आदर्श ट्रैवल्स बस सर्विस (मैसर्स) और एक अन्य

बनाम

उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य

(17 अक्तूबर, 1985)

(न्यायमूर्ति ओ० चिन्नप्पा रेड्डी, ई० एस० वेंकटरामय्या, वी० बी० एराडी, आर० बी० मिश्र और वी० खालिद)

मोटर यान अधिनियम, 1939 (1939 का 4)—धारा 68-चच, 68-ख, 68-ग, 68-घ और 2(28-क) (1969 के संशोधनकारी अधिनियम 56 की धारा 2 द्वारा यथा पुरःस्थापित) (सपठित संविधान, 1950 का अनुच्छेद 14)—किसी मार्ग का राष्ट्रीय-करण—अपीलार्थी द्वारा यह अभिवाक् किया जाना कि वह राष्ट्रीयकृत मार्ग पर पड़ने वाले खण्ड पर अपने यान उस दशा में चला सकता है जब वह ऐसे खण्ड पर यात्रियों को न तो यान में चढ़ाए और न ही उससे उतारे—जहां किसी अधिसूचित मार्ग के सम्बन्ध में कोई स्कीम प्रकाशित कर दी गई है वहां कोई ऐसा प्राइवेट प्रचालक, जिसके पास भिन्न मार्ग पर यान चलाने का विधिमान्य परमिट है, अपने मार्ग के उस खण्ड पर, जो अधिसूचित मार्ग पर पड़ता है अपनी मंजिली गाड़ी उस दशा में नहीं चला सकता जब स्कीम उसे ऐसा करने की अनुज्ञा प्रदान नहीं करती और इससे कोई अंतर नहीं पड़ता कि वह ऐसे खण्ड पर न तो यात्रियों को अपनी मंजिली गाड़ी में चढ़ाता है और न ही उससे उतारता है—प्राइवेट प्रचालकों का अधिसूचित मार्ग पर पड़ने वाले खण्ड पर यान चलाने से पूर्ण रूप से अपवर्जन न तो संविधान के अनुच्छेद 14 का अतिक्रमणकारी और न धारा 68-घ का अधिकारातीत ही है।

मोटर यान अधिनियम, 1939 (1939 का 4)—धारा 68-घ—अंतरराज्यिक मार्गों के लिए स्कीमें—किसी राज्य की कोई पूर्वतर

1985(10) eILR(PAT) SC 1

स्कीम किसी अन्य राज्य की परवर्ती स्कीम से अधिक्रांत नहीं की जा सकती।

न्यायालय के समक्ष अपील में विचारार्थ उद्‌भूत प्रश्न यह था कि जहां कोई मार्ग मोटर यान अधिनियम, 1939 के अध्याय 4 के अधीन राष्ट्रीयकृत कर दिया गया है क्या वहां कोई प्राइवेट प्रचालक जिसके पास किसी अन्य मार्ग पर मंजिली गाड़ी चलाने का परमिट है किन्तु उसे जो मार्ग मिला हुआ है उसका कुछ भाग राष्ट्रीयकृत मार्ग में पड़ता है, अपने यान इस प्रकार राष्ट्रीयकृत मार्ग पर पड़ने वाले खण्ड पर उस दशा में चला सकता है जब वह मार्ग के ऐसे खण्ड पर यात्रियों को न तो अपने वाहन में चढ़ाता है और न ही उससे उतारता है। अपील खारिज करते हुए,

अभिनिर्धारित—मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 2(28-क) में 'मार्ग' शब्द की परिभाषा के परिप्रेक्ष्य में धारा 68-ग, 68-घ(3) और 68-चच का सावधानीपूर्वक किया गया परिशीलन यह स्पष्ट करता है कि जब किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके किसी भाग के संबंध में धारा 68-घ के अधीन कोई स्कीम, भले ही अन्य व्यक्तियों को पूर्णतः अथवा आंशिक रूप से अपवर्जित करके अथवा अन्यथा, एक बार प्रकाशित कर दी जाती है तो राज्य परिवहन उपक्रम से भिन्न कोई भी व्यक्ति, स्वयं स्कीम में यथाउपबंधित के सिवाय, अधिसूचित क्षेत्र में अथवा अधिसूचित मार्ग पर मोटर यान नहीं चला सकता। वह अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के किसी भाग अथवा हिस्से में मात्र इस आधार पर अपना यान नहीं चला सकता कि अधिसूचित क्षेत्र अथवा मार्ग उसे मूल रूप से अनुदत्त परमिट के अंतर्गत आता है। अपीलार्थियों की ओर से मुख्य रूप से जो दलील दी गई थी वह यात्रा करने वाले जनसाधारण को उस दशा में होने वाली बड़ी असुविधा पर आधारित थी जब किसी यात्री को, मान लीजिए किसी ऐसी मंजिली गाड़ी में जिसे बिन्दु "क" से बिन्दु "ख" तक के मार्ग पर चलाने का परमिट किसी व्यक्ति "क्ष" के पास है, बिन्दु "क" से सीधे बिन्दु "ख" तक की यात्रा करने की अनुज्ञा केवल इस कारण न दी गई हो कि बिन्दु "क" और बिन्दु "ख" के बीच में कहीं बिन्दु "ग" से बिन्दु "घ" तक का मार्ग अधिसूचित मार्ग का भाग है। इसका उत्तर यह है कि यह एक ऐसा कारक है जिस पर धारा 68-ग के अधीन स्कीम का प्रकाशन करने से पूर्व राज्य परिवहन उपक्रम को और धारा 68-घ के अधीन स्कीम के प्रति की गई आपत्तियों पर विचार करते समय सरकार को और उसके पश्चात् या तो राज्य परिवहन उपक्रम को या सरकार को तब आवश्यक

1985(10) eILR(PAT) SC 1

रूप से विचार करना चाहिए जब जन साधारण को होने वाली असुविधाएं उसके ध्यान में लाई जाएं। उक्त प्रश्न बिन्दु "ग" से बिन्दु "घ" तक के मार्ग के राष्ट्रीयकरण से जन साधारण को प्रदत्त लाभ को एक पलड़े में रखकर और बिन्दु "क" से बिन्दु "ख" तक सीधे यात्रा करने के इच्छुक जनसाधारण को होने वाली असुविधाओं को दूसरे पलड़े में रखकर तौलने का प्रश्न है। धारा 68-ग के अधीन स्कीम तैयार और प्रकाशित करते समय तथा धारा 68-घ के अधीन उसका अनुमोदन या उपांतरण करते समय, जहां तक संभव हो सके, यात्रा करने वाले ऐसे जनसाधारण के हित का संरक्षण करने की सावधानी बरतनी चाहिए जो पहले मार्ग पर यान सेवा को बदले बिना यात्रा कर सकता था। ऐसा, समुचित खण्डों द्वारा उभयनिष्ठ खण्ड का पहले से परमिट रखने वाले प्रचालकों को स्कीम से छूट प्रदान करके तथा स्कीम में ऐसे समुचित खण्ड समाविष्ट करके जिनसे वे उभयनिष्ठ खण्ड पर यात्रियों को चढ़ाए या उतारे बिना अपने यानों को चला सकें, सदैव किया जा सकता है। यदि ऐसा मार्ग अपनाना संभव न हो तो राज्य विधानमंडल मध्यक्षेप करके किसी अन्य अनुकल्प की व्यवस्था कर सकता है। (पैरा 7 और 14)

इस दलील को स्वीकार करना असम्भव है कि मोटर यान अधिनियम, 1939 के प्रयोजनार्थ किसी मार्ग (रूट) को सुनिश्चित करने के लिए केवल मार्गान्तों (टर्मिनलों) पर ध्यान देना है तथा शेष राजमार्ग की अवहेलना करनी है। इतना ही सारहीन यह अभिवाक् भी है कि यदि कोई प्रचालक मार्ग के उभयनिष्ठ खण्ड के दो बिन्दुओं के मध्य किसी यात्री को यान में चढ़ाता या उससे नहीं उतारता तो उसकी बाबत यह नहीं कहा जा सकता कि वह उक्त दोनों बिन्दुओं के मध्य मंजिली गाड़ी चला रहा है। यह दलील इस सीधे-सादे कारण से पूर्णतः सारहीन है कि प्रचालक राजमार्ग पर इन दोनों बिन्दुओं के मध्य पारगत दूरी के संबंध में यात्री को अवश्य प्रभारित करता (किराया लेता) है। एक अन्य सारहीन दलील यह है कि मार्ग के उभयनिष्ठ खण्ड से प्राइवेट प्रचालकों का पूर्ण अपवर्जन अनुच्छेद 14 का अतिक्रमणकारी तथा धारा 68-घ का अधिकारातीत होगा। न्यायालय इस बात को नहीं समझ सका है कि संपूर्ण अधिसूचित क्षेत्र अथवा उसके किसी भाग से प्राइवेट प्रचालकों के पूर्ण अपवर्जन की व्यवस्था करने वाली स्कीम अनुच्छेद 14 अथवा मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 68-घ का किस प्रकार अतिक्रमण करती है ? (पैरा 8)

