

ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਸਰਸਵਤੀ ਸ਼ੂਗਰ ਮਿੱਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ) ਉਨ੍ਹਾਂ ਖੰਡ ਮਿੱਲਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ, ਗਰੋਵਰ, ਜੇ. ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਸੁਝਾਈ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰੀਖਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀਆਂ ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਨਹੀਂ। ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਜ਼ਮੀਨ ਸਿਰਫ ਇਸ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ, ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਖੂਹ ਦੇ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਸਿੰਜਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਚਾਹੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਖੂਹ ਪੁੱਟਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਚਾਹੀ ਬਣਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਝਗੜਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਭਰਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।”

ਪਿਛਲੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਚਾਹੀ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਰਨਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ (ਅਤੇ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਰਹਿਤ \* ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਖੂਹ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਗੁਆਂਢੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਥਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖੂਹ ਦੇ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਸਿੰਜਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਜਾਂ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਬਾਈਡਿੰਗ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਥਾਈ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਨਿਰੰਤਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਗਰਾਂਟ ਦੇ ਕਾਰਨ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾਲ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਸਹੂਲਤ ਨੱਥੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਚਾਹੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਗਲਤੀ ਤੋਂ ਉਲਟ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਚਿਹਰੇ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਮਾਈ ਲਾਰਡ, ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਤਰਕ ਅਤੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ 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।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ

ਕੇ ਐਸ ਕੇ

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ

ਪ੍ਰੇਮ ਚੰਦ ਪੀਡਿਤ, ਜੇ.

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ।— ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

The Ambala Bus Syndicate Private Ltd. v. The State of Punjab, etc. (Pandit, )

## 1968 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ. 299

1 ਮਾਰਚ 1968 ਈ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ( 1939 ਦਾ IV)- ਐੱਸ. 47, 57 ਅਤੇ 62— S. 47 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਸਥਾਈ ਪੜਾਅ ਦੇ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ — ਕੀ ਵੈਧ ਹੈ— S. 57(8) ਦਾ ਪਰੋਵੀਸ਼ੋ — ਦਾ ਮਤਲਬ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਅਸਥਾਈ ਰਾਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਉਸੇ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ, ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਰੈਗੂਲਰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣਾ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਚਲਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਰਡਰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਆਰਡਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮਾੜਾ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਕੰਪਨੀ ਪੱਖਪਾਤ ਕਰੇਗੀ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਕਹਿਣ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕੇਸ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਉਲਟ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਾਵੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਪੀੜਤ ਧਿਰ ਸੀ ਅਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਉਦੋਂ ਹੋਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57(8) ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹਨ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇਕੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਵੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇਕ ਹੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਜੇਕਰ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ, ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਲੋਕ ਵੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਵਿਅਕਤੀਗਤ, ਤਾਂ ਹੋਰ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਚਰਚਾਏ ਵਿਧੀ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226/227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ, 8 ਜਨਵਰੀ, 1968 ( ਅਨੈਕਸ਼ਨ ਬੀ) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਰਟੀਓਰੀ, ਹੁਕਮ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ 1, 2, ਅਤੇ 3 ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਐੱਚ. ਆਰ. ਐਸ. ਓਧੀ , ਅਤੇ ਐਨ. ਕੇ. ਐਸ. ਓਧੀ , ਇੱਕ ਵਕੀਲ , ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਜੀਆਰ ਐਮ ਅਜੀਤੀਆ , ਡੀ ਈਪੂਟੀ ਏ ਡੀਵਕੇਟ -ਜੀ ਐਨਰਲ (ਪੀ ਬੀ .), ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਤੋਂ 3 ਲਈ, ਜੇਐਸ ਡਬਲਯੂ ਏਐਸਯੂ , ਅਤੇ ਐਸਐਸ ਡੀ ਈਵਾਨ , ਇੱਕ ਵਕੀਲ , ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਲਈ।

ਆਰਡਰ ਕਰੋ।

ਪੀੜਤ , ਜੇ.- ਇਹ ਆਦੇਸ਼ 1968 ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਜੁੜੀਆਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੰ. 299, 300 ਅਤੇ 344 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇਗਾ , ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਸਵਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਬਾਕੀ ਦੋ ਦੋ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਸਿਰਫ 1968 ਦੇ CW 299 ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਵਾਂਗਾ।

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ, ਰੂਪੜ ਨੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੰਜਾਬ, ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ 8 ਜਨਵਰੀ, 1968 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 226 ਅਤੇ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 2 ਵਿੱਚ

The Ambala Bus Syndicate Private Ltd. v. The State of Punjab, etc. (Pandit, )

ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਈ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਕੇਸ ਸੀ ਕਿ 50 : 50 ਸਕੀਮ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇਕਰ 1966 ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਮਾਈਲੇਜ ਸਮਰਪਣ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮ - ਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇੱਕ ਪੱਖਪਾਤੀ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4, ਨੈਸ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਐਂਡ ਜਨਰਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਕੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ। 468 ਮੀਲ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰ ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦਾ ਉਸ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 4 ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਗ੍ਰਾਂਟ ਜਾਂ ਆਰਡਰ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਭ ਕੁਝ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਕਟ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਗੁਪਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਗ੍ਰਾਂਟ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। - ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ. 4 ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਮੌਜੂਦ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੋਈ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਗਲਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੋਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਮੌਕੇ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ। ਜਿਸ ਕਾਰਨ 29 ਜਨਵਰੀ 1968 ਨੂੰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਇਪਗਨਡ ਆਰਡਰ ਦੇ ਤਿੰਨ ਹਿੱਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪਹਿਲਾ 468 ਮੀਲ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਚਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਨੂੰ 672 ਮੀਲ ਦੇ ਚਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਤੀਜਾ ਹਿੱਸਾ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲੁਧਿਆਣਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ 17 ਅਸਥਾਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 17 ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਵਿੱਚ

The Ambala Bus Syndicate Private Ltd. v. The State of Punjab, etc.  
(Pandit, J.)

ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਇਕੋ ਇਕ ਦਲੀਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦੋਸ਼ਪੂਰਨ ਹੁਕਮ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕਾਮ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਦੇ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਨਾਲ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ। ਇਹ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਰਥ ਨਿਆਂਇਕ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਜੋ ਇਸ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਸਨ।

ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਅਸਥਾਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਉਸੇ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਯਮਤ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ। ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ 'ਤੇ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਤਰੀਕਾ ਹੈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਗ੍ਰਾਂਟ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਨਰੂਲਾ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ 1967 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂ 1525 (ਪ੍ਰੋਮ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਬਰਨਾਲਾ ਬਨਾਮ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (1)) ਵਿੱਚ 13 ਅਕਤੂਬਰ, 1967 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟੇਕ ਚੰਦ ਜੇ., 1967 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂ 1265 (ਪਟਿਆਲਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਸਰਹਿੰਦ, ਬਨਾਮ ' ਰਿਜ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2)) ਨੇ 15 ਦਸੰਬਰ, 1967 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮੰਨਿਆ ਕਿ, ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਮਪਿਊਨਡ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿਜ਼ਰਵ ਪੈਡੋਟ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਉਕਤ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਲੈਂਦੀ ਕਿ ਇਸ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਸ ਨਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(2) 1967 ਦੇ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ. ਨੰਬਰ 1265 ਨੇ 15 ਦਸੰਬਰ, 1967 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

The Ambala Bus Syndicate Private Ltd. v. The State of Punjab, etc. (Pandit, )

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ, ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਟਰਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 6 ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ 1066 ਦਾ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਮਾਈਲੇਜ ਸਮਰਪਣ ਕੀਤਾ ਸੀ- 50 : 50 ਸਕੀਮ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੂੰ 1964 ਤੋਂ ਬਾਅਦ 50 : 50 ਸਕੀਮ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਨਾਫੇ ਵਾਲੇ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਮਾਈਲੇਜ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਪੁਰਦ ਕੀਤੇ ਮਾਈਲੇਜ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਨੇ ਵੀ 734 ਦੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਮਾਈਲੇਜ ਸਪੁਰਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 1,140 ਦਾ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਮਾਈਲੇਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਅਤੇ ਰਿਜ਼ਰਵ ਪੈਡੋਟ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਪਣ ਕੀਤੀ ਮਾਈਲੇਜ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨਾਲ ਕੋਈ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ 12 ਜਨਵਰੀ, 1967 ਅਤੇ 23 ਮਈ, 1967 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਬਕਾ ਪਾਰਟ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ. ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇ. ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਕਪਾਸੜ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪਿੱਠ ਪਿੱਛੇ ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਨਿਆਂ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਲਈ, ਉਸਨੇ ਪ੍ਰੋਮ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਿਡ (1) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਰੂਲਾ, ਜੇ. ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਇਕੱਲੇ ਉਸੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਟਾਲ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਨਿਯਮਤ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਕੇ ਨੰਗਲ-ਲੁਧਿਆਣਾ ਵਾਇਆ ਰੂਪੜ, ਕੁਰਾਲੀ, ਮੇਰਿੰਡਾ, ਸਮਰਾਲਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਉਸੇ ਰੂਟ 'ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹ ਪੱਖਪਾਤ ਕਰਨਗੇ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਉਹ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਕਹਿਣ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕੇਸ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਉਲਟ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਾਵੇ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਪੀੜਤ ਧਿਰ ਸੀ ਅਤੇ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਉਦੋਂ ਹੋਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜੇਕਰ 12 ਜਨਵਰੀ ਅਤੇ 23 ਮਈ 1967 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਾਬਕਾ ਪੱਖ ਦੇ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁੰਦੇ, ਤਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4, ਉਸ ਸਮੇਂ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ। 'ਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

F

ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਰਡਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸਦਾ ਫਾਇਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ 1968 ਦੀ ਜੁੜੀ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 344 ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ, ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਜੇ ਵੀ ਲੰਬਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਜਾਂਚ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ, ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਚਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹੁਕਮ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ, ਇਸ ਲਈ, ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ।

