

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ

ਡੀ. ਫਾਲਸ਼ੋ, ਸੀ. ਜੇ., ਅਤੇ ਏ. ਐਨ. ਗਰੇਵਰ, ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਰੋਸ਼ਨ ਲਾਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ

1963 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 1346।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਪੁਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੋਧ) ਐਕਟ (1948 ਦਾ XXVIII) ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ - - ਧਾਰਾ 62 (ਡੀ) - - ਕੀ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਈਜ਼ੁਸਡਮ ਜੈਨਰੀਜ਼ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਣੀ ਹੈ- ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ- ਕੀ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ- ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਵਿੱਚ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਪੁਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1948 ਦੁਆਰਾ, ਧਾਰਾ (ਏ), (ਬੀ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਨਾਲ ਈਜ਼ੁਸਡਮ ਜੈਨਰੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। c) ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਸ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਆਮ ਅਰਥ ਦੇਣਾ ਸੀ।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ- ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਟਰਨਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰ ਜੇਕਰ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਸ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਲਈ ਦੂਜਾ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਰ ਜੇਕਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਲਗਾਤਾਰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਕੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

9 ਅਗਸਤ, 1963 ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਮਿਸਟਰ ਜਸਟਿਸ ਏ. ਐਨ. ਗਰੇਵਰ ਦੁਆਰਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਕੇਸ ਰੈਫਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਮਾਨਯੋਗ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ, ਮਿਸਟਰ ਡੀ. ਫਾਲਸ਼ੋ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਮਿਸਟਰ ਜਸਟਿਸ ਏ. ਐਨ. ਗਰੇਵਰ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ 18 ਅਕਤੂਬਰ, 1963 ਨੂੰ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

ਬੀ.ਐਲ. ਗੋਸਵਾਮੀ ਅਤੇ ਐਨ.ਐਨ. ਗੋਸਵਾਮੀ, ਵਕੀਲ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਐਮ.ਆਰ.ਸ਼ਰਮਾ ਅਤੇ ਆਰ.ਐਲ.ਸ਼ਰਮਾ, ਵਕੀਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਜੱਜਮੈਂਟ

ਗਰੇਵਰ, ਜੇ. ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੈਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਨੁਕਤਿਆਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸਿੰਗਲ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਸੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਰੱਖ ਰਿਹਾ ਹੈ:-

- "(a) ਦਾਦਰੀ ਤੋਂ ਨਾਰਨੌਲ ਤੱਕ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ;
- (b) ਦਾਦਰੀ ਤੋਂ ਮਹਿੰਦਰਗੜ੍ਹ ਤੱਕ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ;
- (c) ਮਹਿੰਦਰਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਨਾਰਨੌਲ ਤੱਕ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਦੋ ਪਰਮਿਟ, ਅਤੇ
- (d) ਕਾਹਿਨਾ ਤੋਂ ਨਾਰਨੌਲ (ਮਹਿੰਦਰਗੜ੍ਹ ਰਾਹੀਂ) ਲਈ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ।"

ਇਹ ਰੂਟ ਰੋਹਤਕ ਤੋਂ ਨਾਰਨੌਲ ਤੱਕ ਰੂਟ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਗੁੜਗਾਉਂ ਨੂੰ ਦਾਦਰੀ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਰੋਹਤਕ-ਨਾਰਨੌਲ 'ਤੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ:-

"50:50 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਗੁੜਗਾਉਂ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਇੱਕ ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਸੀ।"

ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮੇਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 62 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਵੇਗਾ) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਆਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਜੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ:-

- "(a) ਖਾਸ ਮੌਕਿਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੇਲਿਆਂ ਅਤੇ ਧਾਰਮਿਕ ਇਕੱਠਾਂ ਲਈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਤੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ, ਜਾਂ

- (b) ਮੌਸਮੀ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ,
- (c) ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਾਂ
- (d) ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਲੰਬਿਤ ਫੈਸਲਾ, ਜਾਂ
- (d) ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਪੁਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੇਧ) ਐਕਟ, 1948 ਦੁਆਰਾ ਆਖਰੀ ਧਾਰਾ ਜੋੜੀ ਗਈ ਹੈ। ਅੱਗੇ ਦੇਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 24 ਜੂਨ, 1963 ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮਤੇ ਰਾਹੀਂ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਮੁੜ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰੋਡਵੇਜ਼, ਗੁੜਗਾਉਂ, ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਆਧਾਰ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਂਗ ਹੀ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸਿਰਫ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹੋਵੇਗਾ।

