

बिहार राज्य पथ परिवहन निगम

बनाम

राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण एवं अन्य

22 फरवरी, 1991

[मदन मोहन पुंछी एवं के. रामास्वामी न्यायमूर्तिगण]

मोटर वाहन अधिनियम, 1939: स्टेज कैरिज अनुज्ञा-पत्र - निजी प्रचालकों का अनुदान - भुरकुंडा-चाईबासा मार्ग-रांची-चाईबासा मार्ग का हिस्सा-धारा 68-डी (3) के तहत अधिसूचित योजना के अंतर्गत आने वाला एक राष्ट्रीयकृत मार्ग-राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा आपतियों को खारिज कर दिया गया एवं दो निजी प्रचालकों को अनुज्ञा-पत्र दिए गए।

धारा 2(28-ए)- 'मार्ग' शब्द की परिभाषा - अधिसूचित योजना दिनांक 1.4.1960, जिसमें रांची-चाईबासा मार्ग सहित 7 मार्ग शामिल हैं - कोष्ठक में दिया गया शब्द 'प्रत्यक्ष सेवा' केवल क्रमांक 7 में प्रयुक्त है, जो दर्शाता है - रांची-चाईबासा मार्ग - 'प्रत्यक्ष सेवा' शब्दों की व्याख्या - क्या मारवाड़ी मोटर सर्विस के मामले में उच्च न्यायालय द्वारा लिया गया दृष्टिकोण इस न्यायालय के आदर्श ट्रेवल्स के मामले में दिए गए निर्णय के आलोक में अब भी प्रासंगिक है?

बिहार राज्य परिवहन प्राधिकरण ने भुरखुंडा-चाईबासा मार्ग के लिए स्टेज कैरिज अनुज्ञा-पत्र जारी करने हेतु आवेदन आमंत्रित किए। यह मार्ग पतरातु-पिथोरिया-कांके-रांची-चक्रधरपुर होते हुए जाता है। इस मार्ग का एक भाग, अर्थात् रांची-चाईबासा, अधिनियम के अंतर्गत दिनांक 1.4.1960 की अधिसूचित योजना के अधीन आता है, जो वर्तमान में लागू है। बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम, जो एक राज्य उपक्रम है, ने आपत्ति दर्ज कराते हुए दावा किया कि किसी भी निजी प्रचालक को उक्त मार्ग पर संचालन की अनुमति नहीं दी जा सकती, क्योंकि रांची-चाईबासा मार्ग का एक भाग स्वयं एक अधिसूचित मार्ग है। एवं इस

मार्ग पर अनुज्ञा-पत्र जारी करना अधिसूचित योजना का उल्लंघन होगा। यह मानते हुए कि रांची-चाईबासा मार्ग पर ओवरलैप केवल सीधी सेवाओं के लिए ही अधिसूचित किया गया था, निगम द्वारा उठाई गई आपत्तियों को खारिज कर दिया गया एवं संबंधित मार्ग के लिए अनुज्ञा-पत्र उत्तरदाता 3 एवं 4 को जारी कर दिए गए। निगम की राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण में अपील एवं उसके बाद पटना उच्च न्यायालय में विनिर्दिष्ट आदेश याचिका असफल रहने पर, निगम ने उच्च न्यायालय के उस फैसले के खिलाफ विशेष अनुमति से अपील की है जिसमें विनिर्दिष्ट आदेश याचिका को प्रारंभिक चरण में ही खारिज कर दिया गया था। अपील को स्वीकार करते हुए एवं तीनों आदेशों को रद्द करते हुए, इस न्यायालय ने...

अभिनिर्धारित: आदर्श ट्रेवल्स मामले में इस न्यायालय की संविधान पीठ के निर्णय में 'मार्ग' शब्द की परिभाषा देते हुए की गई टिप्पणियों के आलोक में, रांची-चाईबासा मार्ग को यात्रा मार्ग के रूप में पहचाना गया है, जिस पर राज्य उपक्रम को राष्ट्रीयकरण के बाद अपने वाहन चलाने की अनुमति दी गई है। क्रमांक 7 में कोष्ठक में दिए गए शब्द 'प्रत्यक्ष सेवा' की तुलना क्रमांक 1 से 6 में दी गई प्रविष्टियों से करने पर पता चलता है कि रांची-चाईबासा का संपूर्ण मार्ग, बिना किसी भाग को छोड़े, राष्ट्रीयकृत कर दिया गया है। नाम से ही स्पष्ट है कि रांची-चाईबासा मार्ग एक सीधा एवं प्रत्यक्ष यात्रा मार्ग है, जिस पर राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा दो टर्मिनलों के बीच सभी प्रकार की सेवाएं प्रदान करने वाले वाहन चलेंगे। किसी भी अन्य व्याख्या से अध्याय IV-ए का उद्देश्य विफल हो जाएगा, जिसके अंतर्गत योजना तैयार की गई है। [672 जी - 673 बी]

