

ਓਮ ਪ੍ਰਭਾ ਜੈਨ

v.

ਗਿਆਨ ਚੰਦ

ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ

2. ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਜਿਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਪੈਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ- ਚੇਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਸਕੱਤਰ।

ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਫਾਰਮ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪੈਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਚੇਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਸੀਦ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਦੋ ਐਂਟਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੂਜੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੈਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; 'ਕਿਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ' ਇੱਥੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ। ਰਸੀਦ ਦੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਿਰਲੇਖ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪੈਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬੇਸ਼ੱਕ ਇਹ ਕਿਸੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਕਿਸ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਕਿਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਬੇਤੁਕਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਸਕੱਤਰ, ਚੇਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਚੇਣ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਪੈਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜੇ ਕਿ ਸਥਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਰਸੀਦ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 117 ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੀ ਸੀ।

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਸੀਂ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ.

NAV ਹਿੰਦ ਫਾਈਨਾਂਸ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ।

ਬਨਾਮ

ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

1958 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 522-ਡੀ

1957 ਅਪ੍ਰੈਲ, 6

ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)—ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਪ੍ਰੋਵੀਸੋ ਸਕੋਪ ਆਫ—ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ—ਦਾ ਮਤਲਬ—
ਦਾ ਵਾਅਦਾ

ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ—ਇਸ ਦੀ ਪੂਰਤੀ—ਕੀ ਐਕਟ—ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ (1950)—ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਦਿੰਦੇ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ—ਅਪੀਲੇਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਟੀਓਰੀ ਦੀ ਰਿੱਟ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਲਈ ਚੋਣ ਕਰਨਾ—ਹਾਈ ਕੋਰਟ—ਕੀ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(1) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਤਰਜੀਹ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੇ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਪਰਿਵਰਤਨ ਵਿੱਚ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ" ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਵਿਅਕਤੀ" ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਕਲੀ ਜਾਂ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਗਲੇ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉੱਚਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਸਮਾਜ ਨਾਲ ਇਕਪਾਸਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੂੰ ਬਰਤਰਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਦੂਜੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਲਈ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਅਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਵਾਅਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਸਭ ਤੋਂ ਯੋਗ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਨੂੰ ਅਲਵਿਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਸ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾ ਕੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਚੁਣਨਾ ਜੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਪੂਰਤੀ ਕਰੇਗਾ ਇੱਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੀ ਚੋਣ ਭਾਵੇਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਜ਼ਾਹਰ ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸਰਟੀਓਰੀ ਦੀ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਆਖਰਕਾਰ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦੇਖ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇ ਕਿ ਉਹ ਦੂਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਧਿਰ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਜਦੋਂ ਬਾਕੀ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226/227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਪ੍ਰਭੂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ 17 ਦਸੰਬਰ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬੁਲਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਸੰਨਤਾ ਹੋਵੇ। 1958, ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਰ ਜਾਂ ਅਗਲੀਆਂ ਰਿੱਟਾਂ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਸੰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਤੁਹਾਡੀ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।, ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਫਿੱਟ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਅੰਤਮ ਨਿਪਟਾਰੇ ਤੱਕ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅੰਤਰਿਮ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਸੰਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੁਹਾਡੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਜਾਪਦਾ ਹੈ।

ਆਰ.ਐਸ. ਨਰੂਲਾ, ਐਨ.ਐਨ. ਧਵਨ, ਅਤੇ ਕੇਸਵ ਦਿਆਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਲਈ।

ਜਿੰਦਰਾ ਲਾਲ, ਐਸ ਸੀ ਆਈਜ਼ਕ, ਐਸ ਐਸ ਦਲਾਲ, ਐਮ ਐਲ ਧਵਨ,

ਬੀ.ਕੇ. ਜੱਗੀ ਅਤੇ ਡੀ.ਡੀ. ਚਾਵਲਾ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ

ਆਰਡਰ

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ,

ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ, ਜੇ.—ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਅਲੀਪੁਰ ਅਤੇ ਨਰੇਲਾ ਰਾਹੀਂ ਦਿੱਲੀ-ਲਾਮਪੁਰ ਰੂਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਪੜਾਅ ਦੇ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ 30 ਮਾਰਚ, 1957 ਨੂੰ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਮੰਗੀਆਂ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ 16 ਜਾਂ 17 ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ। ਇਸ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬੈਠਕਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਅਤੇ 23 ਮਈ, 1958 ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਨਵ ਹਿੰਦ ਵਿੱਤ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਟਿਡ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਵਿਰੁੱਧ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅੱਠ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਕੇ ਸ.

