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦੇਣ ਦਾ ਵਿਹਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਓਵਰਲੋਡ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਅਤੇ ਅਕੁਸ਼ਲਤਾਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ - ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਆਪਣੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼, ਸੈਲਾਨੀ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਸ.68(5) ਅਤੇ ਆਰ.56(1)(ਡੀ) ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰਥਤ ਹੈ - ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਤਰਕਸੰਗਤ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਉਪਾਅ ਹੈ ਜੋ ਐਸਟੀਏ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ - ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਕੋਈ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਸਥਿਰ ਹੈ - ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਗੈਰ-ਸਪੁਰਦਗੀ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਤਰਕ ਗਲਤ ਹੈ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ। [ਪੈਰਾ 20-30]

ਕੇਸ ਲਾਅ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਰੰਗਨਾਥ ਰੈਡੀ [1978] 1 ਐਸਸੀਆਰ 641: ਏਆਈਆਰ 1978 ਐਸਸੀ 215; ਵਿਜੇਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਏਆਈਆਰ 1990 ਐਸਸੀ 2072; ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ [1990] 1 ਐਸਸੀਆਰ 614: (1990) 2 ਐਸਸੀਸੀ 562; ਨਿਊਟੈਕ ਪ੍ਰਮੋਟਰਜ਼ ਐਂਡ ਡਿਵੈਲਪਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ [2021] 9 ਐਸਸੀਆਰ

ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ. ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਕੇ.ਟੀ. ਰਾਜਸ਼ੇਖਰ ਦੁਆਰਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਰਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

909 : (2021) 18 ਐਸਸੀਸੀ 1; ਰਾਮਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਜਨਪਦ ਸਭਾ [1962] ਸਹਾਇਤਾ 3 ਐਸਸੀਆਰ 70 : ਏਆਈਆਰ 1962 ਐਸਸੀ 1073 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਰਸੂਲਾਂ ਅਤੇ ਕਰਤੱਬਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003; ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਪ੍ਰਾਪਤੀ) ਐਕਟ, 1976; ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988; ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989; ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950; ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ; ਜਨਰਲ ਕਲੋਜ਼ ਐਕਟ, 1897.

ਕੀਵਰਡਸ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ; ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ; ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ; ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ; ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ; ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ; ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ; ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਨਕਲੀ ਘਾਟ; ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾਉਣਾ; ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰ; ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ; ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ; ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ; ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 42; "ਇਕੱਲੇ ਸਕੱਤਰ" ਪਹੁੰਚ; ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ; ਨਵੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ; ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ; ਸਕੱਤਰ; ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਧਿਕਾਰੀ; ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ; ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ (ਪ੍ਰਾਪਤੀ) ਐਕਟ, 1976 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ; ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣਾ; ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਵੈਧਤਾ; ਕਿਸੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ; ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ; ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ; ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ; ਰਾਜ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤ; ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ; ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਅਰਧ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰ; ਪੂਰਨ ਸ਼ਕਤੀ; ਬਾਅਦ ਦੇ ਵਿਕਾਸ; ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ; ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ; ਆਧੁਨਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਵਿਹਾਰਕ ਹਕੀਕਤਾਂ; ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਾ; ਗੈਰ-ਪੜਾਅ ਵਾਲੇ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ; ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼, ਸੈਲਾਨੀ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ; ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ।

ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਮਾਮਲਾ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2181-2182 ਆਫ਼ 2025

28.03.2011 ਨੂੰ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਬੰਗਲੁਰੂ ਵਿਖੇ ਡਬਲਯੂਏ ਨੰਬਰ 5466 ਆਫ਼ 2004 ਅਤੇ ਡਬਲਯੂਏ ਨੰਬਰ 60 ਆਫ਼ 2005 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ

ਨਾਲ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1985-2153 ਅਤੇ 2154-2180 ਆਫ਼ 2025

ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀਆਂ

ਮਿਸ. ਕਿਰਨ ਸੂਰੀ, ਕਰਨਲ ਬਾਲਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਮ, ਦੇਵਦੱਤ ਕਾਮਤ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਅਮਿਤ ਐਸ.ਜੇ., ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਡਾ. ਵਿਦੁਸ਼ੀ ਗਰਗ, (ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ) ਵਿਪਿਨ ਗੁਪਤਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਟੀ ਐੱਸ ਸ਼ਾਂਤੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਨੇਹਾ ਇਰੀਨ ਕਛਪ, ਸੰਜੀਵ ਕੁਮਾਰ, ਨਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ, ਡੀ.ਐੱਲ. ਚਿਦਾਨੰਦ, ਅਦਰੂ ਪਵਨੰਦ, ਐਚ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਦੇਵਦੱਤ ਕਾਮਤ, ਕਰਨਲ ਬਾਲਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਮ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਿਰਨ ਸੂਰੀ, ਸ਼ਾਂਤਾਕੁਮਾਰ ਵੀ. ਮਹਾਲੇ, ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਆਭਾ ਆਰ. ਸ਼ਰਮਾ, ਵੀ.ਐੱਨ. ਰਘੂਪਤੀ, ਹਰਸ਼ ਪਾਂਡੇ, ਹੁਰੁਦਯ ਬਜੇਂਦਰੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੁਰਾਧਾ ਮੁਤਤਕਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਟੀ ਐੱਸ ਸ਼ਾਂਤੀ, ਨਰੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ, ਸੰਜੀਵ ਕੁਮਾਰ, ਐੱਸ. ਅਮਿਤ ਐਸ.ਜੇ., ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਡਾ. ਵਿਦੁਸ਼ੀ ਗਰਗ, (ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ) ਵਿਪਨ ਗੁਪਤਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮ੍ਰਿਣਾਲ ਪਾਂਡੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੁਰਾਧਾ ਭੱਟ, ਹਰੀਸ਼ਾ ਐਸ.ਆਰ., ਰਣਵੀਰ ਸਿੰਘ, ਰਿਸ਼ੀ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ ਗੌਤਮ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ. ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ / ਆਦੇਸ਼