यदि पटना उच्च न्यायालय द्वारा मारवाड़ी मोटर सर्विस मामले में कोष्ठक में दिए गए शब्दों 'प्रत्यक्ष सेवा' की व्याख्या को मान्य रखा जाए, तो यह राष्ट्रीयकरण के मूल उद्देश्य को ही विफल कर देगा, क्योंकि उस स्थिति में कोई भी व्यक्ति राष्ट्रीयकृत मार्ग पर कुछ किलोमीटर जोड़कर या घटाकर संचालन कर सकता है एवं एक टर्मिनल को प्रारंभ बिंदु या

समाप्ति बिंदु के रूप में असूचित मार्ग पर रख सकता है एवं सवार प्रतिबंध नामक अनुशासन का पालन करने की अपनी इच्छा व्यक्त कर सकता है, जिसकी इस न्यायालय द्वारा निंदा की गई है। [673 ई-एफ]

*मेसर्स मारवाडी मोटर सर्विस बनाम छोटानागपुर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण एवं अन्य, एआईआर 1973 पटना (खंड 60) 273, संदर्भित।*

*आदर्श ट्रेवल्स बस सर्विस एवं अन्य बनाम उत्तर प्रदेश राज्य एवं अन्य, [1985] (अनुपूरक) 3 एससीआर 661, का अनुसरण किया गया।*

दीवानी अपीलिय क्षेत्राधिकार : वर्ष 1982 का दीवानी अपील संख्या 3693

पटना उच्च न्यायालय के वर्ष 1981 के सी.डब्ल्यू.जे.सी. संख्या 4087 में दिनांक 29.1.1982 के निर्णय एवं आदेश से।

अपीलकर्ता की ओर से - रंजीत कुमार

उत्तरदाताओं की ओर से - एकतरफा

न्यायालय का निर्णय **न्यायमूर्ति पुंछी** द्वारा सुनाया गया।

यह विशेष अनुमति अपील पटना उच्च न्यायालय के दिनांक 29-1-1982 के आदेश के विरुद्ध है, जो दीवानी रिट संख्या 4087/1981 में पारित किया गया था, जिसमें अपीलकर्ता की रिट याचिका को *प्रारंभिक चरण* में ही खारिज कर दिया गया था।

अपीलकर्ता, बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम, एक राज्य परिवहन उपक्रम है। मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (जिसे आगे 'अधिनियम' कहा गया है) के प्रावधानों के तहत, राज्य परिवहन प्राधिकरण ने भुरकुंडा-चाईबासा मार्ग (पटरातु-पिथोरिया-कांके-रांची-चक्रधरपुर) के लिए स्टेज कैरिज अनुज्ञा-पत्र जारी करने हेतु आवेदन आमंत्रित किए थे। इस मार्ग का एक भाग, अर्थात् रांची-चाईबासा, अधिनियम के प्रावधानों के तहत दिनांक 1-4-1960 को अधिसूचित योजना के अंतर्गत आता है, जो विधिवत रूप से लागू है। निमंत्रण के जवाब में प्राप्त आवेदनों पर, निगम ने राज्य परिवहन प्राधिकरण के समक्ष अपनी आपत्ति दर्ज कराई,