एक मामले में हालांकि न्यायालय के समक्ष यह निवेदन किया गया

था कि यद्यपि उत्तर प्रदेश परिवहन उपक्रम द्वारा विरचित स्कीम उत्तर प्रदेश राज्य के अंतर्गत किसी अंतरर्राज्यिक मार्ग के अधिसूचित भाग पर प्राइवेट मंजिली गाड़ियों के चलाए जाने को प्रतिषिद्ध करती थी तो भी अंतरर्राज्यिक करार के अनुसरण में मध्य प्रदेश राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा प्रकाशित एक बाद वाली मध्य प्रदेश स्कीम मार्ग के उस भाग पर, जो उत्तर प्रदेश में भी पड़ता था, प्राइवेट प्रचालकों द्वारा मंजिली गाड़ियों के चलाए जाने को अनुज्ञात करती थी। उस मामले में यह दलील दी गई थी कि चूंकि बाद वाली स्कीम ने पूर्ववर्ती स्कीम को अधिक्रांत कर दिया था, अत: प्रचालक उत्तर प्रदेश में पड़ने वाले मार्ग के भाग पर भी अपने यान चला सकते थे। न्यायालय यह सुनिश्चित करने में असमर्थ रहा है कि उत्तर प्रदेश राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा विरचित स्कीम मध्य प्रदेश राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा विरचित स्कीम से किस प्रकार अधिक्रांत की जा सकती है। (पैरा 16)

अवलंबित निर्णय

पैरा

[1973] [1973] एस० सी० सी० 357 :
ए० अब्दुल खादिर साहेब बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण, बंगलूर और अन्य;** 12, 13, 14

[1962] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 728 :
नीलकंठ प्रसाद और अन्य बनाम **बिहार राज्य;** 4, 10, 11, 13, 14

[1962] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 717 :
सी० पी० सी० मोटर सर्विस, मैसूर बनाम **मैसूर राज्य और एक अन्य।** 9, 11, 13

उलटा गया निर्णय

[1975] [1975] 1 एस० सी० आर० 493 :
मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण और अन्य।** 1, 13, 14

निर्दिष्ट निर्णय

[1975] [1975] 1 एस० सी० आर० 615 :
मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण और अन्य;** 1; 8; 13, 14

1985(10) eILR(PAT) SC 1

[1971] [1971] 3 एस० सी० सी० 797 :
राम सनेही सिंह बनाम बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम; 1, 11

[1961] ए० आई० आर० 1961 एस० सी० 82 :
कौंडलराव बनाम आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम; 3

[1955] [1955] 1 एस० सी० आर० 707 :
सगीर अहमद बनाम उत्तर प्रदेश राज्य; 3

[1946] [1946] अपील केसेज 338 :
कैलानी वैली मोटर ट्रांजिट कंपनी लिमिटेड बनाम कोलम्बो रतनपुरा ऑमनीबस कंपनी लिमिटेड। 4, 8

सिविल अपीली अधिकारिता : 1976 की सिविल अपील सं० 1021, 1981 की सिविल अपील सं० 3055-57, 1902-03, 2605-06, 2921 और 683, 1982 की सिविल अपील सं० 618-21 और 164-66, 1981 की सिविल अपील सं० 684 तथा 1983 की सिविल अपील सं० 3310-11 [1982 की विशेष इजाजत याचिका (सिविल) सं० 10105 सहित] तथा 1977 की सिविल अपील सं० 1402, 1411 और 1577, 1981 की सि० अ० सं० 3011, 1909-10, 2515-18, 1982 की सि० अ० सं० 780-85, 1268, 593, 1569-70, 1771, 1789, 2072, 2846 और 3238, 1983 की सि० अ० सं० 3265-66 तथा 1985 की सि० अ० सं० 718-19, 1488-89 और 2682 [1982 की विशेष इजाजत याचिका (सिविल) सं० 4758 और 1983 की विशेष

इजाजत याचिका (सिविल) सं० 2241; 7212 तथा 10565 सहित].

1973 की विशेष अपील सं० 248 में इलाहाबाद उच्च न्यायालय के तारीख 10 अगस्त, 1976 के निर्णय और आदेश के विरुद्ध अपील।

हाजिर होने वाले पक्षकारों की ओर से : सर्वश्री जे० पी० गोयल, आर० के० गर्ग, योगेश्वर प्रसाद, एस० एन० कक्कड़, ओ० पी० राणा, के० के० वेणुगोपाल, राजेश, वी० के० वर्मा, सुमन कपूर, आर० के० जैन, आर० पी० सिंह, आर० ए० शर्मा, एस० के० जैन, श्रीमती रानी छाबड़ा, सर्वश्री एस० आर० श्रीवास्तव, आर० बी० मेहरोत्रा, श्रीमती सी० मारकंडेय, सर्वश्री सुमन कपूर, राजू रामचन्द्रन, पी० के० पिल्लै राज नारायण मुंशी, सुधांशु अत्रे, गोपाल सुब्रमण्यम्, श्रीमती शोभा दीक्षित, सर्वश्री एस० के० बिसारिया, बी० डी० शर्मा, एस० सी० बिरला और बी० पी० महेश्वरी

न्यायालय का निर्णय न्यायमूर्ति ओ० चिन्नप्पा रेड्डी ने दिया।

न्यायमूर्ति चिन्नप्पा रेड्डी—

ये अपीलें हमारे समक्ष मुख्य रूप से **राम सनेही सिंह** बनाम **बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम**[1], **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण और अन्य**[2] तथा **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण और अन्य**[3] वाले मामलों के मध्य विनिश्चय विरोध को सुलझाने के लिए प्रस्तुत की गई हैं। हमारे समक्ष विचारार्थ प्रश्न यह है कि, जहां कोई मार्ग मोटरयान अधिनियम, 1939 के अध्याय 4-क के अधीन राष्ट्रीयकृत कर दिया गया है, क्या वहां ऐसा कोई प्राइवेट प्रचालक (आपरेटर) जिसके पास परमिट तो किसी अन्य मार्ग पर मंजिली गाड़ी चलाने

[1] (1971) 3 एस० सी० सी० 797.
[2] [1975] 1 एस० सी० आर० 493.
[3] [1975] 1 एस० सी० आर० 615.

का है, किन्तु उसे जो मार्ग मिला हुआ है, उसका कुछ भाग राष्ट्रीयकृत मार्ग में पड़ता है, अपने यान इस प्रकार राष्ट्रीयकृत मार्ग पर पड़ने वाले उक्त सड़क-खंड पर उस दशा में चला सकता है जबकि वह मार्ग के उक्त भाग पर यात्रियों को न तो अपने वाहन में चढ़ाता है और न ही उन्हें उतारता है ? जैसा कि अब हम दर्शित करेंगे, इस प्रश्न का उत्तर वास्तव में स्कीम के निबंधनों से संबंधित है न कि कानून के उपबंधों से।

2. हम यहां कुछ ऐसे मामलों के तथ्यों का उल्लेख करेंगे जो उद्भूत प्रश्न के लिए निदर्शक हैं। 1981 की सिविल अपील सं० 684 में अपीलार्थी के पास बामनहेड़ी-देवबंद-गागलहेड़ी और सहारनपुर होकर मेरठ से अम्बाला तक के मार्ग का मंजिली गाड़ी का परमिट था। इस मार्ग का एक भाग अर्थात् मेरठ से बामनहेड़ी तक का भाग, मेरठ-बामनहेड़ी-हरिद्वार नामक राष्ट्रीय मार्ग का भी एक भाग है जबकि उक्त मार्ग का एक अन्य भाग अर्थात् गागलहेड़ी से सहारनपुर तक का भाग हरिद्वार-देहरादून-गागलहेड़ी-सहारनपुर नामक एक अन्य राष्ट्रीयकृत मार्ग का भाग है। प्रश्न यह उद्भूत हुआ था कि क्या याची इस शर्त के अधीन कि वे "कारीडोर रेस्ट्रिक्शन्स" का पालन करें अर्थात् वे मेरठ से बामनहेड़ी तक तथा गागलहेड़ी से सहारनपुर तक अपने वाहनों में यात्रियों को न तो चढ़ाएं और न ही उनसे उतारें, मेरठ-बामनहेड़ी-देवबंद-गागलहेड़ी-सहारनपुर-अम्बाला के संपूर्ण मार्ग पर अपनी मंजिली गाड़ी चलाने के लिए अनुज्ञात किए जा सकते हैं अथवा नहीं ? 1981 की सिविल अपील सं० 1909-1910 के अपीलार्थियों ने एटा-धुमारी-सिधुपुर-पटियाली नामक राजमार्ग पर मंजिली गाड़ी चलाने के परमिट के अनुदान का आवेदन किया था। एटा-धुमारी-दरियागंज-कायमगंज नामक मार्ग मोटरयान अधिनियम के अध्याय 4-क के अधीन पहले ही अधिसूचित किया जा चुका था। चूंकि उक्त मार्ग के जिस भाग पर मंजिली गाड़ियां चलाने के लिए अपीलार्थियों ने परमिट के लिए आवेदन किया था, वह पहले ही मोटर यान अधिनियम के अध्याय 4-क के अधीन अधिसूचित किया जा चुका था, अतः परमिट मंजूर किए जाने के लिए उनके आवेदन खारिज कर दिए गए थे। उन्होंने यह दावा किया था कि उन्हें मार्ग के उस भाग के संबंध में, जो अधिसूचित किया जा चुका था, "कारीडोर रेस्ट्रिक्शन्स" अधिरोपित करते हुए परमिट मंजूर कर दिया जाना चाहिए था। 1976 की सिविल अपील सं० 1021 में अपीलार्थी के पास इलाहाबाद से रीवा तक के अन्तरराज्यीय मार्ग पर मंजिली गाड़ी चलाने का परमिट था। इस परमिट की बाबत यह कहा गया है कि यह प्रारंभ में एक अन्य व्यष्टि को उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश

1985(10) eILR(PAT) SC 1

के मध्य हुए एक अन्तरराज्यीय करार के अधीन अनुदत्त किया गया था। मूल परमिट धारक द्वारा इस परमिट का नवीकरण न कराए जा सकने पर उसका यह परमिट समाप्त हो गया तथा इसके पश्चात् यह अपीलार्थी को अनुदत्त कर दिया गया। पनारी होकर इलाहाबाद से चकघाट तक के मार्ग वाले भाग का उत्तर प्रदेश सरकार ने राष्ट्रीयकरण कर दिया। मध्य प्रदेश सरकार ने केन्द्रीय सरकार की सहमति से रीवा से इलाहाबाद तक के सम्पूर्ण मार्ग का राष्ट्रीयकरण कर दिया परन्तु उसने अन्तरराज्यीय करारों के अधीन ऐसे वाहन चलाने वाले अस्तित्वशील प्रचालकों को छूट प्रदान की, यद्यपि यह बात हमारे समक्ष बहुत स्पष्ट नहीं की गई है। अपीलार्थी ने यह दावा किया है कि इलाहाबाद से चकघाट तक के मार्ग का राष्ट्रीयकरण हो जाने के बावजूद वह "कारीडोर रेस्ट्रिक्शन्स" का अनुपालन करते हुए उक्त मार्ग के उस भाग पर भी मंजिली गाड़ी चलाने का हकदार है। 1981 की सिविल अपील सं० 2921 में राजस्थान राज्य ने एक अन्तरराज्यीय मार्ग के भाग का राष्ट्रीयकरण कर दिया है तथा परिवाद यह है कि अपीलार्थी को मार्ग के राष्ट्रीयकृत भाग पर "कारीडोर रेस्ट्रिक्शन्स" के अधीन संपूर्ण भाग पर अपनी मंजिली गाड़ी चलाने की अनुमति दी जानी चाहिए थी। 1982 की सिविल अपील सं० 164-166 में यह परिवाद किया गया है कि उक्त मार्ग का, जिसके संबंध में अपीलार्थी के पास मंजिली गाड़ी के परमिट हैं, बहुत थोड़ा-सा भाग राष्ट्रीयकृत मार्ग में सम्मिलित किया गया है, अतः स्कीम को दोनों मार्गों पर पड़ने वाले भाग पर प्राइवेट मंजिली गाड़ियों के प्रचालन की छूट देनी चाहिए थी।

3. किसी राजमार्ग पर जनता के आने-जाने का अधिकार, जिसमें सार्वजनिक सड़क पर मोटर यानों को चलाने का अधिकार भी शामिल है, मोटरयान अधिनियम, 1939 की अधिनियमिति से पूर्व भी विद्यमान था तथा इसका सृजन इस अधिनियम ने नहीं किया था। राज्य जनसाधारण की सुरक्षा शांति और अच्छे स्वास्थ्य को सुनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए उक्त अधिकार का नियंत्रण और विनियमन कर सकता है। किसी राजमार्ग पर आने-जाने के अपने अधिकार के परिणाम के रूप में जनता का कोई भी सदस्य आनन्द अथवा आमोद-प्रमोद के लिए अथवा व्यापार और कारबार के प्रयोजनार्थ, निस्सन्देह राज्य द्वारा अनुज्ञेय नियंत्रण और विनियमन के अध्यधीन उस मार्ग पर मोटरयान चलाने का हकदार था। (**सगीर अहमद बनाम उत्तर प्रदेश राज्य**[1]) । संविधान के अनुच्छेद 19(6)(ii) के अधीन राज्य

[1] [1955] 1 एस० सी० आर० 707.

अपने द्वारा या अपने स्वामित्व अथवा नियंत्रण में किसी निगम द्वारा किसी व्यापार, कारबार, उद्योग या सेवा के चलाए जाने के संबंध में नागरिकों का पूर्णतः या भागतः अपवर्जन करके या अन्यथा विधि बना सकता है। विधि सभी नागरिकों का पूर्ण रूप से अपवर्जन करते हुए किसी सेवा के चलाए जाने का उपबंध कर सकेगी, यह केवल कुछ नागरिकों को अपवर्जित कर सकेगी; यह संपूर्ण राज्य में अथवा उसके किसी भाग में किसी विनिर्दिष्ट मार्ग पर अथवा उसके किसी भाग में कारबार कर सकेगी। "सेवा" शब्द का इतना व्यापक अर्थान्वयन किया गया है कि उसकी परिधि में न केवल साधारण मोटर सेवा बल्कि मोटर सेवा की प्रजातियां भी आ जाती हैं। अधिनियम में किसी क्षेत्र और अपवर्जित किए जाने वाले व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के संबंध में राज्य को एकाधिकार प्रदान करने वाली विधि बनाने की राज्य की शक्ति पर कोई परिसीमाएं अधिरोपित नहीं की गई हैं (**कोंडल राव बनाम आन्ध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम**[1])। यह बात इस न्यायालय के विभिन्न विनिश्चयों द्वारा सुस्थापित हो चुकी है।

4. मोटर यान अधिनियम, 1939 के अध्याय ४-क में उसमें विहित रीति में सड़क परिवहन सेवाओं के राष्ट्रीयकरण का उपबंध किया गया है। अध्याय 4-क के किसी भी उपबंध की शक्तिमत्ता का प्रश्न किसी भी आधार पर हमारे समक्ष नहीं उठाया गया है। मोटर यान अधिनियम का पूरे का पूरा अध्याय 4-क 1956 के संशोधनकारी अधिनियम सं० 100 द्वारा इस अधिनियम में सन्निविष्ट किया गया था। इसमें 2 मार्च, 1970 को प्रभावी होने वाले 1969 के अधिनियम 56 द्वारा कुछ और सारवान् संशोधन किए गए थे। यहां यह उल्लेखनीय है कि "मार्ग" को परिभाषित करने वाली धारा 2(28-क) भी 1969 के अधिनियम 56 द्वारा सन्निविष्ट की गई थी। "मार्ग" की परिभाषा से "यात्रा का वह पथ (मार्ग) अभिप्रेत है जिसकी बाबत यह विनिर्दिष्ट है कि वह ऐसा राजमार्ग है जिसमें एक मार्गान्त (टर्मिनस) से दूसरे मार्गान्त (टर्मिनस) तक मोटरयान आ जा सकता है।" ऐसा प्रतीत होता है कि प्रिवी कौंसिल द्वारा **कैनाली वैली मोटर ट्रांसपोर्ट कंपनी लिमिटेड बनाम कोलम्बो-रतनपुरा आमनीबस कंपनी लिमिटेड**[2] वाले मामले में 'राजमार्ग' और 'मार्ग' के मध्य प्रस्तावित अन्तर की इस न्यायालय द्वारा **नीलकंठ प्रसाद और**

---

1 ए० आई० आर० 1961 एस० सी० 82.

2 (1946) अपील केसेज 338.

अन्य बनाम बिहार राज्य[1] वाले मामले में आभासी स्वीकृति के परिणामस्वरूप उत्पन्न भ्रम को दूर करने के लिए "मार्ग" शब्द को परिभाषित करने वाली धारा 2(28-क) के सन्निवेश की आवश्यकता पड़ी थी, जिसमें (कैलानी वैली) यह कहा गया था कि " 'राजमार्ग' (हाइवे) एक ऐसा वास्तविक पथ है जिस पर कोई आमनीबस चलती है जबकि 'मार्ग' (रूट) प्रिवी कौंसिल के न्यायमूर्तियों को एक मार्गान्त से दूसरे मार्गान्त तक के यात्रा-पथ की एक अमूर्त संकल्पना तथा पारगत राजमार्ग से सुभिन्न कोई चीज प्रतीत होती है...... उसमें एक मार्गान्त से दूसरे मार्गान्त तक जाने वाली अनुकल्पी सड़कें हो सकती हैं परन्तु यह बात 'मार्ग' और 'राजमार्ग' को एक ही (वस्तु) नहीं बनाती" मार्ग की वर्तमान परिभाषा मार्ग को किसी अमूर्त संकल्पना की बजाय एक भौतिक वास्तविकता बनाती है और उसे पारगत राजमार्ग से सुभिन्न कुछ और (वस्तु) नहीं बनाती।

5. राजमार्ग और अध्याय 4-क की बात पर पुनः आते हुए हम सर्वप्रथम धारा 68-क(क) की अवेक्षा करते हैं जिसमें परिभाषित "सड़क परिवहन सेवा" से "भाड़े या पारिश्रमिक पर सड़क से यात्री या माल अथवा दोनों का वहन करने वाले मोटरयानों द्वारा सेवा" अभिप्रेत है। इसके पश्चात् अगली महत्वपूर्ण बात यह है कि धारा 68-ख अध्याय 4-क के उपबन्धों तथा उसके अधीन बनाए गए नियमों और पारित आदेशों को अध्याय 4 के उपबंधों तथा तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि पर अध्यारोही प्रभाव प्रदान करती है। धारा 68-ग "राज्य परिवहन उपक्रम की सड़क परिवहन सेवा की स्कीम की तैयारी और प्रकाशन" का उपबंध करती है। चूंकि जो प्रश्न हमारे समक्ष उठाया गया है उसका मुख्य रूप से संबंध धारा 68-ग के निर्वचन से है अतः उसका सरांश देना वांछनीय है। यह धारा निम्नलिखित है—

> "68-ग. जहां किसी राज्य सड़क उपक्रम की यह राय है कि एक दक्ष, यथोचित, मितव्ययी और समुचित रूप से समन्वित परिवहन सेवा उपलब्ध कराने के प्रयोजन से लोक हित में आवश्यक है कि साधारणतः या सड़क परिवहन सेवाएं अथवा उस राज्य के किसी क्षेत्र या मार्ग या भाग में किसी विशिष्ट प्रकार की ऐसी सेवा राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा, चाहे अन्य व्यक्तियों का, पूर्णतः या आंशिक रूप से अपवर्जन करके या अन्यथा चलाई जाए और चालू रखी जाए

---

[1] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 728.

