

ਫੁਲ ਬੈਚ

ਭੰਡਾਰੀ, ਸੀ. ਜੇ., ਦੁਲਟ ਅਤੇ ਗੋਸਾਈਂ ਜੇ. ਜੇ.

ਅੰਬਾਲਾ ਐਕਸ-ਸਰਵਿਸਮੈਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ -
ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ, ਅਤੇ ਹੋਰ -
ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ

1958
May, 23rd

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ (ਸੋਧ) ਐਕਟ (1948 ਦਾ XXVIII)—ਸੈਕਸ਼ਨ 44'A ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ—ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਸੋਧ) ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਇੰਨਾ ਉਲਟ ਜਾਂ ਅਸੰਗਤ ਹੈ, 1956 ਦਾ 100, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1948 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ XXVIII ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਧਾਰਾ 62—ਧਾਰਾ 62—ਪਰਮਿਟ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 62(d) ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ — ਕੀ ਬੇਕਾਬੂ ਅਤੇ ਅਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੇਕਾਰ ਹੈ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ 19(1) (ਜੀ)—ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ—ਆਰਟੀਕਲ 372—ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ 1948 ਦਾ XXVIII— ਕੀ "ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਹੈ"—ਧਾਰਾ 372 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੱਦ ਕਰਨਾ— ਕੀ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

. ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1948 ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੋਧ) ਐਕਟ, 28 ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਸੋਧ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਇੰਨੇ ਉਲਟ ਜਾਂ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਹਨ।) ਐਕਟ, 1956 ਦਾ 100, ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 44 ਵਿਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ, ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ; 44-ਏ, ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇੱਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦੋ ਕੁਝ ਫੰਕਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਮੰਗ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ

ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ

ਵਾਧੂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸੇਧਾਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਅਤੇ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵੀ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਉਹ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਇਸਦੇ ਲਈ ਕੋਈ ਲੋੜ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਅਸਥਾਈ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਸਕਦੀ ਸੀ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਉਹੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (20) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਵੀਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ। ਇਸ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1948 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ XXVIII ਦੁਆਰਾ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 55 ਅਤੇ 56 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨਪਾਲਿਕਾ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ, ਉਸੇ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਆਧਾਰ ਸੰਕੋਚ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਸੈਕਸ਼ਨ ਪਬਲਿਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸਥਾਈ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 57 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਸਥਾਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 55 ਅਤੇ 56 ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 62 ਦੁਆਰਾ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਸੀਮਾਵਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਹਨ, ਉਹ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਧਾਰਾਵਾਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਇੱਕ ਬੇਕਾਬੂ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਹੈ।

ਇੱਕ

1592 PUNJAB SERIES [VOL. XI

1948 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ, 28 ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 372 ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਲਾਗੂ ਰਹੇਗਾ / ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਸੋਧਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 372 ਵਿੱਚ "ਰੱਦ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੱਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਚ ਦੇ ਗਠਨ ਲਈ 14 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1958 ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਕੇ.ਐਲ. ਗੋਸਾਈਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਸ. ਏ. ਐਨ. ਭੰਡਾਰੀ, 23 ਮਈ, 1958 ਨੂੰ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਐਸ.ਐਸ. ਦੁਲਟ ਅਤੇ ਮਾਨਯੋਗ ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਜਸਟਿਸ ਕੇ.ਐਲ. ਗੋਸਾਈਂ।

ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਤੇ ਸੈਕਟਰੀ, ਰੀਜ਼ਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਦੇ ਪਬਲਿਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਰਿੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ 4 ਤੋਂ 8 ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਅਪੀਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਪੁਨਰਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਡੀ.ਕੇ ਮਹਾਜਨ, ਆਰ. ਸੱਚਰ ਅਤੇ ਜੀ.ਪੀ. ਜੈਨ।

• ਐਸ ਐਮ ਸੀਕਰੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ, ਰਾਜ ਲਈ ਅਤੇ ਕੇਐਸ ਥਾਪਰ, ਐਮਐਸ ਸੇਠੀ ਅਤੇ ਐਮਐਸ ਗੁਜਰਾਲ, ਹੋਰ ਜਵਾਬਾਂ ਲਈ।

ਆਰਡਰ

ਗੋਸਾਈਂ, ਜੇ.-ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਤੱਥ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1957 ਨੂੰ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ 4 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 5 ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ, ਇੱਕ-ਇੱਕ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 4 ਤੋਂ 8 ਨੂੰ, ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ।

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਬਾਲਾ, ਬੰਬੀਆ ਐਕਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ 17 ਅਕਤੂਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਆਪਣੇ ਮਤਾ ਨੰਬਰ 13 ਦੁਆਰਾ, ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਲਿਆ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਮਤਾ ਪਾਇਆ ਕਿ ਚੇਅਰਮੈਨ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰ: 4 ਤੋਂ 8, ਇਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਕ, ਫਿਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ-

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨਾ
ਬਨਾਮ
ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ

ਗੋਸਾਈ ਜੇ.

- ਨੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਪਟਿਆਲਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਲਈ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਸੀ ਅਤੇ ਉਕਤ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਜੋ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਾਲਕਾ-ਸਿਮਲਾ ਰੂਟ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ 5 ਪਰਮਿਟ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਨੇ ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਭੇਜੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ 5 ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸਵਿਧਾਨ। ਉਹ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸੇ ਰੂਟ ਲਈ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਹਨ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹਨ; ਸਕੱਤਰ, ਸੂਬਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪੰਜਾਬ, ਵੱਲੋਂ ਸਕੱਤਰ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਬਾਲਾ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ 8807/T, ਅਤੇ ਸੂਬਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਵੱਲੋਂ ਸਕੱਤਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੰਬਰ 12541/T ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ, ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਬਾਲਾ, ਉਹ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਰੂਟ 'ਤੇ ਜਨਤਕ ਕਾਰ ਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਯੋਗ ਸਨ; ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ੀਅਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪੰਜਾਬ ਦੁਆਰਾ 31 ਦਸੰਬਰ, 1956 ਦੇ ਆਪਣੇ ਦਫ਼ਤਰ ਦੇ ਮੀਮੋ ਨੰਬਰ 9440/ਟੀ/ਐਲ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਰੱਖੋ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨਾ
ਬਨਾਮ
ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ

ਗੋਸਾਈ ਜੇ.