ਫੈਸਲਾ

ਵਿਕਰਮ ਨਾਥ, ਜੇ.

1. ਦੇਰੀ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਮਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

2. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ

3. ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 28.03.2011 ਦੇ ਸਾਂਝੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ 2004 ਦੇ ਡਬਲਯੂ.ਏ. ਨੰਬਰ 5466 ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਈ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸਬੰਧਤ ਐਸਐਲਪੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ:
ਆਈ.ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ (ਸੀ) ਨੰ. 2011 ਦਾ 27833-27834: ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
ਦੂਜਾ. ਐਸਐਲਪੀ(ਸੀ) ਨੰ. 2011 ਦਾ 32499-525: ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਐਸਟੀਏ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
ਤੀਜਾ. ਐਸਐਲਪੀ(ਸੀ) ਨੰ. 25787-956 ਆਫ 2012: ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950 ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਹੈ।

_____
1 1950 ਦਾ ਐਕਟ

ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ. ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਕੇ.ਟੀ. ਰਾਜਸ਼ੇਖਰ ਦੁਆਰਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਰਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਲਈ:

• ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਮੂਹਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਅਪੀਲਕਰਤਾ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ।

• ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ "ਰਿਸਪੌਂਡੈਂਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ" ਜਾਂ "ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ" ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ।

4. ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਤੱਥ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ:

4.1. 1976 ਐਕਟ (ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਐਕਵਿਜ਼ੀਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 19762) ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ - 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਥਿਤ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕੇ। 1976 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਏ ਗਏ, ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਨਿਹਿਤ ਹੋ ਗਏ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ-ਮਾਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮਾਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਸਮੇਤ।

4.2. ਇਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਰੰਗਨਾਥ ਰੈਡੀ3 ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਿਜੇਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 39(ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਜਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ।

4.3. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਐਕਟਮੈਂਟ: 1988 ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 5 ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਈ ਉਪਬੰਧ ਹਨ: ਧਾਰਾ 2(7) "ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2(40) "ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 68 ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ; ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 68(2) ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਬਣਤਰ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ

---

2 ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ

3 ਏਆਈਆਰ 1978 ਐਸਸੀ 215

4 ਏਆਈਆਰ 1990 ਐਸਸੀ 2072

5 ਐਮਵੀ ਐਕਟ

6 ਐਸਟੀਏ

7 ਆਰਟੀਏ

ਕਿ ਹਰੇਕ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਤਜਰਬਾ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਚੇਅਰਮੈਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ - ਐਸਟੀਏ ਲਈ ਚਾਰ ਤੱਕ ਅਤੇ ਆਰਟੀਏ ਲਈ ਦੋ ਤੱਕ। ਧਾਰਾ 68(3)(ਬੀ) ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਆਰਟੀਏ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨਿਭਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 68(5) ਦੋਵਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ, ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ।

4.4. 1 ਜੁਲਾਈ 1989 ਨੂੰ, ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 19898 ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ 55 ਅਤੇ 56 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਆਰਟੀਏ ਅਤੇ ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਕੱਤਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 27 ਫਰਵਰੀ 1990 ਨੂੰ, ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਨਫ਼ਰਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ, 9 ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਣਯੋਗ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ, ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਸੰਗਤਤਾ ਜਾਂ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

4.5. ਬਾਅਦ ਦੇ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਕਰਨਾਟਕ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਧਦੀ ਮੰਗ, ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ, ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਸਰਕਾਰੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਆਈਆਂ। ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਟੈਕਸ ਸੁਧਾਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਰਗੀਆਂ ਕਮੇਟੀਆਂ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ 'ਤੇ ਸਖ਼ਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਨਕਲੀ ਘਾਟ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਅਰਧ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ, ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਨੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ, ਟਰੈਕਟਰਾਂ, ਜਾਂ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪ-ਅਨੁਕੂਲ ਢੰਗਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਵਧੀਆਂ।

4.6. 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ (2003 ਦਾ ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ ਨੰ. 9) ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ - ਇਹਨਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ। 10 ਹੋਰ ਸੋਧਾਂ (ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਕਾਨੂੰਨਾਂ) ਦੇ ਵਿੱਚ, 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਨੇ 1976 ਦੇ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

_____

8 ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮ

9 (1990) 2 ਐਸਸੀਸੀ 562

10 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਜਾਂ 2003 ਦੇ ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ ਨੰ. 9 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ

ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ. ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਕੇ.ਟੀ. ਰਾਜਸ਼ੇਖਰ ਦੁਆਰਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਰਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

2003 ਦੇ ਐਕਟ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾਉਣਾ, ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ "ਭਿਆਨਕ ਕਮੀਆਂ" ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਨਾਲ ਬਿਹਤਰ ਮੁਕਾਬਲਾ, ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਆਰਾਮ ਮਿਲੇਗਾ।

4.7. ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ - 2003 ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਵਧੇਰੇ ਉਦਾਰ ਸ਼ਾਸਨ ਅਧੀਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ। ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਐਸਟੀਏ ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ ਦੇ ਸਕੱਤਰਾਂ ਨੇ ਨਿਯਮ 56 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਥਿਤ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸੰਘ ਨੇ (ਏ) 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਅਤੇ (ਬੀ) ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸਕੱਤਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ, ਜਿਸਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਨਵੀਂ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇਣਾ ਸਿਰਫ਼ ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਕੋਲ ਹੀ ਰਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

4.8. ਡਬਲਯੂ.ਪੀ. ਨੰ. 40339/2004 ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ 17 ਨਵੰਬਰ 2004 ਨੂੰ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 55 ਅਤੇ 56 ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ, ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਨਾਲ ਹੀ ਐਸਟੀਏ/ਆਰਟੀਏ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। 16 ਦਸੰਬਰ 2004 ਨੂੰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਕਿ ਐਕਟ ਨੰ. 9/2003 ਦੁਆਰਾ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ। ਰੰਗਨਾਥ ਰੈਡੀ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਵਿਜੇਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜੱਜ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਸਮਕਾਲੀ ਸੂਚੀ ਦੇ ਐਂਟਰੀ 42 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਐਕਟ ਨੰਬਰ 9/2003 ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਲਈ ਭੇਜਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਕੇਸੀਸੀਏ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ, ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੁੱਦਾ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕੇ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

4.9. ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਹਵਾਲਾ - ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਾਂ (ਡਬਲਯੂ.ਏ. ਨੰਬਰ 5466/2004, 60/2005, ਅਤੇ ਜੁੜੇ ਮਾਮਲੇ) ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਕਈ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ, ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਵੀ ਕਿ ਕੀ ਸਕੱਤਰ, ਐਸਟੀਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ।

4.10. 28.03.2011 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਤੀਜੇ ਦਿੱਤੇ:

• 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ - ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਇਸਨੇ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਲ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਇਸਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਸੂਚੀ III (ਸਮਕਾਲੀ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 42 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੈਧ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਨੂੰ ਸਹਿਮਤੀ ਲਈ ਨਵੇਂ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਸੀ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੇ ਗਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ "ਉਲਟਾ" ਦੇਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸਨੂੰ ਸੋਧਣ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬੇਰੋਕ ਰਹੀ, ਸਿਰਫ ਬੁਨਿਆਦੀ ਜਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ।

• ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣਾ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਐਸਟੀਏ (ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ) ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨੂੰ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਧਿਆਇ V ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਮੂਹਿਕ ਨਿਰਣਾ ਜਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ (ਨਿਯਮ 56) ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਜਾਂ, ਹੋਰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਐਸਟੀਏ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ "ਇਕੱਲੇ ਸੈਕਟਰੀ" ਪਹੁੰਚ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਿਤ ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਾਈਪਾਸ ਕੀਤਾ।

4.11. ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ 28.03.2011 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਐਸਟੀਏ; ਅਤੇ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਮੁੱਖ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਆਈਆਂ:

• 2011 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 27833-27834: ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਸਕੱਤਰ, ਐਸਟੀਏ/ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸੌਂਪਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।

• 2011 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 32499-525: ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਐਸਟੀਏ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਐਸਟੀਏ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

• 2012 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 25787-956: ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ। ਇਹ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਅਵੈਧ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਪਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੈ ਕਿ ਸਕੱਤਰ, ਐਸਟੀਏ/ਆਰਟੀਏ, ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ।

5. ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਾਸ ਵਿਵਾਦਾਂ ਵਿੱਚ ਡੂੰਘਾਈ ਨਾਲ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਸਿੱਖਿਆਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਮਝ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਸਵਾਲਾਂ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

I. ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੀਜ (ਪ੍ਰਾਪਤੀ) ਐਕਟ, 1976

ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਦਾਇਰਾ- ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੀਜ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਦੇ ਉਲਟ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਮਝੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਵਾਹਨ, ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਹੋ ਗਏ, ਜਿਸਨੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਵਰਗੇ ਰਾਜ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਗਮਾਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਨਿਆਂਇਕ ਸਮਰਥਨ - 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਰੰਗਨਾਥ ਰੈਡੀ ਵਿੱਚ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵਿਜੇਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਦੇਸ਼,

_____

11 ਏਆਈਆਰ 1978 ਐਸਸੀ 215

12 (ਏਆਈਆਰ) 1990 ਐਸਸੀ 2072

ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 39(ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਜਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ।