वहां राज्य परिवहन उपक्रम उन सेवाओं के स्वरूप की जिनके उपलब्ध कराए जाने की प्रस्थापना है, और उस क्षेत्र या मार्ग की जिस पर उसे चलाने की प्रस्थापना है, विशिष्टियां तथा उससे संबंधित अन्य ऐसी विशिष्टियां, जो विहित की जाएं, देते हुए एक स्कीम तैयार कर सकेगा, और ऐसी प्रत्येक स्कीम को राजपत्र में तथा ऐसी अन्य रीति से भी, जो राज्य सरकार निर्दिष्ट करे, प्रकाशित कराएगा।"

धारा 68-ग से विधानमंडल की नीति इस प्रकार स्पष्ट होती है कि राज्य परिवहन उपक्रम दक्ष, यथोचित, मितव्ययी और समुचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा चलाए जाने और चालू रखे जाने की स्कीम आरम्भ कर सकेगा। वह ऐसा तभी कर सकेगा जब ऐसा करना लोक हित में आवश्यक हो। ऐसी स्कीम में अन्य व्यक्तियों का पूर्ण या आंशिक रूप से अथवा अन्यथा अपवर्जन किया जा सकता है। स्कीम में प्रदान की जाने के लिए प्रस्तावित सेवा की प्रकृति, स्कीम के अन्तर्गत आने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र अथवा मार्ग की विशिष्टियां तथा यथा विहित अन्य विशिष्टियां दी जानी चाहिए। स्कीम का प्रकाशन राजपत्र में तथा राज्य सरकार द्वारा निर्दिष्ट किसी अन्य रीति में किया जाना है। इस स्कीम के प्रकाशन का उद्देश्य स्कीम के प्रति अभ्यापत्तियां आमंत्रित करना है। धारा 68-घ निम्नलिखित को स्कीम के प्रति आपत्तियां राजपत्र में उसके प्रकाशन की तारीख से तीस दिन के भीतर राज्य सरकार के समक्ष फाइल करने के लिए समर्थ बनाती है: (i) उसी क्षेत्र या मार्ग पर या उसके आसपास, जिसमें ऐसी स्कीम चलाने की प्रस्थापना है, पहले से ही किन्हीं साधनों द्वारा परिवहन सेवाएं उपलब्ध कराने वाला कोई व्यक्ति; (ii) सड़क परिवहन सेवाएं उपलब्ध कराने में हितबद्ध व्यक्तियों का प्रतिनिधित्व करने वाला कोई संगम जिसे राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त मान्यता दी हुई है; और (iii) कोई स्थानीय प्राधिकारी या पुलिस प्राधिकारी जिसकी अधिकारिता के अंतर्गत उस क्षेत्र या मार्ग का कोई भाग पड़ता है, जिसमें ऐसी स्कीम चलाने की प्रस्थापना है। धारा 68-घ का खंड 2 राज्य सरकार को ऐसी आपत्तियों पर विचार करने तथा आपत्तिकर्ता या उसके प्रतिनिधियों और राज्य परिवहन उपक्रम के प्रतिनिधि को, यदि वे चाहें, इस विषय में सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् स्कीम का अनुमोदन या उसमें परिवर्तन करने की शक्ति प्रदान करता है। धारा 68-घ का खंड 3 यह अपेक्षा करता है कि यथा-अनुमोदित अथवा उपांतरित स्कीम राजपत्र में प्रकाशित की जाए जिसके पश्चात् वह

अन्तिम बन जाती है तथा अनुमोदित स्कीम कहलाएगी। खंड 3 का एक परन्तुक है जिसमें यह उपबंधित है कि कोई स्कीम, जो किसी अंतरर्राज्यिक मार्ग से संबंधित है, तभी अनुमोदित स्कीम समझी जाएगी जब वह केन्द्रीय सरकार के पूर्व अनुमोदन से राजपत्र में प्रकाशित कर दी जाती है, अन्यथा नहीं। धारा 68-ङ राज्य परिवहन उपक्रम को ऐसे कतिपय मामलों के संबंध में धारा 68-ग और धारा 68-घ में अधिकथित प्रक्रिया के पालन के पश्चात् धारा 68-घ(3) के अधीन प्रकाशित किसी स्कीम को निरसित अथवा उपांतरित करने के लिए समर्थ बनाती है, यथा, यानों की संख्या या ट्रिपों की सख्या में वृद्धि, बैठने के स्थानों को कम किए बिना यानों की किस्म में तब्दीली, सेवा के ट्रिपों को घटाए बिना मार्ग पर क्षेत्र का विस्तारण, सेवा के ट्रिपों को घटाए बिना समय सारणी में परिवर्तन। राज्य परिवहन उपक्रम को धारा 68-ग और धारा 68-घ में अधिकथित प्रक्रिया का पालन करने की उस दशा में आवश्यकता नहीं है जब राज्य सरकार का पूर्वानुमोदन प्राप्त कर लिया गया हो तथा स्कीम कोई ऐसी स्कीम हो जिसका संबंध किसी ऐसे मार्ग अथवा क्षेत्र से हो जिसके संबंध में सड़क परिवहन सेवाएं अन्य व्यक्तियों को पूर्ण रूप से अपवर्जित करते हुए राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा चलाई जानी हैं या चालू रखी जानी हैं। धारा 68-ङ की उपधारा (2) राज्य सरकार को किसी भी समय धारा 68-घ(3) के अधीन प्रकाशित किसी स्कीम को, राज्य परिवहन उपक्रम तथा किसी ऐसे अन्य व्यक्ति को जो उसकी राय में प्रस्तावित उपांतरण से प्रभावित हो सकता हो, सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् उपांतरित करने के लिए, यदि वह लोकहित में ऐसा करना आवश्यक समझे, समर्थ बनाती है। धारा 68-च(1) यथास्थिति, प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण अथवा राज्य परिवहन प्राधिकरण पर यह बाध्यता अधिरोपित करती है कि वह अनुमोदित स्कीम के अनुसरण में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा आवेदन किए जाने पर उसे आवश्यक परमिटों की मंजूरी दे। उक्त परमिट अध्याय 4 में किसी विपरीत बात के होते हुए भी जारी किए जाने हैं। धारा 68-च(1-क), यथास्थिति, राज्य परिवहन प्राधिकरण अथवा प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण पर यह बाध्यता अधिरोपित करती है कि वह स्कीम के प्रकाशन की तारीख तथा अनुमोदित अथवा उपांतरित स्कीम के प्रकाशन की तारीख के बीच की कालावधि के लिए राज्य परिवहन उपक्रम को अस्थायी परमिट जारी करे। राज्य परिवहन प्राधिकरण अथवा प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण को इस बाबत समाधान करना चाहिए कि क्या ऐसे क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग पर पहले से चल रहे यानों की संख्या में वृद्धि करना लोक हित में आवश्यक है। धारा 68-च(1-ग) यथास्थिति राज्य परिवहन प्राधिकरण अथवा प्रादेशिक

1985(10) eILR(PAT) SC 1

परिवहन प्राधिकरण को प्राइवेट प्रचालकों को स्कीम में विनिर्दिष्ट क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग के संबंध में उस दशा में अस्थायी परमिट अनुदत्त करने के लिए समर्थ बनाती है जब उपधारा (1-क) के अधीन अस्थायी परमिट के लिए कोई आवेदन न किया गया हो। धारा 68-च(1-घ) किसी स्कीम के प्रकाशन की तारीख तथा अनुमोदित अथवा उपांतरित स्कीम के प्रकाशन की तारीख के बीच की कालावधि के दौरान उपधारा (1-क) और उपधारा (1-ग) में यथो-पबंधित के सिवाय, किसी परमिट के अनुदान अथवा नवीकरण को प्रतिषिद्ध करती है। धारा 68-च की उपधारा (2) किसी अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के संबंध में अनुमोदित स्कीम को प्रभावी बनाने के प्रयोजनार्थ, यथास्थिति, राज्य परिवहन प्राधिकरण अथवा प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण को किसी परमिट के अनुदान अथवा नवीकरण के लिए किसी आवेदन पर विचार करने अथवा ऐसे किसी लम्बित आवेदन को अस्वीकार करने, किसी अस्तित्वशील परमिट को निरसित करने, किसी अस्तित्वशील परमिट के निबंधनों को इस प्रकार उपांतरित करने ताकि वह किसी विनिर्दिष्ट तारीख के पश्चात् निष्प्रभावी हो जाए, परमिट के अधीन उपयोग में लाए जाने के लिए प्राधिकृत यानों की संख्या कम करने तथा परमिट के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्र अथवा मार्ग को उस सीमा तक कम करने से, जहां तक परमिट का संबंध किसी अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग से है, इनकार करने के लिए समर्थ बनाती है। धारा 68-चच किसी अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के संबंध में धारा 68-घ(3) के अधीन किसी स्कीम के एक बार प्रकाशित कर दिए जाने के पश्चात् स्कीम के उपबंधों के अनुसार किए जाने वाले परमिट के अनुदान को छोड़कर किसी परमिट के अनुदान को प्रतिषिद्ध करती है। यह एक महत्वपूर्ण उपबंध है और हम इसका यहां सारांश दे सकते हैं। यह निम्नलिखित है—