ਕਾਲਕਾ-ਸਿਮਲਾ ਰੂਟ 'ਤੇ " ਸਰਕਾਰੀ ਕੰਮ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੰਗਾਮੀ ਅਤੇ ਅਣਕਿਆਸੀਆਂ ਲੋੜਾਂ" ਲਈ ਰਿਜ਼ਰਵ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 2 ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਕਿ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੋਧ) ਐਕਟ (ਐਕਟ 28 ਆਫ 1948) ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਨਾਲ ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਵੀ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੇ

ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ; ਕਿ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਨੂੰ ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਮੰਡਲ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਧਾਰਾ; ਕਿ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) 1956 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਅਤੇ ਉਲਟ ਹੋਣ ਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ; ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਗਲਤ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸਨੇ ਐਕਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿਣ ਵੇਲੇ ਉਸਨੇ ਇਹ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਬਾਲਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੈਮ ਪੋਰਰੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵੀ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਅਤੇ ਬੇਕਾਬੂ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਆਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਟ

ਜਾਰੀ ਕਰਨ।

ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਅੰਬੀਆ ਸਾਬਕਾ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਟੀ ਰੇਸਪੋਰਟ ਸਹਿ-ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸਹਿਯੋਗੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ⑧° ੧° ੯', ਨੇ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੀ ?

* ਜਾਂ ਮਾਲਾ ਈਮਾਨਦਾਰ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸ- ਡੋਰ "ਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ —;— ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ।

I ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ ਗੋਸਾਈਂ, ਜੋ -

(d) ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਸ੍ਰੀ ਡੀ ਕੇ ਮਹਾਜਨ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ-

- (1) ਕਿ ਇਹ ਕੇਸ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 254 ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਮੁਕੱਦਮਾ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਜਾਂ ਉਲਟ ਹੋਣ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 254 ਦੇ ਪੈਰਾ (2) ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਅਨੁਸਾਰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ,
- (2) ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਗਲਤ ਸੀ,
- (3) ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ,
- (4) ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਅਣ-ਪ੍ਰਤੀਬੰਧਿਤ ਅਤੇ ਬੇਕਾਬੂ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨਾ
ਬਨਾਮ
ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ

ਗੋਸਾਈ ਜੇ.

ਅਥਾਰਟੀ ਟੈਮ ਪੋਰਟਰੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ
ਅਤੇ ਇਸਲਈ, ਬੇਕਾਰ ਅਤੇ ਅਯੋਗ ਸੀ।

ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਐਡਵੋਕੇਟ-ਜਨਰਲ ਨੇ ਕਿਹਾ-

(i) ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਅਤੇ 1956 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਅਸੰਗਤਤਾ ਜਾਂ ਅਪਮਾਨਜਨਕਤਾ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ,

(ii) ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਾੜੀ ਗੱਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਲੰਮੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਤੱਕ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾੜੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਸੀ। 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਉਸ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਗਲਤ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ,

(iii) ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਸਾਰੇ ਤੰਬੂਆਂ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਵੀ ਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਸਥਾਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪਰਮਿਟ,

(v) ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 55 ਅਤੇ 56 ਨੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਅਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਵੇਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨਾ ਬਨਾਮ
ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ

ਗੋਸਾਂਈ ਜੇ.

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਉਕਤ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ, ਇਸ ਲਈ, ਅਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(

ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਤੇ ਉਪਰੋਕਤ-ਦੱਸੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਅਤੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ-

- (1) ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੋਧ) ਐਕਟ (1948 ਦਾ ਐਕਟ 28) ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਇਨ੍ਹੇ ਉਲਟ ਹਨ ਜਾਂ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ,
- (2) ਕੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ,
- (3) ਕੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਬੇਕਾਬੂ ਅਤੇ ਅਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੇਕਾਰ ਅਤੇ ਅਯੋਗ ਸੀ,
- (4) ਕੀ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਇਹ ਇਮਤਿਹਾਨ ਦੇਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਲਾ ਸੀ।
ਵਫ਼ਾਦਾਰ

ਪੁਨਰ ਖਿੰਦੂ ਨੰ. 1. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਪੂਰਬੀ ਪੰਜਾਬ ਸੋਧ) ਐਕਟ (1948 ਦਾ ਐਕਟ 28) ਆਈ.

1598

PUNJAB SERIES

[VOL. XI]

12 ਜੁਲਾਈ, 1948 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ 'ਤੇ

!