ਬਾਅਦ ਦਾ ਵਿਕਾਸ- ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 (ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ ਨੰ. 9 ਆਫ 2003) ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ।

II. ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003

ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ - ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇਖੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਅਰਧ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਸੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਨਾਲ ਵਧਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਮਿਲੇਗੀ। ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਨੇ 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਸੰਚਾਲਨ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਉਦਾਰ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਰਾਹ ਪੱਧਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।
ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ - ਉਸੇ ਵਿਧਾਨਕ ਖੇਤਰ (ਐਂਟਰੀ 42, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ III) ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸਨੇ ਮੂਲ 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਵੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਅਜਿਹੀ ਰੱਦ ਕਰਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਸੀ।
III. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988

ਅਧਿਆਇ V: ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਧਾਰਾ 66: ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ।

ਧਾਰਾ 68(3): ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਆਰਟੀਏ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਧਾਰਾ 68(5): ਐਸਟੀਏ ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ, "ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ," ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਕਾਰਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਐਸ. ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼ ਇਸਦੇ ਮਾਲਕ ਕੇ.ਟੀ. ਰਾਜਸ਼ੇਖਰ ਦੁਆਰਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਰਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਅਧਿਆਇ VI: ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਪਬੰਧ (ਪੂਰਨਤਾ ਲਈ) - ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਧਿਆਇ VI ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਧਿਆਇ ਪਹਿਲੇ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵਾਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਰੂਟਾਂ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ; ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਥੇ ਮੁੱਖ ਧਿਆਨ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਕੀ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ (ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ) ਨੂੰ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

IV. ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989

ਨਿਯਮ 54: ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਆਰਟੀਏ ਆਪਣਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੀਟਿੰਗਾਂ, ਕੋਰਮ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਨਿਯਮ 56: ਐਸਟੀਏ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਾ ਸੌਂਪਣਾ- ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ): ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਚੇਅਰਮੈਨ, ਸਕੱਤਰ, ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ "ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ" ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਉਪਬੰਧ ਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਕੱਢਿਆ ਕਿ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਇਹ ਰਿਹਾ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹਾ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ) ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ।

6. ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਵਾਲੇ ਮੈਟ੍ਰਿਕਸ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਉੱਠਦੇ ਹਨ:

I. 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ: ਕੀ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ 2003 ਦਾ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਐਕਟ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੈਧ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

II. ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਸੌਂਪਣਾ: ਕੀ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 56 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਆਰਟੀਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ (ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਰਮਿਟ) ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇਸਦੇ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਰਹਿਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

7. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਵਦੱਤ ਕਾਮਤ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕਿਰਨ ਸੂਰੀ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਮੁੱਖ ਦਲੀਲਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ:

7.1. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਵਸਥਾ: ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਕਿ ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਰਟੀਏ, ਜੇਕਰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹਨ, ਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਚੇਅਰਮੈਨ, ਸਕੱਤਰ, ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ (ਗੈਰ-ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ) ਅਤੇ ਹੋਰ ਪਰਮਿਟ (ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ) ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਰਕ ਕਰਦੀ ਹੈ।

7.2. ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰਤਾ: ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਆਰਟੀਏs ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਵਿਵੇਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਰਗੇ ਰੁਟੀਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਹਰੇਕ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਪੂਰੇ, ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਜਾਵੇ, ਸਗੋਂ ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਇਆ ਜਾਵੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਵਿਚਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ।

7.3. ਵਿਹਾਰਕ ਲੋੜ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ: ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਭਿਆਸ ਵਿੱਚ, ਐਸਟੀਏ ਵਿਭਿੰਨ ਕਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਕੱਤਰ, ਜੋ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁਹਾਰਤ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਉੱਚ-ਦਰਜੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਵਫ਼ਦ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਰਨਾਟਕ ਵਿੱਚ ਸਗੋਂ ਕਈ ਹੋਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਆਮ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਅਭਿਆਸ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਸਮਾਨ ਵਫ਼ਦ ਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

7.4. ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਆਂਇਕ ਪਹੁੰਚਾਂ ਦਾ ਸੁਲ੍ਹਾ: ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਵੰਡਦੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਈ। ਇੱਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਹੈ ਅਤੇ ਸੌਂਪੀ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਵਫ਼ਦ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜੇਕਰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਸਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ (ਖਾਸ ਕਰਕੇ, ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ)

ਧਾਰਾ 96), ਰਾਜ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਾਰਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ, ਸੌਂਪਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ।

7.5. ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਨਿਆਂਇਕ ਨਿਗਰਾਨੀ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ: ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਸੀ, ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਬਸ਼ਰਤੇ ਯੋਗ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨਿਊਟੈਕ ਪ੍ਰਮੋਟਰਜ਼ ਐਂਡ ਡਿਵੈਲਪਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, 13 ਵਿੱਚ ਹਾਲ ਹੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼, ਸੈਲਾਨੀ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ, ਉਹ ਮਾਮਲੇ ਜੋ ਰੁਟੀਨ ਹਨ ਅਤੇ ਸਮੂਹਿਕ ਨਿਰਣੇ ਦੇ ਪੂਰੇ ਭਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕਸਾਰ ਹੈ।