> "68-चच—
>
> जहां किसी अधिसूचित क्षेत्र या अधिसूचित मार्ग की बाबत कोई स्कीम धारा 68-घ की उपधारा (3) के अधीन प्रकाशित की गई है वहां, यथास्थिति, राज्य परिवहन प्राधिकरण या प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण कोई भी परमिट इस स्कीम के उपबंधों के अनुसार ही देगा, अन्यथा नहीं।"

तथापि, इस धारा का एक परन्तुक है जिसके अनुसार किसी व्यक्ति को ऐसे अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के संबंध में उस दशा में अस्थायी परमिट का अनुदान किया जा सकता है जब राज्य परिवहन उपक्रम ने किसी

परमिट के लिए आवेदन न किया हो। धारा 68-छ और धारा 68-ज में प्रतिकर के अवधारण तथा ऐसे अस्तित्वशील परमिटों, जो रद्द अथवा उपांतरित कर दिए गए हों, के धारकों को उनके संदाय के सिद्धांत और ढंग विहित किए गए हैं। धारा 68-झ राज्य सरकार को अध्याय 4-क के उपबंधों को प्रभावी बनाने के प्रयोजनार्थ तथा विशेष रूप से उपधारा (2) में विनिर्दिष्ट विभिन्न बातों के अनुसार नियम बनाने के लिए सशक्त बनाती है।

6. इस प्रकार यह द्रष्टव्य है कि अध्याय 4-क के उपबंध इस प्रकार बनाए गए हैं और उनको अभिव्यक्त रूप से इस प्रकार अधिनियमित किया गया है ताकि वे अध्याय 4 के उपबंधों पर अध्यारोही हो सकें, अतः अध्याय 4-क के उपबंध किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा किसी सड़क परिवहन सेवा के प्रचालन के "ग्रहण करने" के परिणाम और रीति के संबंध में स्पष्ट और पूर्ण है। जहां एक ओर लोक हित को सर्वोपरि माना गया है वहां दूसरी ओर अस्तित्वशील प्रचालकों के हितों की भी पर्याप्त रूप से परवाह की गई है तथा यात्रा करने वाले जनसाधारण को होने वाली अपरिहार्य किंचित् असुविधा को न्यूनतम बनाने की ईप्सा की गई है। प्रारम्भ में, राज्य परिवहन उपक्रम को यह सोचना चाहिए कि क्या किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग के संबंध में अन्य व्यक्तियों का पूर्ण रूप से अथवा आंशिक रूप से अपवर्जन करके अथवा अन्यथा दक्ष, यथोचित, मितव्ययी और समुचित रूप से समन्वित राज्य परिवहन सेवा प्रदान करना लोक हित में आवश्यक है। यह किसी स्कीम को प्रारम्भ करने की प्रारम्भिक अपेक्षा है। इस प्रक्रम पर भी राज्य परिवहन उपक्रम से यह अपेक्षा की जाती है कि वह किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग के संबंध में परिवहन सेवा के प्रचालन से अन्य व्यक्तियों को पूर्ण रूप से अथवा आंशिक रूप से अथवा अन्यथा अपवर्जित करने के प्रश्न की बाबत अपनी बुद्धि का प्रयोग करे। बुद्धि के इस प्रयोग के संबंध में इस अध्याय में राज्य परिवहन उपक्रम को यथेष्ट मार्गदर्शन प्रदान किया गया है। इसके पश्चात् स्कीम के प्रति उठाई जाने वाली आपत्ति (आक्षेप) की सुनवाई की जानी है। स्कीम के अन्तर्गत समावेश के लिए प्रस्ताविक क्षेत्र अथवा मार्ग के आसपास अथवा निकट परिवहन सुविधाएं प्रदान करने वाले सभी अस्तित्वशील प्रचालकों की सुनवाई की जानी है। अतः पूर्ण अथवा आंशिक अपवर्जन से प्रभावित हो सकने वाले किसी भी प्रचालक को स्कीम के प्रति आक्षेप (आपत्ति) करने और ऐसे उपांतरण का सुझाव देने की छूट होगी जिससे उसका संरक्षण हो सकता हो। ऐसी सुनवाई अवश्य की जानी है तथा, जैसा कि इस न्यायालय के विनिश्चयों

1985(10) eILR(PAT) SC 1

ने दर्शित किया है, उक्त सुनवाई मात्र औपचारिकता नहीं है। बात केवल यहां आकर ही समाप्त नहीं हो जाती। इसके बाद भी, राज्य परिवहन उपक्रम तथा राज्य सरकार को धारा 68-ङ के अधीन स्कीम को रद्द करने अथवा उपांतरित करने की शक्ति प्रदान की गई है। दूसरे शब्दों में, यदि अनुमोदित स्कीम को वास्तविक रूप से कार्यरूप में परिणत करने में जनता को अथवा उस कारण अन्य प्रचालकों को किसी कठिनाई का अनुभव होता है तो ऐसी कठिनाई धारा 68-ङ के अधीन समुचित कार्यवाही द्वारा दूर की जा सकती है। धारा 68-च तथा धारा 68-चच दोनों के परन्तुकों में यह उपबंधित है कि प्राइवेट प्रचालकों को अस्थायी परमिट उस दशा में जारी किए जा सकते हैं जब किसी प्रकाशित अथवा अनुमोदित स्कीम के संबंध में राज्य परिवहन उपक्रम ने किसी अस्थायी परमिट के लिए अथवा अन्यथा आवेदन न किया हो। इस प्रकार हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि किसी प्रस्तावित प्रकाशित अथवा अनुमोदित स्कीम से उत्पन्न होने वाली किन्हीं समस्याओं के विचार और पुनर्विचार की व्यवस्था करके लोक हित अथवा प्राइवेट प्रचालकों के भी हित के संरक्षण के लिए हर प्रक्रम पर प्रचुर व्यवस्था की गई है। हमें इसी संदर्भ में धारा 68-ग और धारा 68-चच, जिन दोनों के उपबंधों का हम ऊपर सारांश दे चुके हैं, अर्थान्वयन करना चाहिए।

7. धारा 2(28-क) में "मार्ग" शब्द की परिभाषा के परिप्रेक्ष्य में धारा 68-ग, 68-घ(3) और 68-चच का सावधानीपूर्वक किया गया परिशीलन यह स्पष्ट करता प्रतीत होता है कि जब किसी क्षेत्र अथवा मार्ग अथवा उसके भाग के संबंध में धारा 68-घ के अधीन कोई स्कीम, भले ही अन्य व्यक्तियों को पूर्ण अथवा आंशिक रूप से अपवर्जित करके अथवा अन्यथा, एक बार प्रकाशित कर दी जाती है तो राज्य परिवहन उपक्रम से भिन्न कोई भी व्यक्ति, स्वयं स्कीम में यथोपबंधित के सिवाय, अधिसूचित क्षेत्र में अथवा अधिसूचित मार्ग पर यान प्रचालन नहीं कर सकता। इन उपबंधों का अवश्यंभावी परिणाम यह है कि कोई भी प्राइवेट प्रचालक किसी अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के किसी भाग अथवा हिस्से में अपना यान तब तक नहीं चला सकता जब तक वह स्कीम के ही निबंधनों के अनुसार ऐसा करने के लिए प्राधिकृत न कर दिया गया हो। वह अधिसूचित क्षेत्र अथवा अधिसूचित मार्ग के किसी भाग अथवा हिस्से में मात्र इस आधार पर अपना यान नहीं चला सकता कि अधिसूचित क्षेत्र अथवा मार्ग उसे मूल रूप से अनुदत्त उसके परमिट के अन्तर्गत आता है। अपीलार्थियों की ओर से उनके अलग-अलग काउन्सेलों द्वारा किए गए विभिन्न निवेदनों से हम प्रभावित नहीं हुए हैं। मुख्य रूप से