26 ਜਨਵਰੀ, 1950¹ x ਦੀ ਧਾਰਾ 372 ਦਾ ਧੇਰਾ (1) ■ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ
ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:-

^

“ਧਾਰਾ 395 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ
ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਰ ਦੂਜੇ ਪੱਖ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਭਾਰਤ
ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ; ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ
ਵਿਚੋਲਗੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਰਹੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਸਮਰੱਥ ਵਿਧਾਨ
ਮੰਡਲ ਜਾਂ ਮੈਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ
ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ *1 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।”

ਮੈਂ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ "ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ" ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ
ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਪੜ੍ਹਦੀ ਹੈ: -

"ਇਸ ਲੇਖ ਵਿੱਚ 'ਲਾਗੂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ' ਦੀ ਸਮੀਕਰਨ * ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ
ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਮਰੱਥ
ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਜਾਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ
ਪਹਿਲਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਜਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੇ
ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਖਾਸ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਨਾ ਹੋਣ।”

ਉਪਰੋਕਤ ਦੋ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1948 ਦੇ ਪੰਜਾਬ
ਐਕਟ 28 ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ "ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ" ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ,
ਭਾਵ,
ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਸੰਵਿਧਾਨ / ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਦੋਂ ਤੱਕ
ਲਾਗੂ ਰਹੇਗਾ /- * ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂ ਰੱਦ ਜਾਂ ਸੋਧਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ। *

ਰਾਮ ਚੰਦਰ ਮਿਸ਼ਰਾ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਧਾਨ , ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਬੋਰਡ ਗਨ ਜਾਮ, (1), ਉੜੀਸਾ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼
ਬੈਂਚ

(1) ਏਆਈਆਰ 1951 ਉੜੀਸਾ 1

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਦਰਾਸ ਲੋਕਲ ਬੋਰਡ ਐਕਟ (1920) ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ 1939 ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939) ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਲੋਕਲ ਬੋਰਡ ਐਕਟ

1920, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1935 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ 'ਸੂਬਾਈ ਕਾਨੂੰਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਰੋਧਤਾਈ ਹੈ।

ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਮੌਜੂਦਾ "ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ" ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ "ਸੰਘੀ ਕਾਨੂੰਨ" ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ "ਸੂਬਾਈ ਕਾਨੂੰਨ" ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ। "ਸੰਘੀ ਕਾਨੂੰਨ" ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ "ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ"। ਉਪਰੋਕਤ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬੈਂਚ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1935 ਦੀ ਧਾਰਾ 107(1) ਦੀ ਬਿਲਕੁਲ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਪਵਾਦ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਪੈਸ਼ਲ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨ ਮੰਡਲ ਨੇ 1939 ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਉਹ ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 166 ਦੀ ਹੋਂਦ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣੂ ਸਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਰਾਦਾ

ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 134 ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰ ਕਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਰੀ - ਪੀਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 372 ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਐਕਸ ਪ੍ਰੈਸ ਰੱਦ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਅਪ੍ਰਤੱਖ। ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਮੇਰੇ ਨਿਰਣੇ ਵਿਚ 'ਰੱਦ' ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਸਾਬਕਾ ਪ੍ਰੈਸ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਿਸਟਰ ਸੀਕਰੀ ਫਿਰ ਤਾਕੀਦ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਆਮ ਧਾਰਨਾ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ, ਜੇ ਕੋਈ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਉਸਨੇ ਅੱਗੇ

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ- ਆਪਰੇਟਿਵ
ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ
ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ
ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਤਾਕੀਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਅਨੁਮਾਨ ਤਾਂ ਹੀ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਪੂਰਵ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੰਗਤ ਸਨ ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਣਗੇ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਉਹ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ-

ਗੋਸਾਈਂ ਜੇ.

- (1) ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਗੁਪਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਪੀ ਰਾਜ (1),
- (2) ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰਮੰਡਲ ਅਤੇ ਹੋਰ (2),
- (3) ਕਾਲੀਕਟ ਵਿਨਾਡ ਮੋਟਰ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤ੍ਰਿਚੁਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (3),
- (4) ਪ੍ਰਧਾਨ ਮੰਤਰੀ ਬ੍ਰਮਦਾਥਨ ਨੰਬੂਰੀਪਦ ਬਨਾਮ ਕੋਚੀਨ ਦੇਵਸਵਮ ਬੋਰਡ (4),
- (5) ਰੇ ਏ ਐਸ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (5),

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਨਿਯਮ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰੇਜ਼ ਆਨ ਸਟੈਚੂਟ ਲਾਅ, ਪੰਜਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਦੇ ਪੰਨਾ 344 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: -'

ਹਿੱਲ ਬਨਾਮ ਹਾਲ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ, "ਟੀ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦਾ " ਕਿ ਦੋ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਦੁਰਘਟਨਾਤਮਕ ਅਸੰਗਤਤਾ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਪੁਰਾਣੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ; ਅਜਿਹੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਗਲਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਧੌਕਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। 'ਕਿਹੜੇ ਸ਼ਬਦ,' 'ਦਿ ਇੰਡੀਆ' ਵਿਚ ਡਾ. ਲੁਸਿੰਗਟਨ ਨੇ ਕਿਹਾ, 'ਇਹ ਅਰਥ ਰੱਖ ਕੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰੇਗਾ?'

- (1) 1957 SCR 423
- (2) 58 CLR 618
- (3) ਏਆਈਆਰ 1958 ਕੇਰਲਾ 19
- (4) ਏਆਈਆਰ 1956 ਟਰੈਵ. ਕੋਚੀਨ 19
- (5) ਏਆਈਆਰ 1954 ਮੈਡ. 983

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ-
ਸੇਵਾਦਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-
ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੁਸਾਇਟੀ
ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ
ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ ਅਤੇ
ਹੋਰ

ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ। ਜੇਕਰ, ਇੱਕ ਪਾਸੇ, ਆਮ ਧਾਰਨਾ ਅਜਿਹੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ, ਜੇ ਕੋਈ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਇਸ ਲਈ, ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ "ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ । ਪੂਰਵ ਕਾਨੂੰਨ, ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ , ਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਇਸਦੇ ਉਪਬੰਧ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੰਗਤ ਸਨ; ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਣਗੇ; ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਸਮੁੱਚਾ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਸ਼ਾਇਦ ਸਭ ਤੋਂ ਔਖਾ ਮਾਮਲਾ ਉਹ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ, ਸਾਰੇ ਆਮ ਤਰਕ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪੁਰਾਣੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੋਈ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬੇਤੁਕੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇਗੀ ।' ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੂਜਾ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਆਉਣ ਨਾਲ, ਸਕੋਤ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰਨਾ - ਕਦੇ ਵੀ ਪੱਖਪਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 'ਸਾਨੂੰ ਇੱਕ ਲੋੜੀਂਦਾ ਐਕਟ ਦੁਬਾਰਾ ਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਭਾਵ ਦੁਆਰਾ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਠੋਸ ਕਾਰਨ ਦੇ*,