जिसमें दावा किया गया कि किसी भी निजी प्रचालक को उक्त मार्ग पर संचालन की अनुमति नहीं दी जा सकती, क्योंकि इसका एक भाग, रांची-चाईबासा, स्वयं एक अधिसूचित मार्ग था एवं इस मार्ग पर अनुज्ञा-पत्र जारी करना अधिसूचित योजना का उल्लंघन होगा। निगम की आपत्ति को राज्य परिवहन प्राधिकरण ने 23 एवं 24 जनवरी, 1979 को आयोजित अपनी बैठक में यह कहते हुए खारिज कर दिया कि रांची-चाईबासा का अतिव्यापी मार्ग केवल सीधी सेवाओं के लिए अधिसूचित था एवं इसलिए भुरकुंडा-चाईबासा मार्ग पर अनुज्ञा-पत्र जारी करने पर कोई कानूनी आपत्ति नहीं हो सकती। तदनुसार इसने उत्तरदाता 3 एवं 4 को अनुज्ञा-पत्र जारी किए। बिहार राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण के समक्ष अपीलकर्ता की अपील खारिज कर दी गई एवं राज्य परिवहन प्राधिकरण के फैसले को बरकरार रखा गया। अपीलीय न्यायाधिकरण ने अपने फैसले के समर्थन में पटना उच्च न्यायालय की एक खंडपीठ के फैसले, *मेसर्स मारवाड़ी मोटर सर्विस बनाम छोटानागपुर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण एवं अन्य*, एआईआर 1973 पटना (खंड 60) 273 पर भरोसा किया, जिसमें इस प्रकार की आपत्ति को खारिज कर दिया गया था। बिहार राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण के आदेशों के विरुद्ध अपीलकर्ता की रिट याचिका प्रारंभिक चरण में ही खारिज कर दी गई, जिससे अपीलकर्ता को उचित राहत के लिए इस न्यायालय में आने का कारण मिला।

दिनांक 1-4-1960 को अधिसूचित योजना, जिसका उल्लेख पहले किया गया है, जिसके अंतर्गत- रांची-चाईबासा मार्ग को राष्ट्रीयकृत मार्ग घोषित किया गया था, अपीलकर्ता निगम की ही परिकल्पना थी। प्रारंभ में, एक मसौदा योजना अधिनियम की धारा 68-सी के प्रावधानों के तहत 13-1-1960 को बिहार राजपत्र में प्रकाशित की गई थी। प्रस्तावित योजना पर आपत्तियां आमंत्रित की गईं एवं प्राप्त आपत्तियों पर विचार करने के बाद, राज्य सरकार ने अधिनियम की धारा 68-डी (2) के तहत कुछ संशोधनों के साथ योजना को मंजूरी दी।

इसके बाद, अनुमोदित योजना को अधिनियम की धारा 68-डी (3) के तहत 1 अप्रैल, 1960 को बिहार राजपत्र में अधिसूचित किया गया। योजना का प्रासंगिक अंश नीचे दिया गया है:

“बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम नीचे निर्दिष्ट मार्गों या उनके भागों से संबंधित स्टेज कैरिज सेवाओं का संचालन करेगा एवं करेगा एवं यह संचालन अन्य व्यक्तियों के पूर्ण निषेध के साथ किया जाएगा, सिवाय उन व्यक्तियों के जो नीचे निर्दिष्ट तिथियों पर उन मार्गों में स्टेज कैरिज चलाने के लिए स्थायी अनुज्ञा-पत्र रखते हैं एवं जिन्हें मौजूदा अनुज्ञा-पत्र की समाप्ति तिथि तक इन सेवाओं का संचालन करने की अनुमति दी जाती है।

क्र० सं०	सेवा की प्रकृति	मार्ग का नाम	सेवा का नाम	जिस तिथि से सेवाएँ प्रदान की जानी हैं
1.	स्टेज कैरिज	रांची-मुरी या उसके अंश	सभी सेवा	1 अप्रैल, 1961
2.	यथोपरि	हजारीबाग रांची या उसके अंश	यथोपरि	1 अप्रैल, 1960
3.	यथोपरि	बरही-बगोदर-डुमरी -गोबिंदपुर या उसके अंश	यथोपरि	यथोपरि
4.	यथोपरि	गिरिडीह-दुमरी या उसके अंश	यथोपरि	यथोपरि
5.	यथोपरि	गिरिडीह-जमुआ- केदारमा या उसके अंश	यथोपरि	यथोपरि
6.	यथोपरि	जमुआ-चकाई या उसके अंश	यथोपरि	यथोपरि
7.	यथोपरि	रांची-चाईबासा (प्रत्यक्ष सेवा)	यथोपरि	यथोपरि