जो दलील दी गई थी वह यात्रा करने वाले जनसाधारण को उस दशा में होने वाली बड़ी असुविधा पर आधारित थी जब किसी यात्री को, मान लीजिए किसी ऐसी मंजिली गाड़ी में जिसे बिन्दु 'क' से बिन्दु 'ख' तक के मार्ग पर चलाने का परमिट किसी व्यक्ति 'क्ष' के पास है, बिन्दु 'क' से सीधे बिन्दु 'ख' तक यात्रा करने की अनुज्ञा केवल इस कारण न दी गई हो कि बिन्दु 'क' और बिन्दु 'ख' के बीच में कहीं बिन्दु 'ग' से बिन्दु 'घ' तक का भाग अधिसूचित मार्ग का भाग है। उक्त प्रश्न का उत्तर यह है कि यह एक ऐसा कारक है जिस पर धारा 68-ग के अधीन स्कीम का प्रकाशन करने से पूर्व राज्य परिवहन उपक्रम को, और धारा 68-घ के अधीन स्कीम के प्रति की गई आपत्तियों पर विचार करते समय सरकार को, और उसके पश्चात् या तो राज्य परिवहन उपक्रम को या सरकार को तब आवश्यक रूप से विचार करना होगा जब जनसाधारण को होने वाली असुविधाएं उनके ध्यान में लाई जाएं। उक्त प्रश्न बिन्दु 'ग' से बिन्दु 'घ' तक के मार्ग के राष्ट्रीयकरण से जनसाधारण को प्रदत्त लाभ को एक पलड़े में रखकर तथा बिन्दु 'क' से बिन्दु 'ख' तक सीधे यात्रा करने के इच्छुक जनसाधारण को होने वाली असुविधाओं को दूसरे पलड़े में रखकर तौलने का प्रश्न है। दूसरी ओर, यह भी सुविदित है कि ऐसे दीर्घतर मार्गों के परमिटों का, जिनमें लघुतर अधिसूचित मार्ग अथवा अधिसूचित मार्गों के "अतिव्यापी" भाग सम्मिलित होते हैं, तथाकथित "कारीडोर रेस्ट्रिक्शंस" के बहाने प्रायः दुरुपयोग किया जाता है क्योंकि मार्ग के प्रत्येक बिन्दु पर जांच-पड़ताल करते रहना लगभग असंभव है। यह भी सुविदित है कि किसी अधिसूचित मार्ग के दोनों मार्गान्तों से थोड़ी-थोड़ी दूर पड़ने वाले बिन्दुओं तक मंजिली गाड़ियों को चलाने के परमिटों के लिए अकसर आवेदन किए गए हैं और वे उन तथाकथित "कारीडोर रेस्ट्रिक्शंस" के अध्यधीन अनुदत्त किए गए हैं जो स्कीम को विफल बनाने और परमिट प्राप्त करने की चालें अथवा पाश हैं। यदि, यात्रा करने वाले जनसाधारण की विद्वान् काउन्सेलों द्वारा इंगित असुविधाओं से वास्तव में संरक्षण करने की आवश्यकता है तो हमें इसमें कोई भी सन्देह नहीं है कि राज्य परिवहन उपक्रम और सरकार यात्रा करने वाले जनसाधारण को होने वाली असुविधाओं के परिहार के लिए स्कीम में ही यथेष्ट उपबंध करेंगे।

8. एक यह निवेदन भी किया गया था कि चूंकि परिभाषा के अनुसार मार्ग से दो मार्गान्तों के मध्य खींची गई एक रेखा अभिप्रेत है, अतः मार्ग 'क-ख' और मार्ग 'ग-घ' एक नहीं हो सकते भले ही बिन्दु "ग" और बिन्दु "घ" बिन्दु "क" से बिन्दु "ख" वाले राजमार्ग पर पड़ने वाले दो बिन्दु हों।

यह दलील दी गई थी कि यदि मार्ग 'क-ख' मार्ग 'ग-घ' से भिन्न है तो मार्ग 'क-ख' पर मंजिली गाड़ियां चलाने के परमिटों पर मार्ग 'ग-घ' के राष्ट्रीयकरण का कोई प्रभाव नहीं पड़ता। यह दलील ऊपर से देखने में अच्छी लगती है और इसकी बाबत यही कथन किया जाना है कि यह अस्वीकार की जाती है। वस्तुतः, **कैलानी वैली मोटर ट्रांजिट कंपनी लिमिटेड** बनाम **कोलम्बो रतनपुरा ऑमनीबस कंपनी लिमिटेड**[1] वाले मामले में प्रिवी कौंसिल के विनिश्चय के आधार पर विद्वान् काउन्सेल को जो दलील देने की छूट थी वह उसे अब 1969 के संशोधनकारी अधिनियम द्वारा मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 2(28-क) के रूप में सन्निविष्ट "मार्ग" शब्द की परिभाषा को देखते हुए उपलभ्य नहीं है। हमें इस बाबत लेशमात्र संदेह नहीं है कि मार्ग 'क-ख' में किसी विशिष्ट राजमार्ग का उस मार्ग पर मोटर यान द्वारा बिन्दु "क" से बिन्दु 'ख" तक की पारगत दूरी और उसका प्रत्येक भाग सम्मिलित है। इस दलील को स्वीकार करना असम्भव है कि मोटर यान अधिनियम के प्रयोजनार्थ किसी "मार्ग" को सुनिश्चित करने के लिए केवल मार्गान्तों पर ही ध्यान देना है तथा शेष राजमार्ग की अनदेखी करनी है। इतना ही सारहीन यह अभिवाक् भी है कि यदि कोई प्रचालक मार्ग के उभयनिष्ठ खंड के दो बिन्दुओं के मध्य किसी यात्री को यान में चढ़ाता या उससे नहीं उतारता तो उसकी बाबत यह नहीं कहा जा सकता कि वह उक्त दोनों बिन्दुओं के मध्य मंजिली गाड़ी चला रहा है। यह दलील इस सीधे-सादे कारण से पूर्णतः सारहीन है कि प्रचालक राजमार्ग पर इन दोनों बिन्दुओं के मध्य पारगत दूरी के सम्बन्ध में यात्री को अवश्य प्रभारित करता है। एक अन्य सारहीन दलील यह दी गई थी कि मार्ग के उभयनिष्ठ खंड से प्राइवेट प्रचालकों का पूर्ण अपवर्जन अनुच्छेद 14 का अतिक्रमणकारी तथा धारा 68-घ के अधिकारातीत होगा। हम इस बात को नहीं समझ सके हैं कि सम्पूर्ण अधिसूचित क्षेत्र अथवा उसके किसी भाग से प्राइवेट प्रचालकों के पूर्ण अपवर्जन की व्यवस्था करने वाली स्कीम अनुच्छेद 14 अथवा मोटरयान अधिनियन, 1939 की धारा 68-घ का किस प्रकार अतिक्रमण करती है। **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण और अन्य**[2] वाले मामले में, जिस पर हम अब ध्यान देंगे, इन सभी दलीलों पर विचार किया गया था और इनका उत्तर बहुमत वाले निर्णय में दिया गया था।

---

1 (1946) ए० सी० 338.

2 [1975] 1 एस० सी० आर० 615.

1985(10) eILR(PAT) SC 1

9. **सी० पी० सी० मोटर सर्विस, मैसूर बनाम मैसूर राज्य और एक अन्य**[1] वाले मामले में आक्षेपित स्कीम में प्राइवेट प्रचालकों का पूर्ण अपवर्जन करते हुए कतिपय मंजिली गाड़ी सेवाओं के ग्रहण कर लेने की निम्नलिखित व्यवस्था की गई थी—

> "राज्य परिवहन उपक्रम (i) मैसूर जनपद की परिसीमाओं से बाहर पड़ने वाले अंतरजानपदिक मार्गों के भागों के सिवाय सभी अंतरजानपदिक अधिसूचित मार्गों पर, तथा (ii) मैसूर जनपद (जिले) की परिसीमाओं के अंतर्गत पड़ने वाले प्रत्येक अंतरजानपदिक मार्ग की संपूर्ण लम्बाई पर भी, अन्य व्यक्तियों का पूर्ण अपवर्जन करते हुए, परिवहन सेवाओं का प्रचालन करेगा।"

कुछ व्यक्तियों ने, जिनके पास मैसूर जिले का अतिव्यापन करने वाले अन्तरजानपदिक और अंतरराज्यिक मार्गों पर यान चलाने के परमिट थे, यह निवेदन करते हुए इस स्कीम को चुनौती दी थी कि उनके परमिट केवल इसी कारण प्रभावित नहीं होने चाहिएं कि उक्त मार्गों के भाग मैसूर जनपद (जिले) के अंतर्गत पड़ते हैं। उनका निवेदन यह था कि चूंकि जिन मार्गों पर वे यानों का प्रचालन कर रहे हैं उनके मार्गान्त मैसूर जनपद (जिले) से बाहर हैं अतः उचित रूप से यह नहीं कहा जा सकता कि उनके मार्ग के किसी भाग को केवल इसी कारण ग्रहण कर लिया गया है कि वह मैसूर जनपद (जिले) के अंतर्गत पड़ता है। इस न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया था कि मार्ग से न केवल काल्पनिक रेखा बल्कि वह वास्तविक सड़क भी अभिप्रेत है जिस पर मोटर यान चलते हैं तथा इस तथ्य को देखते हुए कि स्कीम ने मैसूर जनपद (जिले) के अंतर्गत पड़ने वाले सभी मार्ग राज्य परिवहन उपक्रम के लिए आरक्षित कर दिए हैं, किसी भी प्राइवेट प्रचालक को किसी ऐसे उभयनिष्ठ मार्ग खंड पर अपना यान चलाने की अनुज्ञा नहीं दी जा सकती जो मैसूर जनपद के अन्तर्गत पड़ता है। उसका मार्ग स्वतः कटकर उस सीमा तक रह जाता है जितना मैसूर जनपद (जिले) से बाहर पड़ता है।

10. धारा 2(28-क) में 1969 के संशोधन द्वारा "मार्ग" की परिभाषा के सन्निवेश से पूर्व भी **नीलकंठ प्रसाद और अन्य बनाम बिहार राज्य**[2] वाले मामले में न्यायालय ने धारा 68-ग और धारा 68-च के संदर्भ

---

[1] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 717.