ਗੋਸਾਈ ਜੇ,

ਓਮ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਗੁਪਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਪੀ ਰਾਜ (1) ਵਿੱਚ , ਜੋ ਨੁਕਤਾ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਡਿੱਗਿਆ ਉਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਰੋਕੂ ਕਾਨੂੰਨ, 1947, (1) 1957 ਐਸੀਆਰ "423 " ਦੇ ਪ੍ਰੋ ਵਿਜਨਜ਼ -

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ ਭਾਰਤੀ ਦੰਡਾਵਲੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 409 ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ- ਆਪਰੇਟਿਵ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਪੰਨਾ 434 ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਗੋਸਾਈ ਜੇ. “ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਦੰਡਾਵਲੀ ਦੀ ਧਾਰਾ 409 ਨੂੰ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਰੋਕੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਕ੍ਰਮ।”

ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਸਟੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੇ ਕਾਮਨਵੈਲਥ ਅਤੇ ਹੋਰ
(1), ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੇ ਸੀਵਿਯਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 109 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕੇਸ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 329 ਨੇ - ਮਰੀਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਮਰੀਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 13 ਨੇ ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਰਾਜ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਦੁਬਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1912-1935 ਦੀ ਧਾਰਾ 329 ਨੇ "ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੇ ਤੱਟ 'ਤੇ ਜਾਂ ਨੇੜੇ" ਡੁੱਬੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ, ਰਾਸ਼ਟਰਮੰਡਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ, ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰਮੰਡਲ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਅਸੰਗਤਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਵਿਕਟੋਰੀਆ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੋਰਟ ਫਿਲਿਪ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਮਰੀਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਵਾਂਝਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਲਾਗਤ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ। ਲੈਬਮ, ਸੀਜੇ, ਜਿਸ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੰਨਾ 626 'ਤੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁੱਖ ਫੈਸਲਾ ਲਿਖਿਆ : -

“ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਰਾਜ ਭਾਗ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ, ਸਿਰਫ਼ ਆਮ ਦੌਲਤ ਸੈਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਉੱਥੇ ਹੈ, ਪਰ, ਕੋਈ

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ-
ਸੇਵਾਦਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ-
ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੁਸਾਇਟੀ
ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ
ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ ਅਤੇ
ਹੋਰ
ਗੋਸਾਈਂ ਜੇ .

ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣਾ।
ਕਾਮਨਵੈਲਥ ਸੈਕਸ਼ਨ ਸਿਰਫ ਮੰਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ
ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ
ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕੋਲ ਸਮਾਨ ਸ਼ਕਤੀ
ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ
ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ
ਦਰਸਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਦੋ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚ
ਕੋਈ ਅਸੰਗਤਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਕਈ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਕੋਲ ਇੱਕੋ
ਮਲਬੇ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ
ਅਤੇ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਜਨਤਕ
ਅਥਾਰਟੀ, ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਉਸੇ ਮਲਬੇ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕ ਹੋ
ਸਕਦਾ ਹੈ। ”

ਕਾਲੀਕਟ ਵਿਨਾਡ ਮੋਟਰ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਤ੍ਰਿਚੂਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (1) ਵਿੱਚ
, ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਲਈ ਆਇਆ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਦਰਾਸ ਦੁਆਰਾ
ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 64 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਨੂੰ
ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 1954 ਦਾ ਐਕਟ 39, 1956 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 100
ਦੁਆਰਾ ਨਵੀਂ ਪਾਈ ਗਈ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ
ਇਸਲਈ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 254(1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ
ਸੀ। ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64(2) ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ: -

"ਉਪਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ

(1) ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ- ਆਪਰੇਟਿਵ
ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ
ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ
ਅਤੇ ਹੋਰ

ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ, ਨਿਯਮਤਤਾ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਗਤੀ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਉਸ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰੋ ਜੋ ਇਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ।"

ਗੋਸਾਈ ਜੇ.

1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 64-ਏ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ
ਅਧੀਨ :-

“ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਮੰਗ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਰਾਜ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿ ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਆਰਡਰ ਗਲਤ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ, ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਉਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ।”

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਐਕਟਾਂ ਵਿਚਲੇ ਉਪਬੰਧ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧੀ ਸਨ ਅਤੇ ਦੋ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ, ਇਕ ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਅਧੀਨ, ਸਹਿ-ਮੌਜੂਦ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

, ਬ੍ਰਾਮਦਾਥਨ ਨੰਬੂਰੀਪਦ ਬਨਾਮ ਕੋਚੀਨ ਦੇਵਸਵਮ ਬੋਰਡ (1) ਵਿੱਚ, ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਨੇ ਕੋਚੀਨ ਦੀ ਮੈਂਬਰਸ਼ਿਪ ਲਈ ਤ੍ਰਾਵਣਕੋਰ-ਕੋਚੀਨ ਹਿੰਦੂ ਧਾਰਮਿਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦੋ ਹੋਰ ਅਯੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਿਆ।