ਪੈਰੇ 5 ਅਤੇ 6 ਦੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਜਵਾਬ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ: -

"5 ਅਤੇ 6. ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਗੁੜਗਾਉਂ, ਨੂੰ 50 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕਮੇਟੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਯਾਦ ਪੱਤਰ ਨੰਬਰ 11114/CA-1/C, ਮਿਤੀ 4 ਜਨਵਰੀ, 1963 (ਅਨੇਕਚਰ ਬੀ), ਨੇ ਦਾਦਰੀ ਰੂਟ ਰਾਹੀਂ ਰੋਹਤਕ-ਨਾਰਨੌਲ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। :-

ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨਿਗਮ।	4 ਯਾਤਰਾਵਾਂ।
ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਗੁੜਗਾਉਂ	1 ਯਾਤਰਾ।
ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ।	1 ਯਾਤਰਾ।

ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਪੈਪਸੂ ਰਾਜ ਦੇ ਪੂਰਵ ਪੈਪਸੂ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪੂਰਨ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮਾਈਲੇਜ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 4 ਯਾਤਰਾਵਾਂ

ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਆਪਸੀ ਸਮਝੌਤੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀਆਂ 4 ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼, ਗੁੜਗਾਉਂ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ। ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਨਵਰੀ, 1963 ਵਿੱਚ, 22 ਜਨਵਰੀ, 1963 ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ, ਪੈਪਸੂ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇਹ ਵਾਧੂ ਯਾਤਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62(ਡੀ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ) ਸੇਧ ਐਕਟ, 1948 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਜੇਕਰ ਅਤੇ ਜਦੋਂ 50:50 ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਖੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਹੁਕਮ ਨਿਯਮਤ, ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੈ।"

ਪਹਿਲਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ) ਸੇਧ ਐਕਟ, 1948 ਦੁਆਰਾ ਜੋੜੀ ਗਈ ਆਖਰੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨਾਲ ਈਜ਼ੁਸਡੇਮ ਜੈਨਰੀਜ਼ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਜਿਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਧਾਰਾ 62 ਵਿਚ ਦਰਜ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਘੇਰੇ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਇਕੱਲੇ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਮਿਸਟਰ ਬੀ.ਐਲ. ਗੋਸਵਾਮੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਪੂਰਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਮੌਸਮੀ ਕਾਰੋਬਾਰ ਲਈ ਜਾਂ ਕੁਝ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਗ੍ਰਾਂਟ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਿਸ ਲਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਸੀਬੀਜੈਕਟ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੇਧ ਐਕਟ 1948 ਦੁਆਰਾ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ ਦੀ ਇੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਕਾਰਨਾਂ ਜਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ (ਏ), (ਬੀ), ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। (c) ਅਤੇ (d) ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦਾ। ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਸਦਰਲੈਂਡ ਸਟੈਚੂਟਰੀ ਕੰਸਟਰਕਸ਼ਨ, ਵਾਲੀਅਮ 2 ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ 4909 ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਈਜ਼ੁਸਡੇਮ ਜੈਨਰੀਸ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਨੋਸਿਟਰ ਏ ਸੋਸਿਸ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਇੱਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ

ਸਾਧਾਰਨ ਸ਼ਬਦ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਸ਼ੇ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਗਣਨਾ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉੱਥੇ ਆਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਗਲੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਿਛਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗਿਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਿਧਾਂਤ ਉਦੋਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ: -

- "(1) ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਗਣਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ;
- (2) ਗਣਨਾ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਕਲਾਸ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦੇ ਹਨ;
- (3) ਕਲਾਸ ਗਣਨਾ ਦੁਆਰਾ ਥੱਕਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ;
- (4) ਇੱਕ ਆਮ ਸ਼ਬਦ ਗਣਨਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ
- (5) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਰਾਦਾ ਪ੍ਰਗਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਾਲੋਂ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।"

Corpus Juris Secundum, Volume 82 ਵਿੱਚ, ejusdem generis ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਪੰਨਾ 658 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