[2] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 728.

1985(10) eILR(PAT) SC 1

में "मार्ग" शब्द को व्यावहारिक रूप से इसी अर्थ में समझा था। न्यायालय ने निम्नलिखित मताभिव्यक्ति की थी—

> "इसका अभिप्राय यह है कि उन मामलों में भी, जिनमें अधिसूचित मार्ग और आवेदित मार्ग किसी उभयनिष्ठ मार्ग-खंड से होकर गुजरते हैं, अधिसूचित स्कीम के कारण मार्ग में कटौती मार्ग के उस भाग को अथवा, दूसरे शब्दों में, दोनों मार्गों की उभयनिष्ठ "सड़क" को अपवर्जित करके होगी। वास्तविक पथ के रूप में "मार्ग" (रूट) के मध्य अंतर अध्याय 4-क को कार्यरूप में परिणत करते समय तिरोहित हो जाता है क्योंकि आप सड़क के किसी भाग की कटौती न किए बिना मार्ग की कटौती नहीं कर सकते तथा न्यायालय की जिस व्यवस्था को हमने निर्दिष्ट किया है वह भी यह दर्शित करेगी कि भले ही "मार्ग" भिन्न हो तो भी कम से कम क्षेत्रफल तो वही होगा। "जुडीशियल कमेटी" की व्यवस्था वहां, जहां राज्य परिवहन उपक्रमों में निहित कतिपय मार्गखंडों अथवा मार्गों पर प्राइवेट प्रचालकों को यान चलाने से पूर्णरूप से अपवर्जित करने का आशय हो, मोटर यान अधिनियम, विशेष रूप से उसके अध्याय 4-क, पर लागू नहीं की जा सकती। अतः हमारी राय में अपीलार्थियों की बाबत यह सही अभिनिर्धारित किया गया था कि वे अपने परमिटों में उल्लिखित मार्गों के उन भागों पर यान चलाने के हकदार नहीं हैं जो स्कीम के अंग के रूप में अधिसूचित कर दिए गए हैं। उन भागों को भिन्न मार्ग न कहकर प्राइवेट प्रचालकों के मार्गों के वही भाग मानना चाहिए जिनसे प्राइवेट प्रचालक अधिनियम की धारा 68-च(2) (ग) (iii) के अधीन अपवर्जित कर दिए गए हैं।"

11. **राम सनेही सिंह बनाम बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम और अन्य**[1] वाले मामले में विसम्मति का क्षीण-सा स्वर था। उस मामले में अपीलार्थी के पास एक ऐसे मार्ग पर मंजिली गाड़ी चलाने का परमिट था जिसके अन्तर्गत एक अधिसूचित मार्ग का पांच मील का एक खंड आता था। स्कीम की परीक्षा करने के पश्चात् न्यायालय ने यह निष्कर्ष निकाला था कि अधिसूचित स्कीम में ऐसी कोई बात नहीं है जो अन्य परमिट धारकों को उक्त अधिसूचित मार्ग के बिन्दुओं पर न पड़ने वाले मार्गान्तों से उन्हें जारी किए गए परमिटों के अनुसरण में अपनी मंजिली गाड़ियां चलाने में "पूर्ण रूप से

---

[1] (1971) 3 एस० सी० सी० 797.

अपवर्जित" करती हो। उसमें यह अभिनिर्धारित किया गया था कि चूंकि अपीलार्थी को अधिसूचित मार्ग के भाग पर किसी यात्री को चढ़ाने या उतारने के अधिकार के बिना अपना यान चलाना है अतः उक्त भाग की सीमा तक उसका परमिट अप्रभावी कहा जा सकता है। हमें आशंका है कि यह विनिश्चय अपने तथ्यों तक ही सीमित है। विद्वान् न्यायमूर्ति ने **सी० पी० सी० मोटर सर्विस, मैसूर** बनाम **मैसूर राज्य और एक अन्य**[1] और **नीलकंठ प्रसाद और अन्य** बनाम **बिहार राज्य**[2] वाले मामलों में इस न्यायालय के पूर्ववर्ती विनिश्चय की अवेक्षा नहीं की। उन्होंने इस बात की भी अवेक्षा नहीं की कि धारा 68-ग में किसी क्षेत्र अथवा मार्ग के सम्बन्ध में राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा, अन्य व्यक्तियों को पूर्ण या आंशिक रूप से अपवर्जित करके अथवा अन्यथा चलाए जाने और प्रचालित किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की विशिष्टियां देते हुए स्कीम की तैयारी और उसके प्रकाशन का उपबंध किया गया है। धारा 68-चच भी राज्य परिवहन प्राधिकरण और प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण को स्कीम के उपबंधों के अनुसार परमिटों का अनुदान करने के सिवाय किसी परमिट का अनुदान करने से विवर्जित करती है।

12. **ए० अब्दुल खादिर साहेब** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण बंगलूर और अन्य**[3] वाले मामले में न्यायालय ने कर्नाटक उच्च न्यायालय का निम्नलिखित मत अनुमोदित किया था—

> "यदि किसी अनुमोदित स्कीम के किसी खंड के कारण किसी मार्ग अथवा उसके किसी भाग के सम्बन्ध में राज्य परिवहन उपक्रम से भिन्न प्रचालक मंजिली गाड़ी सेवाएं चलाने से एकबार पूर्णत: अपवर्जित कर दिए गए हों तो मोटर यान अधिनियम के अध्याय 4 के अधीन परमिटों का अनुदान करने वाले प्राधिकारियों को उक्त स्कीम के विपरीत परमिट का अनुदान करने से विरत रहना चाहिए।"

13. **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण**[4] वाले मामले में न्यायमूर्ति बेग और चन्द्रचूड़ ने आमतौर पर तब तक व्यक्त किए जा चुके मतों से विलग रहते हुए यह मत व्यक्त किया था

---

[1] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 717.

[2] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 728.

[3] (1973) 1 एस० सी० सी० 357.

[4] [1975] 1 एस० सी० आर० 493.

1985(10) eILR(PAT) SC 1

कि अंतरराज्यिक प्राइवेट प्रचालकों को किसी अधिसूचित मार्ग के किसी भाग का उपयोग करने से पूर्णतः अपवर्जित करने वाली स्कीम को अपना आशय स्पष्ट करना चाहिए। उसमें क्षेत्र और मार्ग में अंतर किया गया था। मार्ग, यात्रा-पथ की अमूर्त संकल्पना को द्योतित करता था। दो मार्गों के दो मार्गान्तों में अंतर उन मार्गों को एक दूसरे से भिन्न बना देगा, भले ही एक मार्ग दूसरे का अतिव्यापी हो। जब तक स्कीम यह इंगित न करती हो कि अधिसूचित मार्ग के अंतर्गत आने वाले राजमार्ग के किसी भाग का उपभोग प्रतिषिद्ध कर दिया गया था, तब तक अंतरराज्यिक प्रचालक अन्तरराज्यिक मार्ग के अतिव्यापी भाग पर अपने यान चलाने से केवल दोनों मार्गों की अतिव्याप्ति के भौतिक तथ्य के कारण विवर्जित नहीं किए जा सकते थे। विद्वान् न्यायाधीशों ने **सी० पी० सी० मोटर सर्विस, मैसूर बनाम मैसूर राज्य और एक अन्य**[1] तथा **अब्दुल खादिर** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण**[2] वाले मामलों में इस न्यायालय के पूर्ववर्ती विनश्चयों पर ध्यान नहीं दिया था। **नीलकंठ प्रसाद**[3] वाले मामले पर ध्यान तो दिया गया था किन्तु इसके बारे में मात्र यही टिप्पणी की गई कि "विनिश्चय की यथार्थता के बारे में चाहे कुछ भी कहा जा सकता हो," आदि।

14. **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राज्य परिवहन अपील अधिकरण**[4] वाले मामले में सभी पूर्ववर्ती मामलों की अवेक्षा करके यह अभिनिर्धारित किया गया था कि—

> "अतः यह स्पष्ट है कि जहां कोई प्राइवेट परिवहन का स्वामी किसी ऐसे मार्ग पर यान-प्रचालन करने के सम्बन्ध में आवेदन करता हैं जो किसी अधिसूचित मार्ग पर भी पड़ता है, अर्थात् जहां प्राइवेट परिवहन के स्वामी द्वारा उपयोग में लाए जाने वाले राजमार्ग के भाग और उसी राजमार्ग पर अधिसूचित मार्ग की पारगमन रेखा एक ही है तो उसके आवेदन पर यथा अधिसूचित स्कीम के परिप्रेक्ष्य में विचार किया जाना है। यदि इस सम्बन्ध में कोई शर्तें विहित की गई हैं तो वे पूरी की जानी हैं और यदि ऐसे भाग पर प्राइवेट परिवहन के स्वामी के यान-प्रचालन का पूर्ण रूप से प्रतिषेध किया गया है तो उक्त आवेदन अस्वीकार किया जाना चाहिए···।

---

[1] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 717.