(1 ਏਆਈਆਰ 1956 ਟ੍ਰੈਵ-ਕੋਚੀਨ 19

“

ਦੇਵਸਵੇਮ ਬੋਰਡ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ⁷¹¹ ⑧ ਅੰਬਾਲਾ - ਦੋਵਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਫ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸਹਿ-ਅਨੁਮਾਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਸਹਿ-ਹੋਂਦ ਦੀ ਅਸੰਭਵ ਸੰਭਾਵਨਾ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 17 'Q' ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:-

ਸਹਿ-ਹੋਂਦ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ 'ਤੇ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਯੋਗਤਾ ਦੇ ਨਵੇਂ ਆਧਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੈਤਿਕ ਗਿਰਾਵਟ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੀ ਅਪਰਾਧਿਕ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨਗੇ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਯੋਗਤਾ ਦੇ ਨਵੇਂ ਆਧਾਰ ਇੱਕ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਵੀ ਹਨ। ਸੀਵਧਾਨ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੌਜੂਦ ਚਾਰਾਂ ਦਾ tion ਜਾਂ ਪੂਰਕ।¹

ਰੀਏਐਸ, ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (1) ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਜੋ ਨੁਕਤਾ ਉੱਠਿਆ ਸੀ, ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਦਰਾਸ ਪ੍ਰੋਹਿਬਿਸ਼ਨ ਐਕਟ (1937 ਦਾ 10) ਦੀ ਧਾਰਾ 4(2) ਜੋ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਸੀ, ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਸੀ।, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸਨੇ ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਨੁਮਾਨ ਜੋੜਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਵੀਡੈਂਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਰ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮਦਰਾਸ ਪ੍ਰੋਹਿਬਿਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4(2) ਇਸਲਈ, ਸਬੂਤ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ, ਸਟੀਵਰਟ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰੈਂਜੇਂਦਰ ਕਿਸ਼ੋਰ (2), ਦ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਜ਼ਵੇਰਭਾਈ ਅਮੇਦਾਸ, (3), ਜ਼ਵੇਰਭਾਈ ਅਮੇਦਾਸ ਬਨਾਮ ਬਬੇ ਸਟੇਟ (4) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।, ਚ, ਟਿਕਾ ਰਾਮਜੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਆਦਿ, ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, (5), ਅਤੇ ਅਹਿਮਦ ਖਾਨ ਬਨਾਮ ਬਾਦਸ਼ਾਹ (6)।

- (2) ਏਆਈਆਰ 1939 ਕੈਲ. 628
- (3) ILR 1954 ਬੰਬ. 117
- (4) (1955) 1 SCR 799
- (5) (1956) SCR 393
- (6) ਏਆਈਆਰ 1948 ਲਾਹ. 120

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ- ਆਪਰੇਟਿਵ
ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ
ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ
ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਸਟੀਵਰਟ ਬਨਾਮ ਬਰੋਜ਼ੋਂਦਰ ਕਿਸ਼ੋਰ (1) ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲੇ ਲਈ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਅਸਾਮ ਕੋਰਟ ਆਫ ਵਾਰਡਜ਼ 4 ਸੋਧ ਐਕਟ (1937) ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 10-ਸੀ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ (ਜਿਸ ਨੂੰ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ 1937 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਸਾਮ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।) ਅਨੁਸੂਚੀ 7, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ, 1935 ਵਿੱਚ ਸਮਕਾਲੀ ਵਿਧਾਨ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਕੁਝ "ਮੌਜੂਦਾ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ" ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ] ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਰਾਖਵਾਂ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ " ਲੋੜੀਂਦੇ ਗਵਰਨਰ-ਜਨਰਲ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਗਵਰਨਮੈਂਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ

ਗੋਸਾਈ ਜੇ.

107(2) ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 107 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਬਦਨਾਮੀ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਹਨ, ਪਰ ਸ਼੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਉੱਤੇ, ਜੋ ਉਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਕਤ ਨਿਰੀਖਣ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:-

“ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਬਹੁਤ ਤੰਗ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ # ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਿੱਧਾ ਟਕਰਾਅ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ 'ਕਰੋ' ਅਤੇ ਦੂਜਾ 'ਨਾ'। ਅਜਿਹੇ ਕਈ ਮਾਮਲੇ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ 'ਨਾ ਕਰੋ' ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ। ਸਹੀ * ਪਰੀਖਿਆ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਕੀ ਅਤੇ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕਾਨੂੰਨ ਅਜਿਹੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। <*

ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਜ਼ਵੇਰਭਾਈ (2) ਵਿੱਚ ਤੱਥ ਇਹ ਸਨ। ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਪਲਾਈਜ਼ (ਅਸਥਾਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ) ਐਕਟ, 1946 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)

(1) ਏ.ਜੇ.ਆਰ. 1939 ਕੈਲ. 628

(2) ਐਲ.ਐਲ.ਆਰ. 1954 ਬੰਬ 117

ਬਸਰਤੇ ਕਿ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤਿੰਨ ਸਾਲ * ਕੈਦ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਯੋਗ ਸੀ। ਬੰਬਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਪਲਾਈਜ਼ (ਅਸਥਾਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ) ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਅਤੇ ਪਸ਼ੂ ਨਿਯੰਤਰਣ (ਦੰਡ ਦੀ ਵਾਧਾ-

ਸਬੰਧ) ਐਕਟ, 1947 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਐਕਟ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੱਤ ਸਾਲ ਦੀ ਕੈਦ ਦੀ ਵਧੀ ਹੋਈ ਸਜ਼ਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

* ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਪੱਖੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੰਡੀਆ ਐਕਟ 1949 ਵਿੱਚ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ

ਫਿਰ 1950 ਵਿਚ, ਪਰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਦੀ ਕੈਦ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੀ ਗਈ। ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਪਲਾਈਜ਼ (ਅਸਥਾਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ) ਐਕਟ, 1946 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ (ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਟੇਟ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੇਸ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਕਰ ਰਿਹਾ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੈਸ਼ਨ ਜੱਜ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਬੰਬਈ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਲਈ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਵਡੇਕਰ ਅਤੇ ਚੈਨਾਨੀ, ਜੇ.ਜੇ. ਦੀ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਸੀ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ ਸੀ, ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਰਾਏ ਸੀ ਕਿ ਬੰਬਈ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਬੰਬਈ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਚਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਫਿਰ ਮਾਮਲਾ ਚਾਗਲਾ, ਸੀ.ਜੇ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ, ਜੋ ਚੈਨਾਨੀ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਖਿਆ: -

“ਇਸ ਲਈ ਉਚਿਤ ਪਰੀਖਿਆ ਉਹ ਹੈ ਜੋ ਮਿਸਟਰ ਜਸਟਿਸ ਸੁਲੇਮਾਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਕੀ ਦੋਵਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੀ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕੱਠੇ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਦੋਵਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕੱਠੇ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ,

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ- ਆਪਰੇਟਿਵ
ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ
ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ ਅਤੇ
ਹੋਰ

ਫਿਰ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਉਸ ਪਰੀਖਿਆ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕੀ 1950 ਦੇ ਐਕਟ LII ਵਿਚ ਦਰਜ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ

ਗੋਸਾਈ ਜੋ

ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਜ਼ਾ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਹੋਵੇਗੀ, ਨੂੰ ਬੰਬੇ ਐਕਟ XXXVI ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ? 1947 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਸੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਜ਼ਾ ਸੱਤ ਸਾਲ ਹੋਵੇਗੀ? ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬਰਾਬਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਉਪਬੰਧ ਇਕੱਠੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ, ਇੱਕ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਰਾਹ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਸੰਸਦ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਮੰਨਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭਾਰਤ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਵੇਰਭਾਈ ਅਮੇਦਾਸ ਬਨਾਮ ਬੰਬੇ ਸਟੇਟ (1) ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੇ ਚਾਗਲਾ, ਸੀ.ਜੇ., ਅਤੇ ਚੈਨਾਨੀ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੰਬੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੰਨਾ 809 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: -

“ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 254(1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਕਿ ਕੀ ਸੰਸਦ ਦਾ ਕੋਈ ਐਕਟ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ; ਪਰ ਉਹ ਸਿਧਾਂਤ ਜਿਸ 'ਤੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਯਮ ਟਿਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, '(1) (1955) 1 SCR 799 ”

Th® ^b® 13 Ex ' ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸਹਿ- ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ।

ਪਹਿਲਾਂ, ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਦੋਵੇਂ ਇਕੱਠੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਹੀਂ ਖੜੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਫਿਰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਨੂੰ ^X' ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ,

ਅਨੁਛੇਦ ^ c, 254(2) ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਬਰਾਬਰ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਉਸੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ -;-
ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲਾ। ਅਸੀਂ ਗੋਸਾਈਂ, ਜੇ।

ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ 1947 ਦੇ ਬੰਬੇ ਐਕਟ ਨੰ. XXXVI ਦੀ ਧਾਰਾ 2 1950 ਦੇ ਐਕਟ ਨੰ. LII ਦੁਆਰਾ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ 1946 ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਪਲਾਈਜ਼ (ਅਸਥਾਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ) ਐਕਟ ਨੰ. XXIV ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪ੍ਰਬਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।"

ਵਿਚ ਚੌ. ਟੀਕਾ ਰਾਮਜੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਆਦਿ, ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (1), ਗਨੇ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ (ਸਪਲਾਈ ਅਤੇ ਖਰੀਦ ਨਿਯਮ) ਐਕਟ 1953 ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਤੰਬਰ 2018 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ 27, 1954, ਅਤੇ 9 ਨਵੰਬਰ, 1955, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 16 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ 2 (ਬੀ) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਉਪ ਧਾਰਾ 1 (ਏ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਅਧੀਨ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਿਰੋਧੀ ਸਨ। 1951 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ LXV ਅਤੇ 1955 ਦੇ X ਤੱਕ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਹਰੇਕ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਗਏ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਕਿ "ਇਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਆਪਸੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦੂਜੇ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇੱਕ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਦੁਆਰਾ ਖਾਈ "ਅਤੇ ਉਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਯੂਪੀ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਸਨ।

ਅਹਿਮਦ ਖਾਨ ਬਨਾਮ ਬਾਦਸ਼ਾਹ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੇਸ, ਫਰੰਟੀਅਰ ਕ੍ਰਾਈਮਜ਼ (ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ

(1) (1956) SCR 393

(2) A.L.R 1948 ਲਾਹ. 120

Th Se^Sen EX 'S r d ers ' ^ roccc ^ n S s ! ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਅਤੇ ਐਕਟ) ਪੰਜਾਬ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੇ- ਆਰਡੀਨੈਂਸ 2 ਆਫ 1946। ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹਨ, ਪਰ ਇੱਕ ਟੈਨੇਬਰ ^ ਸਟੀਵਰਟ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰੇਜ਼ੋਦਰ ਕਿਸ਼ੋਰ (1) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ, ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਨ।

ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ
ਹੋਰ

-----ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟੈਸਟਾਂ ਕਿ ਕੀ ਪ੍ਰੋ- ਗੋਸਮ, ਜੇ. ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਦਰਸ਼ਨ-

ਗਏ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ' ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ 62 ਨੂੰ 1956 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੁਆਰਾ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਦੇ ਤਿੰਨ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਕ੍ਰੇਜ਼ ਅੰਨ ਸਟੈਚਿਊਟ ਲਾਅ ਤੋਂ ਮੇਰੇ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹਵਾਲਾ ਅਤੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: -