क्रमांक 7 की प्रविष्टि से यह स्पष्ट है कि मार्ग का नाम रांची - चाईबासा है एवं केवल इसी प्रविष्टि में कोष्ठक में लिखे गए शब्द 'प्रत्यक्ष सेवा' का उल्लेख मिलता है, जबकि शेष क्रमांक 1 से 6 में मुख्य मार्गों या उनके भागों का उल्लेख इसके विपरीत किया गया है। *मारवाडी मोटर सर्विस* (उपरोक्त) के मामले में, तत्कालीन याचिकाकर्ता को हजारीबाग-हजारीबाग मार्ग के लिए पहले से ही स्टेज कैरिज अनुज्ञा-पत्र दिया जा चुका था। जब निगम ने हजारीबाग-बागोदर अधिसूचित मार्ग के अतिक्रमण के आधार पर इसके नवीनीकरण पर आपत्ति जताई, तो अधिसूचित मार्ग के अंतर्गत अधिसूचना की संबंधित प्रविष्टि में प्रयुक्त 'प्रत्यक्ष सेवा' शब्दों की व्याख्या आवश्यक थी। उच्च न्यायालय के समक्ष याचिकाकर्ता का तर्क था कि यद्यपि निजी संचालकों को हजारीबाग-बागोदर मार्ग से हटा दिया गया था, फिर भी उन्हें किसी भी लंबे या छोटे मार्ग पर संचालन से नहीं हटाया जा सकता, भले ही वह मार्ग पूरी तरह या आंशिक रूप से हजारीबाग-बागोदर मार्ग पर अतिक्रमण करता हो। निगम ने इस तर्क का खंडन करते हुए कहा कि किसी भी निजी प्रचालक को मार्ग के किसी भी हिस्से पर संचालन की अनुमति नहीं दी जा सकती, भले ही वह लंबे या छोटे मार्ग पर संचालन करना चाहता हो। इस स्थिति का सामना करते हुए, पटना उच्च न्यायालय ने प्रत्यक्ष बाध्यकारी न्यायिक मिसाल के अभाव में, बिहार सरकार के परिवहन मंत्री द्वारा कोष्ठक में दिए गए शब्दों 'प्रत्यक्ष सेवा' की व्याख्या को अपनाकर प्रश्न का समाधान करने का प्रयास किया। इस व्याख्या का अर्थ केवल प्रत्यक्ष परिवहन सेवाओं के लिए निजी प्रचालकों का बहिष्कार है, न कि लंबे या छोटे मार्गों पर ओवरलैप करने वाले निजी प्रचालकों का। एक अन्य कारण जिसने उच्च न्यायालय को आकर्षित किया, वह यह था कि यद्यपि यह योजना 1960 में लागू हुई थी एवं हजारीबाग-बागोदर मार्ग का राष्ट्रीयकरण हो चुका था, फिर भी तत्कालीन याचिकाकर्ता को उसके बाद भी हजारीबाग-हजारीबाग सड़क मार्ग पर मार्ग अनुज्ञा-पत्र दिए जाते रहे, जबकि यह मार्ग राष्ट्रीयकृत मार्गों पर ओवरलैप करता था। इन परिस्थितियों में उच्च न्यायालय ने निम्नलिखित टिप्पणियाँ कीं:

सही अर्थ यह है कि निजी प्रचालक जो हजारीबाग-बागोदर मार्ग पर सीधे परिचालन कर रहे थे, उन्हें बाहर रखा गया था। इन दो टर्मिनलों वाले निजी प्रचालकों को परिचालन की अनुमति नहीं थी, लेकिन इन दो टर्मिनलों में से केवल एक टर्मिनल वाले या इस मार्ग से गुजरने वाले अलग-अलग टर्मिनलों वाले निजी प्रचालकों को अनुमोदित योजना में बाहर नहीं रखा गया था।

उक्त अनुपात पर भरोसा करते हुए परिवहन अधिकारियों ने निगम की आपत्ति को खारिज कर दिया।

हमें अपीलकर्ता के विद्वान अधिवक्ता श्री रंजीत कुमार को सुनने का सौभाग्य प्राप्त हुआ, क्योंकि बिहार राज्य की ओर से या अनुज्ञा-पत्र धारक उत्तरदाता 3 एवं 4 की ओर से कोई उपस्थित नहीं हुआ। विचारणीय एकमात्र बिंदु यह है कि क्या पटना उच्च न्यायालय द्वारा *मारवाडी मोटर सर्विस* (उपरोक्त) के मामले में लिया गया दृष्टिकोण इस न्यायालय की संविधान पीठ के *आदर्श ट्रेवल्स बस सर्विस एवं अन्य बनाम उत्तर प्रदेश राज्य एवं अन्य*, [1985] (अनुपूरक) 3 एससीआर 661 के निर्णय के आलोक में अब अधिक प्रासंगिक है।