ਮਿਤੀ 17 ਦਸੰਬਰ, 1958 ਨੂੰ ਨਵ ਹਿੰਦ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਟਿਡ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਨਵ ਹਿੰਦ ਵਿੱਤ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ। ਉਸਨੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਮੁੱਖ ਕੌਮ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ (1) ਨਵ ਹਿੰਦ ਵਿੱਤ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਟਿਡ, (2) ਪਰਭਾਤ ਬਿਸ਼ਨ ਨਰਾਇਣ ਬੱਸ ਸੇਵਾ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਟਿਡ, (3) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ।) ਦਿ ਸੋਲਜਰਜ਼ ਜੇ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਿਡ, (4) ਦ ਕਰਾਊਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟਿਡ; ਅਤੇ (5) ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਭਸੀਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨੁਕਤੇ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਸਾਂਝੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਵੀ ਇਹਨਾਂ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਸਾਂਝੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੋਵੇਗਾ।

ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕੀਤੀ। ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ 'ਚ ਹੁਕਮਾਂ 'ਤੇ ਤਰੁੱਟੀਆਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ (1) ਉਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਗਲਤ ਅਰਥ ਕੱਢਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ, (2) ਉਸ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਂ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ।

ਹੁਣ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਮਾਪਦੰਡ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਹਨ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸਨ; (1) ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੰਚਾਲਨ ਦਾ ਅਨੁਭਵ, (2) ਵਿੱਤੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਸਥਿਰਤਾ ਅਤੇ (3) ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ। ਅਯੋਗ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, (1) ਸ਼ੇਅਰ-ਧਾਰਕਾਂ ਵਜੋਂ ਅੰਤਰ-ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਦਬਦਬਾ

ਅਤੇ (2) ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ। ਇਹਨਾਂ ਮਾਪਦੰਡਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਨਵੇਂ ਹਿੰਦ ਵਿੱਤ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ।

ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਸਬੰਧਤ ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਹੋਰ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਅਯੋਗਤਾ ਦੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਫਿਰ ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਰਾਏ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੀ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੇਧ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵਿਚਾਰ ਧਾਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ੱਕੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਿੱਟੇ. ਫਿਰ ਉਹ ਖੁਦ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਰੂਟ ਦੇ ਦਿੱਲੀ-ਅਲੀਪੁਰ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਆਪਰੇਟਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਮਿਆਰ ਜਾਂ ਕੁਸ਼ਲਤਾ 'ਤੇ ਬੁਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ।

ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਫਿਰ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 47 ਤਹਿਤ ਜਦੋਂ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹਨ ਤਾਂ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਉਸਨੇ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਯੋਗਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ।

ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਬਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਪਦੰਡਾਂ 'ਤੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਗਲਤ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਲੰਮਾ ਸਮਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ। ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸਦਿਆਂ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਬੂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾ ਕੇ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਵੀਡੀ ਜੀ. ਵੀਰੱਪਾ ਪਿੱਲੈ, ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਰਮਨ ਅਤੇ ਰਮਨ, ਲਿਮਿਟੇਡ, ਆਦਿ (1)]। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੇਰੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੇ ਬਿਨੈਕਾਰ ਬਰਾਬਰ ਕੁਸ਼ਲ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 47 ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਸਹੀ ਸੀ। ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ: -

“ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਕਿਸੇ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਤੋਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕੇ, ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਤੋਂ

ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕਾਂ ' ,

ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1952 ਐਸ.ਸੀ. 192

ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਭਸੀਨ ਵੱਲੋਂ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਧਾਰਾ 47(1) (ਏ) ਤੋਂ (ਐਫ) 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਸਗੋਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਬਾਕੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। I ਉਸਦੀ ਦਲੀਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਾਕਤ ਤੋਂ ਰਹਿਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੈ ਕਿ ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਗੇ। ਇਸ ਦਾ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕੁਝ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਭਸੀਨ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਅਸਫਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨਾਲੋਂ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। I. ਇਸ ਲਈ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਭਸੀਨ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 39-ਡੀ ਆਫ 1959 ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨਾ।