- (1) ਕੀ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੰਗਤ ਹਨ।
- (2) ਕੀ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਣਗੇ।
- (3) ਕੀ ਸੰਸਦ ਨੇ 1956 ਦਾ ਐਕਟ 100 ਬਣਾ ਕੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ।

ਉਪਰੋਕਤ ਜਾਂਚਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੁਣ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ 1956 ਦੇ ਸੈਂਟਰਲ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ 1956 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 44 ਨੇ ਦੋ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਅਥਾਰਟੀਜ਼, ਅਰਥਾਤ, (1) ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ (2) ਕੁਝ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਜ਼ ਦੇ ਗਠਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ।

ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਨੂੰ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਸਹਿ-

ਨਿਆਇਕ ਅਨੁਭਵ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44-ਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ^{ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰ- ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਿਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ} ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬਜ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ। ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਦੀ ਦਲੀਲ -----ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਸਮਰੱਥ ^{ਗੋਸਮ, ਜੇ।} ਹੈ।

ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਗਠਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਦੋਵੇਂ ਇਕੱਠੇ ਨਹੀਂ ਖੜੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਦੋਵੇਂ ਇਕੱਠੇ ਹੋਣ ਨਾਲ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਣਗੇ। ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜੋ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਜ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਨੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਫ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰ ਉਹ ਹੋਣਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਉਕਤ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਅਥਾਰਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। , ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਖੜੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਨੇ ਅੱਗੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਗਠਨ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਗਠਨ ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਹੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਖਤਿਆਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 44 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਇੱਕ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ ^{ਅਧਿਕਾਰੀ।} ਸਥਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ^{ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ} ^{etty LW} ਸੈਂਟਰਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਕੁਝ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਰਾਜ ਦਾ ^{ਊਠ} ਉਸ ਸੰਕਲਪ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ 1 ਐਕਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ^{ਗੋਸਾਈਂ} ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ-ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਾਰੇ ਪਰਮਿਟ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 42, 43, ਆਦਿ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ

ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਾਧਾਰਨ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਲਈ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਡਿਪਾਰਟਮੈਂਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕੁਝ ਕੰਮ ਉਕਤ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਾਰਜ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਸਾਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਜ ਉਹ ਬਣਾਉਣ ਸਮੇਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸਾਰੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਦੁਬਾਰਾ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ)।— 1956 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ

ਕੋਈ ਵੀ ਕੇਸ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਤਿੰਨ ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ ਸੰਕਟਕਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਏ), (ਬੀ) ਅਤੇ ਸਰਵਿਸਮੈਨ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਜੋੜੀ ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: -

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਸੇਵਾਦਾਰ
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੋ- ਆਪਰੇਟਿਵ
ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ
ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਮ ਅਤੇ
ਹੋਰ

(d) ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।" ਗੋਸਾਈ ਜੇ.

1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਨੇ ਦੋ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ "ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹੋਰ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਜੋੜੀ। ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਉਹ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਜੋ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਖਾਲੀ ਚੈੱਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਦਾ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 62 ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੀ। ਸੰਕਟਕਾਲੀਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਤੋਂ ਹੀ ਇਸ ਦੀ ਘੇਰਾਬੰਦੀ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਸੂਚੀ ਦੇਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ। 1948 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਸਮੱਸਿਆ ਖੜ੍ਹੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ * ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸੰਕਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਜੋੜ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਸਦ ਨੇ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ * * (ਡੀ) ਜੋੜ ਕੇ ਦਿਖਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਥੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਮਕਸਦ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਹ ਤਾਕੀਦ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਿ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ f * ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ

1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਗਏ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ।
ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਾਦ

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ ਮਿਸਟਰ ਸੀਕਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਵੀ ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਘਿਣਾਉਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਾਰਲੀਮੈਂਟ ਨੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਉਹ ਹੋਰ*^ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਲੋੜ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਤਾਂ

-----ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਸਕਦੀ ਸੀ ਗੋਸ਼ਾਈ, ਜੇ. ਅਸਥਾਈ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧ 1956 ਦੇ ਐਕਟ 100 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਇੰਨੇ ਉਲਟ ਜਾਂ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਦੁਬਾਰਾ. ਬਿੰਦੂ ਨੰ. 2. -ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪਰਮਿਟ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਟੇਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਦੋ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਲਈ ਨਵੇਂ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਸ੍ਰੀ ਡੀ.ਕੇ. ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਿਰਫ ਉਹੀ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਵਰਤ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਉਸ ਨੂੰ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 6022(S) 6326 (Ch) T/57/5891, ਮਿਤੀ 1 ਜੁਲਾਈ, 1957, ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ;—

- (1) ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਲਏ ਗਏ ਰੂਟਾਂ ਤੋਂ ਵਿਸਥਾਪਿਤ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦਾ ਪੁਨਰਵਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ;

(ii) ਜਨਤਕ ਕਾਰ ਦੇਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ-

(ii) ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਤੋਂ ਟਾ ਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਰਿਕਸ਼ਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।
ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਹਨ

* ਧਾਰਾ 54 ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਧੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 55, 56 ਅਤੇ 57 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਜ-ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਧਾਰਾ 54 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਵਧਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ। 62. ਉਹ ਤਾਕੀਦ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਟਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਸਾਰੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਕੇਵਲ ਧਾਰਾ 54 ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਭੁਲੇਖਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਵੀਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਧਾਰਾ 57 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਅਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ। * * *. ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪਰਮਿਟ ਅਸਥਾਈ ਮਿਆਦ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹੀ ਗਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ

ਅੰਬਾਲਾ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਐਕ- ਪੀਰੀਓ ਆਪਰੇਟਿਵ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਿਮਿਟਡ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਉਹ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਮਤਲਬ ਕਿ ਉਹ ਉਕਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ Per ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (20) ਵਿੱਚ "ਪਰਮਿਟ" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ :-

ਗੋਸਾਈ, ਜੇ.