7.6. ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਵਹਾਰਕਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ: ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੇ ਐਸਟੀਏ ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਬੈਠਣ ਦੀ ਲੋੜ ਕਰਨਾ ਅਵਿਵਹਾਰਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਸਕੱਤਰ, ਇੱਕ ਸਮਰੱਥ ਅਤੇ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਸੁਚਾਰੂ ਕੰਮਕਾਜ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਸੌਂਪਣਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

8. ਰਿਸਪੌਂਡੈਂਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਕਰਨਲ ਬਾਲਾਸੁਬਰਾਮਨੀਅਨ, ਨੇ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਵੱਲੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ:

8.1. 2003 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਅਵੈਧਤਾ 'ਤੇ (1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ): ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ 27 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਸੀ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਐਸਟੀਏ ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਵਿਕਲਪਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ 1976 ਦਾ ਐਕਟ, ਜੋ ਕਿ ਐਂਟਰੀ 42 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੇ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਬਣਾਏ, ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਾਅ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਉਲਟਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

---

13 (2021) 18 ਐਸਸੀਸੀ 1

8.2. ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ 2003 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਅਸੰਗਤਤਾ: ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ 2003 ਦਾ ਐਕਟ ਸੂਚੀ II (ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਮੂਲ 1976 ਐਕਟ ਐਂਟਰੀ 42 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਸਦੀ ਰੱਦ ਜਾਂ ਸੋਧ ਵੀ ਉਸੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਧਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਉਪਾਅ ਰਾਹੀਂ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤਿ-ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ।

8.3. ਨਿਆਂਇਕ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰਨਾ: ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਕੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਨਾਲ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਰੰਗਨਾਥ ਰੈਡੀ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਵਿਜੇਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਬਾਈਡਿੰਗ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਰਾਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦੇ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਨਤਾ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹਨ।

8.4. ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ 'ਤੇ ਵਿੱਤੀ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਪ੍ਰਭਾਵ: ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ, 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਨੇ ਲਗਭਗ 200 ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਬੱਸਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ, ਨਿੱਜੀ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਜਜ਼ਬ ਕੀਤਾ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸਥਾਪਿਤ ਸੰਚਾਲਨ ਢਾਂਚਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਚਾਨਕ ਰੱਦ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਣਉਚਿਤ ਵਿੱਤੀ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਬੋਝ ਪਿਆ, ਇਸਦੀ ਆਰਥਿਕ ਵਿਵਹਾਰਕਤਾ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

8.5. ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਗੈਰ-ਸਪੁਰਦਗੀ 'ਤੇ: ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੈ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਹੈ, ਜੋ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਸਟੀਏ ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਜੋਂ ਨਿਹਿਤ ਹੈ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਬੰਧ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾਵਾਂ 68, 69, ਅਤੇ 74, ਨਿਯਮ 56 ਦੇ ਨਾਲ

ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇੱਕ ਬਹੁ-ਮੈਂਬਰੀ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ।

8.6. ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ: ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਕੱਤਰ (ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ) ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਵਫ਼ਦ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮੂਹਿਕ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਇੱਕਪਾਸੜ ਵਿਵੇਕ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦੇਵੇਗਾ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਸਟੀਏ/ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹਰਾ ਦੇਵੇਗਾ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(2) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਵਿਧਾਨਕ ਆਦੇਸ਼, ਐਸਟੀਏ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੇਅਰਮੈਨ (ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂ ਅਪੀਲੀ ਤਜਰਬੇ ਵਾਲਾ) ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਸਮਰੱਥ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਇੱਕ ਇਕੱਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।

8.7. ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਫ਼ਦ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਇਹ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਨਿਯਮਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ 18.07.2005 ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਨਿਯਮ-ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧਾਂ ਨੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68 ਅਤੇ 96 ਦੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪੁਨਰ-ਲਿਖਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਫ਼ਦ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹੈ ਬਲਕਿ ਜਨਰਲ ਕਲਾਜ਼ ਐਕਟ, 1897 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ ਅਯੋਗ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ-ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਮੂਲ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਢਾਂਚੇ ਤੱਕ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

8.8. ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਨਿਆਂਇਕ ਨਿਗਰਾਨੀ: ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉੱਚ-ਦਰਜੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਸਮੂਹਿਕ ਨਿਰਣਾ ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣਾ, ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਿਸਦੇ ਫਰਜ਼ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਹੋਰ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀਮਤ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅੱਖਰ ਅਤੇ ਭਾਵਨਾ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ।

8.9. ਨਿਰਣੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਵਿਕਾਸ (ਸਹਾਇਕ ਸਬਮਿਸ਼ਨ): 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਦਾ ਮੁੜ ਉਭਾਰ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ, ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਲਾਇਆ ਹੈ

ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ। ਇਸ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ।