ਸ੍ਰੀ ਆਰ ਐਸ ਨਰੂਲਾ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਫਿਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪ੍ਰੋ ਵਿਸੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ "ਵਿਅਕਤੀਆਂ" ਉੱਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਭਾਈਵਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਫਰਮਾਂ ਉੱਤੇ। ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਅਮਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ("ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂਸ਼" ਭਾਗ 21, ਪੰਨਾ 190)। ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47(1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, "ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ" ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਲਕ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਵਿਅਕਤੀ" ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਕਲੀ ਜਾਂ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਗਲੇ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਭਾਈਵਾਲੀ ਫਰਮ ਜਾਂ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਵਿਵਸਥਾ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਕੁਦਰਤੀ ਅਨੁਮਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤਰਜੀਹ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਜੇ

ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਹੁੰਦੀ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਾ ਹੁੰਦੀ। ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪਰਿਵਰਤਨ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹਨ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਨੂੰ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ (1) ਦਿ ਨਵ ਰਿੰਦ ਫਾਈਨਾਂਸ ਐਂਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ (1), (2) ਪਰਭਾਤ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ (1958 ਦਾ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ. 522 ਡੀ), (2), ਦ. ਪਰਭਾਤ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ (1959 ਦੀ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ. 28 ਡੀ), ਅਤੇ (3) ਦਿ ਸੋਲਜਰਜ਼ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ (1959 ਦੀ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ. 29 ਡੀ), ਫੇਲ ਹੋ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

ਹੁਣ ਸਿਰਫ਼ ਕਰਾਊਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਦੀ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਬਾਕੀ ਹੈ। ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਦੋ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਦੇ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ: -

“ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੋ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ, ਦਿੱਲੀ ਸਾਬਕਾ ਸੈਨਿਕ ਸਹਿਕਾਰੀ

ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ। ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਿਆਂ ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਕ੍ਰਾਊਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਿਟਡ ਕੋਲ ਸਿਰਫ਼ ਰੁਪਏ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਸੀ। 12,200 ਜਦਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਰੁ. 20,000 ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਮਲਟੀਪਰਪਜ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਸਾਬਕਾ ਫੌਜੀ ਸਨ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਆਰਮੀ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਵਿਸ਼ਵ ਯੁੱਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੀਮੋਬਿਲਾਈਜ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਫਿਰ ਰੈਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਚਲਾ ਗਿਆ

ਇਸ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ 1948 ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਕੋਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਨੂੰ 20 ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਵੀ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਫਿਰ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਕਿ ਇਸ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੇ ਆਪਣਾ ਪਰਮਿਟ ਹਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਪਰ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੇਸ਼ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਸਨ। ਕਰਾਊਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ, ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ। (1) ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇਸ ਕੋਲ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਐਕਟ, (2) ਅਧੀਨ ਮਾਮਲਾ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਕੋਲ ਭੇਜਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਅਦੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਅਤੇ (3) ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਨੇ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਹੁਣ ਤੱਕ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਰਾਊਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਹੁਣ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਵਾਦਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਮੈਨੂੰ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਣਉਚਿਤਤਾ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਬਕਾ ਸੈਨਿਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਆਪਣੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਕੋਲ ਇਹ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਕੇਰਸ ਨੂੰ ਅਪਣਾਏ ਜਾਣ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਲਜ਼ਾਮ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨਾਲੋਂ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਿਆਰ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਕੁਸ਼ਲ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਨਾਲ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜਿੱਠਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੇਰੇ ਮਨ ਵਿਚ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਹੈ, ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਹੁਕਮ ਵਿਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 1948 ਦਾ ਆਪਣਾ ਵਾਅਦਾ ਅਜੇ ਤੱਕ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਐਕਟ ਵਿਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਾਅਦਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਵਾਅਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਕੇ ਸਭ ਤੋਂ ਯੋਗ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਚੋਣ ਨੂੰ ਬਾਈਪਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਜਿਹੇ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਮੈਨੂੰ ਦੂਜੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਲਈ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਅਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਧਾਰਾ 47(1) (ਏ) ਵਿੱਚ "ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਵੱਲ ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚ ਕੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਇਸ ਨਿਰੀਖਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਉਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਚਰਚਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹਾਂ। ਰਮਨ ਐਂਡ ਰਮਨ, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਸਟੇਟ (1) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 47 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਸੰਭਾਵੀ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਾਅਦਾ, ਜੋ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਬਾਈਡਿੰਗ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉੱਚ . ਮੈਂ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨੂੰ ਵਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ 1

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1956 ਐਸ.ਸੀ. 463

ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਇਕਪਾਸੜ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਵਿਚਾਰ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਟਿਡ, ਐਕਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਵਾਲ ਇਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਵਾਅਦੇ ਦੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਐਕਸ ਸਰਵਿਸ ਮੈਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਿੱਖਿਅਕ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਕਿੰਨੀ ਕੁ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਧੀਰਜਲਾਲ-ਗਿਰਧਾਰੀ ਲਾਈ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬੰਬਈ (1) ਵਿੱਚ ਮਹਾਜਨ, ਜੇ. ਦੇ ਹੁਕਮ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ: -

"ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਢੁਕਵੀਂ ਅਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਮਨ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਖੋਜ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਵਰਤੀ ਗਈ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਅਪ੍ਰਵਾਨਯੋਗ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਾਰਨ ਵਿਗਾੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਬੇਸ, ਜੇ. ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਮਹਾਜਨ, ਜੇ. ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਰਗੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਹੀਂ ਹਨ /

(1) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1955 ਐਸ.ਸੀ. 271

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1957 ਕੈਲ. 638

ਅਸਲ ਵਿੱਚ. ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੂੰ ਚੁਣਨਾ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਪੂਰਤੀ ਕਰੇਗਾ ਇੱਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦੋ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਵਿੱਤੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਤਜਰਬੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਸੁਸਾਇਟੀ ਬਿਹਤਰ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 1948 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਕਥਿਤ ਵਾਅਦੇ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਪਰ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਵਾਲਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਤੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਖਾਸ ਕਾਰਨ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ ਜਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਇਤਫਾਕ ਨਾਲ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ 1948 ਦੇ ਵਾਅਦੇ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਸਿਰਫ਼ ਉਸ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪਹੁੰਚ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜੇਕਰ ਦਿੱਲੀ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਦੀ ਤਰਜੀਹ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਬਰਾਬਰ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਨ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਿੱਖਿਅਤ ਚੀਫ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਚੋਣ ਕਰਨੀ ਪਈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੀ ਚੋਣ ਭਾਵੇਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਦੇ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਸੀ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਦੀ ਤਰਜੀਹ ਨੂੰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਆਖ਼ਰਕਾਰ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਜਾਂ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਦੇਖ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ

ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇ ਕਿ ਉਹ ਦੂਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਧਿਰ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣ ਜਦੋਂ ਬਾਕੀ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਰਾਊਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵੀ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਪੰਜ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਨਵ ਹਿੰਦ ਵਿੱਤ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਦੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ। ਲਿਮਿਟਡ, ਪਰਭਾਤ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ, ਸੇਲਜਰਜ਼ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ), ਲਿਮਿਟਡ ਅਤੇ ਰਾਜਾ ਸਿੰਘ ਭਸੀਨ ਨੂੰ ਲਾਗਤ ਦੇ ਨਾਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਰਾਊਨ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਅਪੀਲੀ ਸਿਵਲ

ਆਈ.ਡੀ. ਦੁਆ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੇ.

ਰਾਮ ਸੁੰਦਰੀ ਉਰਫ਼ ਸ਼ਾਮ ਸੁੰਦਰੀ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਕਲੈਕਟਰ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਹੋਰ - 1958 ਦੀ ਰੈਗੂਲਰ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1339

1957 ਕੋਡ ਆਫ਼ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜ਼ਰ (1908 ਦਾ ਐਕਟ V)—ਸੈਕਸ਼ਨ 80— ਆਰਡਰ 21 ਰਾਈਡ 63 ਸੀ. ਪੀ. ਸੀ. ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ-ਅਜਿਹੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼—ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ, ਭਾਵੇਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ, ਅਪ੍ਰੈਲ, 7. ਕੀ ਆਰਡਰ 21 ਨਿਯਮ '58 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਰੀ ਰੱਖੀ ਜਾਵੇ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਵਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਜ਼ਾਬਤਾ ਦੀ ਧਾਰਾ 80 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦੇਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕਾਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਸਮਝਣ ਤਕ ਸੀਮਿਤ 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 ਦਿਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Translated by Balwinder Singh.

Translator