'ਪਰਮਿਟ' ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਸੂਬਾਈ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇੱਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ, ਜਾਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ, ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਕੈਰੀਅਰ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। "

ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਉਹ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(20) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਇਸ ਦਾ ਇਹ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਟ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਦੁਬਾਰਾ. ਬਿੰਦੂ ਨੰ. 3.—ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਜੋੜੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ: —

"(d) ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

ਸ੍ਰੀ ਡੀ ਕੇ ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਬੇਕਾਬੂ ਅਤੇ ਅਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਆਪਣੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਉਹ ਮੇਸਰਸ *ਦਵਾਰਕਾ ਪ੍ਰਸਾਦ ਲਕਸ਼ਮੀ ਨਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਦੋ ਹੋਰਾਂ* (1) 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ (171954 S.CR' 803) ਦੀ ਧਾਰਾ 4(3) ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ।

ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਕੋਲਾ ਕੰਟਰੋਲ ਆਰਡਰ, 1953, ਜਿਸ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਰਡਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ, ਨਵਿਆਉਣ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ, ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ, ਰੱਦ ਕਰਨ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸੋਧਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਬੇਪਣ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਯੋਗ ਸੀ।

ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 19(1)(g) ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਾਰੰਟੀਸ਼ੁਦਾ ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ (6) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ। ਇਹ

ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਵਿਵਾਦ ਇਸ ਸਧਾਰਨ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਬਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 55 ਅਤੇ 56 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਆਧਾਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 55 - ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਜਾਂ ਅਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖੇਗੀ, ਅਰਥਾਤ: -

- "(a) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਨਤਾ ਦੇ ਹਿੱਤ,
- (b) ਵਾਲੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਹੂਲਤ; ;
- (c) ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਢੁਕਵੀਂਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੇਵਾ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ;
- (d) ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਇਲਾਕਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ;
- (e) ਅਜਿਹੇ ਮੌਕਿਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਓਵਰਹਾਲ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ ਸਰਵਿਸ ਵਾਈਸ ਤੋਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ

- (f) ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟਾਂ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ;
- (g) ਕਿਸੇ ਨਾਜ਼ੁਕ ਜਾਂ ਨਾਸ਼ਵਾਨ ਕੁਦਰਤ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ; ਅਤੇ
- (h) ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮਾਰਕੀਟਿੰਗ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ; *

ਗੋਸਾਈ ਜੇ,

ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਨੇੜੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਰੂਟ ਜਾਂ ਰੂਟਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 56 ਸੀਮਾਵਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਸੈਕਸ਼ਨ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸਥਾਈ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 62 ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 57 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਸਥਾਈ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 55 ਅਤੇ 56 ਦੀ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨੂੰ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਇੱਕ ਬੇਕਾਬੂ ਜਾਂ ਅਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਹੈ। *ਮੈਸਰਸ ਦਵਾਰਕਾ ਪ੍ਰਸਾਦ ਲਕਸ਼ਮੀ ਨਰਾਇਣ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਦੋ ਹੋਰ (1)* ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ, ਇਸ ਲਈ, ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਦੁਬਾਰਾ. ਬਿੰਦੂ ਨੰ. 4.- ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਗਲਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਛੋਟੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਆਪਣੀ ਲੰਮੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੇ ਪੜਾਅ ਤੱਕ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾੜੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਵਫ਼ਾਦਾਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਉਕਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਬਾਲਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਆਪਣੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਿਆਂ ਉਕਤ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਸਨ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਅੰਬਾਲਾ ਨੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਲਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਲਟ ਦੱਸਦਿਆਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਥੋਂ ਦੇ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਤੋਂ 4 ਤੋਂ 8 ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਕੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਨੇ ਅੰਬਾਲਾ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਪਟਿਆਲਾ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਆਪਣੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਬਦਲ ਲਈ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਸਿੱਧੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਅਜਿਹਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹੁਣ 10 ਅਕਤੂਬਰ, 1957 ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਜਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਬਹੁਤਾ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਅਤੇ ਕਿਸ ਵਿੱਚ। ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ. ਜੇਕਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਮਾਲਾ-ਮਾਲ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਕਤ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਉਤਸੁਕਤਾ ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਵਾਲੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ

ਦੇ

ਅੰਬਾਲਾ ਸਾਬਕਾ- ਅਪਵਿੱਤਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਮਾਲਾ-ਮਾਫੀ ਸ਼ਵਾਦਾਰ ਨੂੰ ਉਸ ਜ਼ਮੀਨ ਉੱਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸ਼੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ 1948 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ 28 ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਹਨ। * ਬਹੁਤ ਚੌੜਾ ਹੈ ਅਤੇ ਘੋਰ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਧਾਰਾ 44-ਏ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੇ ਕੰਮ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਉਕਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਡੀ) ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਮਿੱਠੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਆਰਜ਼ੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਇਹ ਦੋ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੁਰਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਚੰਗਾ ਹੁੰਦਾ ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਕੰਮ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਬਣਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਅਜੀਬੋ-ਗਰੀਬ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਖਰਚਾ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਭੰਡਾਰੀ, ਸੀਜੇਆਈ ਸਹਿਮਤ ਹਨ।

ਦੁਲਟ, ਜੇ.—ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ

1784HC-UW W i-59-CP.,&S., ਪੰਜਾਬ, Chndigyb.

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ 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