"ਜਿੱਥੇ ਆਮ ਸ਼ਬਦ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀਆਂ ਖਾਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਆਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ, ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਅਧਿਕਤਮ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਅਧੀਨ 'ਏਜੁਸਡੇਮ ਜੈਨਰੀਸ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਸੇ ਆਮ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਾਂ ਵਰਗ ਨੂੰ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਕੋਈ ਇਰਾਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।"

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੰਨਾ 662 'ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਰਵਵਿਆਪੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਇੱਕ ਨਿਯਮ ਹੈ, ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦੇ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਵਜੋਂ ਜਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਸਹੀ ਅਰਥਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨਕ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਹੋਰ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਏਜੁਸਡੇਮ ਜੈਨਰੀਸ ਨਿਯਮ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ, ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਤਰਜੀਹ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਅਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਹੋਵੇ ਉੱਥੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਿੱਥੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਕਵਲੱਪਰਾ ਕੋਟਾਰਾਥਿਲ ਕੋਚੁਨੀ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਕੇਰਲਾ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ

ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਆਮ ਸ਼ਬਦ ਇੱਕ ਹੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਖਾਸ ਅਤੇ ਖਾਸ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਆਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਖਾਸ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਜੀਨਸ ਜਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਅਟੱਲ ਨਿਯਮ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਸੰਕੇਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਅਨੁਮਤੀਯੋਗ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ। ਮਹਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਸ. ਸ਼ਮਸ਼ੇਰ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਵਿੱਚ, ਮਾਈ ਲਾਰਡ, ਫਲਸੌ, ਜੇ. (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਦੋਂ ਸੀ), ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਮੌਕਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ (ਮੁਆਵਜ਼ਾ) ਦੇ ਨਿਯਮ 102 ਵਿੱਚ "ਕੋਈ ਹੋਰ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਨ" ਸ਼ਬਦ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਅਤੇ ਮੁੜ ਵਸੇਬਾ) ਨਿਯਮ, 1955, ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨਾਲ ਈਜ਼ੂਸਡਮ ਜੈਨਰੀਸ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਆਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਧਾਰਾ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਬਾਅਦ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਤੇ ਆਮ ਅਰਥ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਈਜ਼ੂਸਡਮ ਜੈਨਰੀਜ਼ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਠਾਈ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਦਲੀਲ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤੱਤ ਦੇ ਹੈ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਠਾਈ ਗਈ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਹੀਨੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ 'ਤੇ ਚਾਰ ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਇੱਕ ਸੀਮਤ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣੇ ਹਨ। ਮਿਆਦ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਪਰਮਿਟ ਜੈਰਾਮਦਾਸ ਬਨਾਮ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਇਮਤਿਹਾਨ ਲਈ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਵਾਲ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਾਂਚੂ, ਸੀ.ਜੇ., (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਉਦੋਂ ਸੀ) ਅਤੇ ਡੇਵ, ਜੇ. ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ

ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ। ਪਰ ਜੇਕਰ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਬਰਕਰਾਰ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਜਿੱਥੇ ਧਾਰਾ 57 ਅਧੀਨ ਰਸਮੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ, ਤਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਸ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਲਈ ਦੂਜਾ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰੇ ਅਤੇ ਇੱਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰੇ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਕਦਮ ਨਾ ਚੁੱਕੇ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਇੰਨੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਦਰੁਸਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੋ ਪੀਰੀਅਡਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਮਿਆਦ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ, ਦੂਜੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। ਸਤਿਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਸੀਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੂਜਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਅਨੰਤ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਤੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਨਮਾਨੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਤੇ ਘਟੀਆ ਇਰਾਦਿਆਂ ਨਾਲ ਅਭਿਆਸ ਕੀਤਾ। ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਕੇਸ ਬਣਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰ ਦਖਲ ਦੇਣਗੀਆਂ ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਵੀ ਕੇਸ ਸਥਾਪਤ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨ ਭਾਵੇਂ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਡੀ. ਫਲਸ਼ੋ, ਸੀ.ਜੇ.-ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ : ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ 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।

ਕਮਲ ਕੁਮਾਰ, ਟਰਾਂਸਲੇਟਰ