ਹੁਣ ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਲ ਆਉਂਦੇ ਹਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਵੀ ਇਸ ਸਧਾਰਨ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. 4 ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ. ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਕੇ ਉਸ ਨਾਲ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੋਈ ਹੈ।

ਇਹ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ਪੂਰਨ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸਦਾ ਕੇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 57(8) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 57(8) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਦਾ ਹੈ: -

“ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜਾਂ, ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾ ਕੇ, ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ। ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਜਾਂ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ, ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਇਲਾਜ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿਸੇ ਰੂਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਬਾਰੰਬਾਰਤਾ ਵਧਾਉਣ ਲਈ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ।"

ਇਸ ਲਈ, ਵਿਚਾਰਨ ਦਾ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਧਾਰਕ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਇਕੋ-ਇਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਅਨੁਵਾਦ ਵਾਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਭਾਗ I ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ)। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਰੂਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਤਿੰਨ ਇਸ ਦੇ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਵਾਲੇ ਰੂਟ ਸਨ ਅਤੇ ਚੌਥੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਹੁਕਮਨਾਮੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਐਕਟ (ਜੋ) ਦੀ ਧਾਰਾ 57 (8) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਪੜਾਅ ਦੇ ਧਾਰਕ ਤੋਂ ਐਨੋਲੀਕੇਸ਼ਨ) ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇਕੋ-ਇਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ, 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਧਾਰਕ ਵੀ ਸੀ ਜਿਸਨੇ ਸਮਰਾਲਾ-ਮੋਰਿੰਡਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਉਲੇਖਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਭਾਗ I ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਦਾ ਕੇਸ ਧਾਰਾ 57(8) ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਕਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇਕਲੋਤੀ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 57(8) ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਦੀ ਇੱਕ ਸਧਾਰਨ ਰੀਡਿੰਗ ਦਰਸਾਏਗੀ ਕਿ ਇਹ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇਕੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੀ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਧਾਰਕ ਹੈ ਜਿਸਨੇ ਸਮਰਾਲਾ-ਮੋਰਿੰਡਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇਕੋ-ਇਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ? ਜਵਾਬ ਨਾਂਹ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਵੀ ਉਮਰ ਦੇ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਧਾਰਕ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਲੁਧਿਆਣਾ-ਨੰਗਲ ਵਾਇਆ ਰੂਪੜ, ਕੁਰਾਲੀ, ਮੋਰਿੰਡਾ ਅਤੇ ਸਮਰਾਲਾ ਅਤੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸਮਰਾਲਾ-ਮੋਰਿੰਡਾ ਉਸ ਲੰਬੇ ਰੂਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ। ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਸਮਰਾਲਾ ਤੋਂ ਵੀ ਸਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੋਰਿੰਡਾ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ 'ਹੋਰ ਸਥਾਨ ਜੋ ਉਸ ਰਸਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕੰਪਨੀ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸੇਵਾ ਵੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਥੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਦੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਨੂੰ ਓਐਮਵੀ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਪਰੋਵੀਸੋ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਕੱਲਾ ਹੀ ਸਮਰਾਲਾ-ਮੋਰਿੰਡਾ ਰੂਟ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਆਨਐਲਵੀ ਧਾਰਕ ਸੀ। ਪਰ ਇਹ ਹੈ

ਪਰੋਵੀਸੋ ਦਾ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨੈ-ਪੱਤਰ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਇਕਲੌਤੇ ਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੈ। 'ਸਿਰਫ਼' ਸ਼ਬਦ ਪਰੋਵੀਸੋ ਵਿਚ 'ਇ' ਅਤੇ 'ਧਾਰਕ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ 'ਸੇਵਾ' ਨੂੰ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰੋਵੀਸੋ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ 'ਤੇ ਇਕੋ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਵੀ ਇਹੋ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇਕ ਹੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਜੇਕਰ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 57 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ। ਜੇਕਰ, ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਹੋਰ ਲੋਕ ਵੀ ਹਨ ਜੋ ਉਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਸ ਕੰਟੀਨੈਂਟੀਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾਈ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਵਿਅਕਤੀਗਤ, ਫਿਰ ਦੂਸਰੇ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅਮਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸਲਈ, ਮੈਂ ਮੰਨਾਂਗਾ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਪ੍ਰੋਵੀਸੋ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਇਸ ਦਾ ਧਾਰਕ ਨਹੀਂ ਸੀ: ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਜੋ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਆਈਐਮ ਪਗਡ ਆਰਡਰ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 57 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ। - ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

1968 ਦੇ ਸੀਡਬਲਯੂ 300 ਵਿੱਚ, ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ ਦੁਆਰਾ ਅਣਗੌਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਤੀਜੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਦੁਆਰਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਲੁਧਿਆਣਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਪੰਜਾਬ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਨੂੰ 17 ਅਸਥਾਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਆਪਣੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 17 ਵਾਪਸੀ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਜੋ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। 1968 ਦੇ CW 299 ਵਿੱਚ ਉੱਪਰ ਦਰਜ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਹੁਕਮ ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਜੇ ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

### ਬੀ. ਆਰ. ਟੀ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ 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।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