[2] (1973) 1 एस० सी० सी० 357.

[3] [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 728.

[4] [1975] 1 एस० सी० आर० 615.

इस न्यायालय ने बार-बार यह मत व्यक्त किया है कि यदि किसी अधिसूचित मार्ग अथवा किन्हीं अधिसूचित मार्गों पर प्राइवेट परिवहन के स्वामी के यान-प्रचालन का प्रतिषेध कर दिया गया है तो ऐसे किसी प्राइवेट प्रचालक को कोई लाइसेंस नहीं दिया जा सकता जिसका (प्रदत्त) मार्ग पूरे अधिसूचित मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर पड़ता हो। हमारे विचार से, प्राइवेट प्रचालक को प्रदत्त मार्ग का वह खंड, जो अधिसूचित मार्ग को आर-पार काटता है, अधिसूचित मार्ग पर पड़ने की कोटि में नहीं आता क्योंकि अधिरोपित प्रतिषेध राजमार्ग पर ऐसे मार्ग की पारगमन रेखा पर पड़ने वाले पूरे अधिसूचित मार्ग अथवा उसके किसी भाग को ही लागू होता है। यदि प्राइवेट प्रचालक को प्रदत्त मार्ग और अधिसूचित मार्ग एक दूसरे को पारस्परिक रूप से काटते हुए विभिन्न दिशाओं में निकल जाते हैं तो उनकी बाबत यह नहीं कहा जा सकता कि उन दोनों की पारगमन रेखा एक ही है।"

विद्वान् न्यायाधीशों ने **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण**[1] वाले मामले में न्यायमूर्ति बेग और चन्द्रचूड़ के विनिश्चय से अभिव्यक्त रूप से विसम्मति प्रकट करते हुए **नीलकंठ प्रसाद**[2] और **अब्दुल खादिर**[3] वाले मामलों में न्यायालय के विनिश्चयों का अनुमोदन किया। हम इस न्यायालय द्वारा **मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम** बनाम **मैसूर राजस्व अपील अधिकरण**[4] वाले मामले में व्यक्त किए गए मत से सहमति और मैसूर राज्य सड़क परिवहन निगम **बनाम** मैसूर राजस्व अपील अधिकरण वाले मामले से विसम्मति व्यक्त करते हैं। तथापि, हम चेतावनी का टिप्पण भी पुरःस्थापित करना चाहते हैं। धारा 68-ग के अधीन स्कीम तैयार और प्रकाशित करते समय तथा धारा 68-घ के अधीन उसका अनुमोदन या उपांतरण करते समय, जहां तक संभव हो सके, यात्रा करने वाले ऐसे जनसाधारण के हित का संरक्षण करने की सावधानी बरतनी चाहिए जो भूतकाल में मार्ग पर यान-सेवा को बदले बिना यात्रा कर सकता था। ऐसा, समुचित खंडों द्वारा उभयनिष्ठ खंड का पहले से परमिट रखने वाले प्रचालकों को स्कीम से छूट प्रदान करके तथा स्कीम में ऐसे समुचित खंड समाविष्ट करके, जिनसे वे उभयनिष्ठ खंड पर

---

1 [1975] 1 एस० सी० आर० 493.

2 [1962] सप्ली० 1 एस० सी० आर० 728.

3 (1973) 1 एस० सी० सी० 357.

4 [1975] 1 एस० सी० आर० 615.

यात्रियों को चढ़ाए या उतारे बिना अपने यानों को चला सकें, सदैव किया जा सकता है। यदि ऐसा मार्ग अपनाना संभव न हो तो राज्य विधानमंडल मध्य-क्षेप करके किसी ऐसे अन्य अनुकल्प की व्यवस्था कर सकता है जैसी कि उत्तर प्रदेश विधानमंडल ने 1976 के उत्तर प्रदेश अधिनियम सं० 27, जिसकी धारा 5 द्वारा सक्षम प्राधिकारी किसी मंजिली गाड़ी के परमिट धारक को किसी अधिसूचित मार्ग के भाग पर अपनी मंजिली गाड़ी चलाने के लिए, अनुज्ञप्ति फीस के संदाय सहित निबंधनों और शर्तों के अध्यधीन, प्राधिकृत कर सकता था, अधिनियमित करके की थी। यात्रियों को असुविधा न होने देने के अन्य तरीके भी हो सकते हैं परन्तु यह बात पूर्ण रूप से राज्य विधानमंडल, राज्य सरकार और राज्य परिवहन उपक्रम पर निर्भर करती है। परन्तु हम इस बात पर बल देना चाहते हैं कि यह सुनिश्चित करने की अच्छी और यथेष्ट साव-धानी बरती जानी चाहिए कि यात्रा करने वाले जनसाधारण को अनावश्यक रूप से असुविधा न हो।

15. श्री आर० के० गर्ग ने यह निवेदन किया कि अध्याय 4 और अध्याय 4-क के उपबंधों का समाधान इस प्रकार किया जाना चाहिए जिससे कि परमिट धारकों को अपनी मंजिली गाड़ियां चलाने की अनुज्ञा इस बात के बावजूद भी मिल सके कि उनके मार्गों के भाग अधिसूचित मार्गों के भी भाग हैं। हम धारा 68-ख में इस अभिव्यक्त विधायी प्रख्यापन का ध्यान रखते हुए उक्त निवेदन को समझने में असमर्थ हैं कि अध्याय 4-क और उसके अधीन बनाए गए किसी नियम या किए गए किसी आदेश के उपबंध अधिनियम के अध्याय 4 में उनसे असंगत किसी बात के होते हुए भी प्रभावी होंगे।

16. एक मामले में हमारे समक्ष यह निवेदन किया गया था कि यद्यपि उत्तर प्रदेश परिवहन उपक्रम द्वारा विरचित स्कीम उत्तर प्रदेश राज्य के अन्त-र्गत किसी अंतरराज्यिक मार्ग के अधिसूचित भाग पर प्राइवेट मंजिली गाड़ियों के चलाए जाने को प्रतिषिद्ध करती थी तो भी अंतरराज्यिक करार के अनुसरण में मध्य प्रदेश राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा प्रकाशित एक बाद वाली मध्य प्रदेश स्कीम मार्ग के उस भाग पर, जो उत्तर प्रदेश में भी पड़ता था, प्राइवेट प्रचालकों द्वारा मंजिली गाड़ियों के चलाए जाने को अनुज्ञात करती थी। उस मामले में यह दलील दी गई थी कि चूंकि बाद वाली स्कीम ने पूर्ववर्ती स्कीम को अधिक्रांत कर दिया गया था, अतः प्रचालक मार्ग के उत्तर प्रदेश में पड़ने वाले भाग पर भी अपने यान चला सकते थे। हम यह सुनिश्चित करने में अस-मर्थ रहे हैं कि उत्तर प्रदेश राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा विरचित स्कीम मध्य

1985(10) eILR(PAT) SC 1

प्रदेश राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा विरचित स्कीम से किस प्रकार अधिक्रांत की जा सकती है।

17. हमारे समक्ष रखी गई स्कीमों में कोई भी ऐसा व्यावृत्ति खंड नहीं है जो उभयनिष्ठ मार्ग खंडों पर मंजिली गाड़ियां चलाने के इच्छुक प्रचालकों के पक्ष में जाता हो अतः हम अपने समक्ष की गई सिविल अपीलों में से किसी में भी कोई गुणवत्ता देखने में असमर्थ हैं। दूसरी ओर, हमने यह निष्कर्ष निकाला था कि प्रत्येक स्कीम में निरपवाद रूप से इस आशय का खंड अंतर्विष्ट है कि "राज्य सरकार के उपक्रम से भिन्न किसी भी व्यक्ति को पैरा 2 में विनिर्दिष्ट मार्गों अथवा उनके किसी भाग पर सड़क परिवहन सेवाएं उपलब्ध कराने की अनुमति नहीं दी जाएगी।" स्कीम में इस प्रकार के उपबंध को देखते हुए जो प्राइवेट प्रचालकों को संपूर्ण अधिसूचित मार्गों अथवा उनके किसी भाग पर मंजिली गाड़ियां चलाने से पूर्णतः प्रतिषिद्ध करता है, यह निवेदन करना निरर्थक है कि कोई अपीलार्थी अधिसूचित मार्गों अथवा उनके किसी भाग पर अपने यान चलाने का दावा कर सकता है। अतः सभी अपीलें और विशेष इजाजत लेकर फाइल की गई याचिकाएं खर्चे सहित, जिसे हम प्रत्येक मामले में 2,500.00 रुपए निर्धारित कर रहे हैं, खारिज की जाती हैं। अपीलार्थियों को अधिसूचित मार्गों अथवा उनके किसी भाग पर अपने यान चलाने में अथवा तथाकथित "कारीडोर रेस्ट्रिक्शंस" के साथ अथवा उनके बिना इस प्रकार प्रचालन करने के लिए परमिटों के लिए आवेदन करने अथवा उन्हें प्राप्त करने में समर्थ बनाने वाले इस न्यायालय के सभी अंतरिम आदेश एतद्द्वारा रद्द किए जाते हैं।

अपील खारिज की गई।

अशोक/मु०