8.10. ਰਾਜ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਅਤੇ ਹਾਲੀਆ ਵਿਕਾਸ: ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲ ਹੀ ਦੇ ਨੀਤੀਗਤ ਉਪਾਅ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੂਟਾਂ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ (07.03.2019 ਦੀ ਗਜ਼ਟ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ) ਅਤੇ ਔਰਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਫਤ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ "ਸ਼ਕਤੀ ਯੋਜਨਾ" ਵਰਗੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ, ਇੱਕ ਮਜ਼ਬੂਤ, ਰਾਜ-ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਆਵਾਜਾਈ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਕਾਸ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾੜੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਤੇ ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸੌਂਪਣ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।
9. ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਾਂਗੇ।

ਮੁੱਦਾ I- 2003 ਰੱਦ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ
10. ਇਹ ਇੱਕ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਿਆਪਕ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 42 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਾਜ ਨੀਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 39(ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਧੀਨ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦੌਰਾਨ, ਕਰਨਾਟਕ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਆਈਆਂ - ਸ਼ਹਿਰੀਕਰਨ ਤੇਜ਼ ਹੋਇਆ, ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸ਼ਾਸਨ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਨਕਲੀ ਘਾਟ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਪੇਂਡੂ ਅਤੇ ਅਰਧ-ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ।
11. ਇਹਨਾਂ ਵਿਕਸਤ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 2003 ਰੱਦ ਐਕਟ) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀ ਪੂਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ, ਜਿਸਨੇ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਕੋਈ ਵਿਧਾਨਕ ਇੱਛਾ ਦਾ ਆਪਹੁਦਰਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਗੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬਿਆਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀਆਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਟਰ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜੋ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੇ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵਧਦੀਆਂ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਦਰਵਾਜ਼ਾ ਖੋਲ੍ਹਣਾ ਸੀ।

12. 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

"ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਪ੍ਰਾਪਤੀ) ਐਕਟ, 1976 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਐਕਟ।
ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 (ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ 35 ਆਫ਼ 1957) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਪ੍ਰਾਪਤੀ) ਐਕਟ, 1976 (ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ 21 ਆਫ਼ 1976) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੈ;"

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

"ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ
(ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਾਣ-ਪਛਾਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ)
ਬਜਟ ਭਾਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 (ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ 35 ਆਫ਼ 1957) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਐਕਵੀਜ਼ੀਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1976 (ਕਰਨਾਟਕ ਐਕਟ 21 ਆਫ਼ 1976) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।"

13. ਰਿਸਪਾਂਡੈਂਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਕਿ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਰੰਗਨਾਥ ਰੈਡੀ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਵਿਜੇ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਉਲਟਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਵਿਧਾਨਕ ਨੀਤੀ ਦੀ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਪਛਾਣਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਇਸਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ; ਜਦੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਰੋਕਦੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਵੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ, ਗਲਤ ਹੈ। ਇੱਕ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ, ਸਗੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ; ਜਦੋਂ ਨਵੀਂ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਇੱਕ ਮੂਲ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਂਗ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਤਮਕ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਵੇ।

14. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 2003 ਦਾ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਐਕਟ ਆਧੁਨਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਵਿਹਾਰਕ ਹਕੀਕਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜੜ੍ਹਾਂ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਸਮਕਾਲੀ ਚੁਣੌਤੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਧਣਾ

ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਮੰਗ, ਸ਼ਹਿਰੀ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ, ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ, ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਲਚਕਦਾਰ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ। ਵਿਧਾਨਕ ਇਤਿਹਾਸ ਅਤੇ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਅਤੀਤ ਦੀਆਂ ਅਕੁਸ਼ਲਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਨਿਆਂਇਕ ਐਲਾਨਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਆਵਾਜਾਈ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ।

15. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਾਮਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਜਨਪਦ ਸਭਾ, 14 ਵਿੱਚ ਇਹ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਕੋਲ ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੈਰੇ ਇੱਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

“13. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਇਸ ਐਂਟਰੀ ਅਧੀਨ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਉਹ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਐਂਟਰੀਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਸੂਬਾ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਥਾਨਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੋ ਉਹ ਖੁਦ ਸੂਬਾਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਹੁਣ ਸਵਾਲ ਇਹ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ 1920 ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਸਵੈ-ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰੱਥ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਉਸਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਆਪਕ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਲਾਰਡ ਦੁਆਰਾ

_____

14 ਏਆਈਆਰ 1962 ਐਸਸੀ 1073

ਵਾਟਸਨ ਇਨ ਅਟਾਰਨੀ-ਜਨਰਲ ਫਾਰ ਓਨਟਾਰੀਓ ਬਨਾਮ ਅਟਾਰਨੀ-ਜਨਰਲ ਫਾਰ ਦ ਡੋਮੀਨੀਅਨ [(1896) ਏਸੀ 348 ਪੰਨਾ 366]:

"ਨਾ ਤਾਂ ਕੈਨੇਡਾ ਦੀ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ।"

ਪਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਉਪਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਸੋਧਦਾ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1935 ਦੀ ਧਾਰਾ 143(2) ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਉਪਬੰਧ ਹੈ। ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਸਿਰਫ "ਜੇਕਰ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ "ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ "ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੰਘੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ"। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਨਾ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸੀਮਤ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਇਸ ਸੀਮਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸੂਬਾ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਬੇਸ਼ੱਕ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਅਰਥ ਦੁਆਰਾ ਉਪਬੰਧ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲੇਵੀ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀਮਤ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਸੀਮਤ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਹੋਂਦ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ 1920 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਆਰਾਮਦਾਇਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੰਨ ਲਓ ਕਿ ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਟੈਕਸ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਦਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਝਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਪਾਸ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ 1-4-1937 ਨੂੰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਦਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਬਾਅਦ ਵਾਲਾ ਟੈਕਸ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ,

"ਇਸਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ" ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 143(2) ਵਿੱਚ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਤੱਕ ਸਹੀ ਹਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਸੀਮਤ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸੂਬਾਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਬੇਸ਼ੱਕ, ਧਾਰਾ 143(2) ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ (1) ਕਿ ਟੈਕਸ ਉਹ ਸੀ ਜੋ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ ਦੇ ਭਾਗ III ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, (2) ਕਿ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਪਛਾਣ, ਉਹ ਖੇਤਰ ਜਿਸ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਉਦੇਸ਼ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵਰਤੋਂ ਹੋਣੀ ਹੈ, ਉਹੀ ਰਹਿਣਗੇ, ਅਤੇ (3) ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸਦੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਬਣਿਆ ਰਹੇ। ਜੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲੇਵੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸੀਮਤ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ, 1949 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਕਿ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਪਿਛਾਖੜੀ ਕਾਰਜ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਰੰਤਰਤਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

16. ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਐਂਟਰੀ 42 (ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਅਤੇ ਮੰਗ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ - ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾ ਖੇਤਰ ਜਿੱਥੇ ਰਾਜ ਕੋਲ ਸੁਤੰਤਰ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਹੈ। ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਬਦਲਦਾ ਜਾਂ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ; ਸਗੋਂ, ਇਹ ਨਵੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸੁਚੇਤ ਵਿਧਾਨਕ ਚੋਣ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

17. ਇਹਨਾਂ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਐਕਟ ਦੇ ਅੰਤਰੀਵ ਤਰਕ ਸਹੀ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ। ਰਿਸਪਾਂਡੈਂਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ, ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਣਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿ ਇਹ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਇਹ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ, ਅਸਥਿਰ ਹਨ। ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 2003 ਦੇ ਰੱਦ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬਣਾਉਣਾ ਅਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਕਮੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਸੀ।

ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਸ਼ਾਸਨ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 ਦੀ ਧਾਰਾ 3, ਜੋ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਆਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਹੈ।

18. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ। ਸਾਡਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 ਦੀ ਧਾਰਾ 3, ਜੋ ਕੇਸੀਸੀਏ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸਹੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਮੁੱਦਾ ॥- ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣਾ

19. ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਗਲਾ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਐਸਟੀਏ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼, ਸੈਲਾਨੀ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ, ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

20. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ:

"ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 96 ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ, ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੌਂਪ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।"

ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਸਟੀਏ ਅਤੇ ਆਰਟੀਏ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਨਿਯਮ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹੋਣ। ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਸੌਂਪਣਾ ਉਹਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

“56. ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਾ ਵਫ਼ਦ:

1. ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ, ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਇੱਕ ਆਮ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਤੇ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਸੌਂਪ ਸਕਦੀ ਹੈ:-

(ਡੀ) ਚੇਅਰਮੈਨ ਜਾਂ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ

ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 69 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਖੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਾ ਹੋਵੇ।"

21. ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਅਤੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਵਿਚਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਰਕ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਨੂੰ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦਾ ਹੈ: ਨਿਯਮਤ ਅਤੇ ਸਮਾਂ-ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਪਰਮਿਟ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼, ਸੈਲਾਨੀ, ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਸਕੱਤਰ ਵਰਗੇ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਬੋਰਡ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੁਆਰਾ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

22. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਐਸਟੀਏ ਜਾਂ ਆਰਟੀਏ ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਕਈ ਉੱਚ-ਦਰਜੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਉਚਿਤ ਵਿਚਾਰ ਅਤੇ ਅਸਹਿਮਤੀ ਰਾਏ ਨਾਲ ਲਏ ਜਾਣ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਨਾਲ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਨਿਆਂਇਕ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਟਿਕਾਊ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇਕਰ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਡੂੰਘਾਈ ਨਾਲ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਹੈ।

23. ਪਹਿਲਾਂ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਤੱਤ ਹੈ, ਇਹ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸਥਾਪਿਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇਕਰ ਯੋਗ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਫ਼ਦ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5), ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਦੀ ਖਾਸ ਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਕੁਝ ਰੁਟੀਨ ਪਰਮਿਟ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਫ਼ਦ ਤੋਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟ ਕਾਰਜ ਸੁਭਾਵਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਵੰਡੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ; ਸਗੋਂ, ਇਹ ਇੱਕ ਕੈਲੀਬਰੇਟਿਡ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਰਜਾਂ ਅਤੇ ਰੁਟੀਨ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕਾਰਜਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕਰਦਾ ਹੈ।