*आदर्श ट्रेवल्स* के मामले (उपरोक्त) में, इस न्यायालय ने फैसला सुनाया कि यदि मार्ग को मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय IV-ए के तहत राष्ट्रीयकृत किया गया है, तो किसी अन्य मार्ग के लिए स्टेज कैरिज चलाने की अनुमति प्राप्त निजी प्रचालक, जिसका राष्ट्रीयकृत मार्ग के साथ एक सामान्य अतिव्यापी क्षेत्र है, उस अतिव्यापी क्षेत्र के हिस्से पर अपना वाहन चला सकता है, बशर्ते वह मार्ग के अतिव्यापी हिस्से पर यात्रियों को न तो उठाए एवं न ही छोड़े। इस प्रश्न का सही उत्तर वास्तव में योजना की शर्तों के आधार पर मिलेगा, न कि कानून के प्रावधानों के आधार पर। 2 मार्च, 1970 के संशोधन द्वारा अधिनियम की धारा 2 (28 ए) में 'मार्ग' शब्द को परिभाषित करने के लिए जोड़ा गया था, जिसका अर्थ है 'यात्रा का वह मार्ग जो उस राजमार्ग को निर्दिष्ट करता है जिस पर एक मोटर वाहन एक टर्मिनल

से दूसरे टर्मिनल के बीच यात्रा कर सकता है। इसकी परिभाषा की आवश्यकता को स्पष्ट करते हुए यह दर्ज किया गया था:

" धारा 2 (28 ए) में 'मार्ग' शब्द को परिभाषित करने का प्रावधान इस भ्रम को दूर करने के लिए आवश्यक प्रतीत होता है जो इस न्यायालय द्वारा *नीलकंठ प्रसाद एवं अन्य बनाम बिहार राज्य*, [1962] अनुपूरक । एससीआर 728 में प्रिवी काउंसिल द्वारा *केलानी वैली मोटर ट्रांजिट कंपनी लिमिटेड बनाम कोलंबो रत्नापुरा ऑम्निबस कंपनी लिमिटेड*, [1946] ए.सी. 338 में 'मार्ग' एवं 'राजमार्ग' के बीच सुझाए गए अंतरों को स्वीकार करने के कारण उत्पन्न हुआ था, जहाँ कहा गया था, "...राजमार्ग" वह भौतिक मार्ग है जिस पर एक बस चलती है, जबकि "मार्ग" माननीय न्यायाधीशों के अनुसार एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल के बीच यात्रा की रेखा की एक अमूर्त अवधारणा है, एवं राजमार्ग से भिन्न है। एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल तक जाने के लिए वैकल्पिक सड़कें हो सकती हैं, लेकिन इससे यह स्पष्ट नहीं होता कि यह राजमार्ग है। मार्ग कोई भी राजमार्ग एक समान होता है। मार्ग की वर्तमान परिभाषा इसे एक अमूर्त अवधारणा के बजाय एक भौतिक वास्तविकता बनाती है एवं अब इसे तय किए गए राजमार्ग से अलग नहीं रखती है। "

उपरोक्त टिप्पणियों के आलोक में रांची-चाईबासा मार्ग को उस यात्रा मार्ग के रूप में पहचाना गया है जिस पर राज्य परिवहन उपक्रम राष्ट्रीयकरण के बाद अपने वाहन चलाने की अनुमति दी गई है। क्रमांक 7 में उल्लिखित कोष्ठक में दिए गए शब्द 'प्रत्यक्ष सेवा' की तुलना क्रमांक 1 से 6 में दी गई प्रविष्टियों से करने पर पता चलता है कि रांची-चाईबासा का संपूर्ण मार्ग, किसी भी भाग को छोड़कर, राष्ट्रीयकृत कर दिया गया था, जिसका नाम ही यह दर्शाता है कि रांची-चाईबासा मार्ग एक सीधा एवं प्रत्यक्ष यात्रा मार्ग है जिस पर राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा सभी प्रकार की सेवाएं प्रदान करने वाले दो टर्मिनलों के बीच वाहन चलाए जाएंगे। कोई भी आगे की व्याख्या अध्याय IV-ए के उद्देश्य को विफल कर देगी

जिसके अंतर्गत योजना तैयार की गई है। *आदर्श ट्रेवल* के वाद (उपरोक्त) में यह देखा गया था जैसा कि निम्नलिखित है:

"यह सर्वविदित है कि तथाकथित 'गलियारा प्रतिबंधों' की आड़ में, लंबे मार्गों पर जारी अनुज्ञा-पत्र, जो अधिसूचित मार्गों के छोटे हिस्सों या अतिव्यापी हिस्सों को कवर करते हैं, अक्सर दुरुपयोग किए जाते हैं क्योंकि प्रत्येक मार्ग पर उचित निगरानी रखना लगभग असंभव है। अक्सर, अधिसूचित मार्ग के एक टर्मिनल से थोड़ी दूरी पर स्थित बिंदु से दूसरे टर्मिनल तक स्टेज सी गाड़ियों के संचालन के लिए अनुज्ञा-पत्र के लिए आवेदन किया जाता है एवं तथाकथित 'गलियारा प्रतिबंधों' के अधीन मंजूरी दी जाती है, जो अनुज्ञा-पत्र प्राप्त करने एवं योजना को विफल करने के लिए मात्र एक चाल या जाल है। यदि वास्तव में यात्रियों को असुविधा से बचाने की कोई आवश्यकता है, तो राज्य परिवहन उपक्रम एवं सरकार को योजना में ही पर्याप्त प्रावधान करना होगा ताकि यात्रियों को असुविधा न हो।"

यदि पटना उच्च न्यायालय द्वारा *मारवाड़ी मोटर सर्विस वाद* (उपरोक्त) में कोष्ठक में दिए गए शब्दों 'प्रत्यक्ष सेवा' की व्याख्या को वैध माना जाए, तो यह राष्ट्रीयकरण के मूल उद्देश्य को ही विफल कर देगा, क्योंकि ऐसी स्थिति में कोई भी व्यक्ति राष्ट्रीयकृत मार्ग पर कुछ किलोमीटर जोड़कर या घटाकर संचालन कर सकता है एवं एक टर्मिनल को किसी असूचित मार्ग पर आरंभिक या अंतिम बिंदु के रूप में रख सकता है एवं 'गलियारा प्रतिबंध' नामक अनुशासन का पालन करने की अपनी इच्छा व्यक्त कर सकता है, जिसकी इस न्यायालय द्वारा निंदा की जा चुकी है।

उपरोक्त विचारों के आधार पर, हमारा मानना है कि *मारवाड़ी मोटर सर्विस* का मामला (उपरोक्त) *आदर्श ट्रेवल* के मामले (उपरोक्त) में स्थापित सिद्धांतों के विरुद्ध है, इसलिए इसे केवल उस मामले के तथ्यों तक ही सीमित रखा जाना चाहिए एवं अब यह बाध्यकारी

मिसाल नहीं है। इस दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए, हम इस निष्कर्ष पर पहुंचते हैं कि राज्य परिवहन प्राधिकरण एवं राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण ने अपीलकर्ता की आपत्तियों को खारिज करने में गलती की थी एवं उच्च न्यायालय ने भी विनिर्दिष्ट आदेश याचिका को प्रारंभिक चरण में ही खारिज करने में गलती की थी। तदनुसार, मामले को उच्च न्यायालय को वापस भेजने के बजाय, हम इस अपील को स्वीकार करते हैं एवं उपरोक्त तीनों आदेशों को रद्द करते हैं, लेकिन लागत के संबंध में कोई आदेश नहीं देते हैं। चूंकि कोई विरोध नहीं था, इसलिए हम उत्तरदाता 3 एवं 4 को उनके अनुज्ञा-पत्र पर वाहन चलाने की अनुमति देते हैं, बशर्ते कि वे अनुज्ञा-पत्र 31 मार्च, 1991 तक वैध एवं मान्य हों, एवं इससे आगे नहीं, ताकि परिवहन सुविधाओं में अचानक व्यवधान न हो। हम राज्य सरकार को यह भी झूट देते हैं कि वह यात्रियों को होने वाली असुविधा से बचने के लिए आवश्यक कदम उठाए एवं इसके लिए वह अपीलकर्ता निगम के साथ समन्वय कर सकती है एवं योजना में उपयुक्त संशोधन एवं प्रावधान कर सकती है।

आरएनजे

अपील की अनुमति दी गई।

खंडन (डिस्क्लेमर)- स्थानीय भाषा में निर्णय के अनुवाद का आशय, पक्षकारों को इसे अपनी भाषा में समझने के उपयोग तक ही सीमित है और अन्य प्रयोजनार्थ इसका उपयोग नहीं किया जा सकता। समस्त व्यवहारिक, कार्यालयी, न्यायिक एवं सरकारी प्रयोजनार्थ, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रमाणिक होगा साथ ही निष्पादन तथा कार्यान्वयन के प्रयोजनार्थ अनुमान्य होगा।