24. ਦੂਜਾ, ਇੱਕ ਵਿਹਾਰਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ, ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਬੋਝ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਫ਼ਦ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਕੱਤਰ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁਹਾਰਤ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਉੱਚ-ਦਰਜੇ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਰੁਟੀਨ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੈਸ ਹੈ। ਵਫ਼ਦ ਵਿਧੀ ਇੱਕ ਖਾਲੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਮਨਮਾਨੇ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ; ਇਹ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 96 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਯੋਗ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਵਿਆਪਕ ਐਸਟੀਏ ਢਾਂਚੇ ਦੁਆਰਾ ਢੁਕਵੀਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ।

25. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਤਰਕ ਨੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਅੰਦਰੂਨੀ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਮਿਲਾਇਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਨਿਆਂਇਕ ਨਿਗਰਾਨੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਹਟਾਉਂਦਾ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਰੁਟੀਨ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਐਸਟੀਏ ਦੀ ਪੂਰੀ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨਿਊਟੈਕ ਪ੍ਰਮੋਟਰਜ਼ ਐਂਡ ਡਿਵੈਲਪਰਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਆਫ਼ ਯੂ.ਪੀ., 15 ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਵੀ ਸੌਂਪੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੇਕਰ ਕਾਨੂੰਨ ਇਸਦੇ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਢੁਕਵੇਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪੈਰੇ ਇੱਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

“114. ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਇਹ ਇੱਕ ਸਥਾਪਿਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਆਪਣੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਖ ਸਕਦਾ; ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਨਰਲ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 85 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਨਾਲ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 85 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਥਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜ, ਇੱਕ ਜਨਰਲ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਜੇਕਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਹਨ।

115. ਪ੍ਰਮੋਟਰਾਂ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਨਰਲ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਸੌਂਪ ਸਕਦੀ ਹੈ ਇਸਦੀਆਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜ

_____

15 (2021) 18 ਐਸਸੀਸੀ 1

ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਅਸੀਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਸੀਮਤ ਸਵਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਅਧੀਨ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਮੋਟਰਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਕਾਲਪਨਿਕ ਹੈ ਜੋ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਸੌਂਪਣਾ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਅਧੀਨ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਆਂਇਕ ਸਮੀਖਿਆ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ।

116. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਜਾਂ ਕਲੈਰੀਕਲ ਹਨ, ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜ ਗੈਰ-ਸਪੁਰਦਗੀਯੋਗ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜ ਹਨ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਰਧ-ਨਿਆਂਇਕ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੌਂਪਣਯੋਗ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਹੋਵੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਮ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।"

26. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾ ਦੇਣ ਦਾ ਵਿਹਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਐਸਟੀਏ ਨੂੰ ਰੁਟੀਨ ਕਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਓਵਰਲੋਡ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪਰਮਿਟ-ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਬੇਲੋੜੀ ਦੇਰੀ ਅਤੇ ਅਕੁਸ਼ਲਤਾਵਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੀ ਦੇਰੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਵਿਗਾੜ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਉਦਾਰ ਬਣਾ ਕੇ ਸੁਧਾਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਾ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤਯੋਗ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇੱਕ ਵਿਕਸਤ ਹੋ ਰਹੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਟਰ ਦੀਆਂ ਵਿਹਾਰਕ ਮੰਗਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

27. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਸਟੀਏ ਦੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਸਪੈਸ਼ਲ, ਟੂਰਿਸਟ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਆਪਣੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਅਤੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰਥਤ ਹੈ। ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਤਰਕਸ਼ੀਲ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਉਪਾਅ ਹੈ ਜੋ ਐਸਟੀਏ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪਰਮਿਟ-ਗ੍ਰਾਂਟਿੰਗ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਗੈਰ-ਸੈਂਬਲੇਬਿਲਟੀ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਤਰਕ ਗਲਤ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਕੋਈ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਸਥਿਰ ਹੈ।

28. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ:

(ਏ) ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2003 ਦੀ ਧਾਰਾ 3, ਜੋ ਕਰਨਾਟਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ (ਐਕਵੀਜ਼ੀਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1976 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ।

(ਬੀ) ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਐਸਟੀਏ) ਕੋਲ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

29. ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਕੇਐਸਆਰਟੀਸੀ) ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ।

30. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਐਸਟੀਏ ਦੀ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਪਾਵਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਐਸਟੀਏ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68(5) ਅਤੇ ਕੇਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 56(1)(ਡੀ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਗੈਰ-ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ (ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਸਪੈਸ਼ਲ, ਟੂਰਿਸਟ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸਮੇਤ) ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

31. ਢੁਕਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਖੋਜਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਉਪਾਅ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ

ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

32. ਸਾਰੀਆਂ ਲੰਬਿਤ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ: ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ।

ਸਿਰਲੇਖ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ: ਨਿਧੀ ਜੈਨ

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।

(ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ)