1965 ఎస్ సి ర్ (1) 841

శ్రీ రోషన్ లాల్ గౌతమ్ వర్సెస్ స్టేట్ ఆఫ్ ఉత్తరప్రదేశ్ మరియు ఇతరులు

(హిదయతుల్లా, ఎం.గజేంద్రగడ్కర్, పి.బి.(సి.జె)వాంచూ, కె.ఎస్.దయాళ్, రఘుబర్మద్దోల్కర్, జె.ఆర్.)

అక్టోబర్ 26, 1964

రవాణా సేవల జాతీయీకరణ-నిర్దిష్ట మార్గాల నుంచి ప్రైవేటు ఆపరేటర్లను నిషేధించే పథకం-రూట్లకు సంబంధించి కాకుండా నిర్దిష్ట ప్రాంతానికి సంబంధించిన పర్మిట్లు కలిగి ఉన్న ఆపరేటర్ల హక్కులపై ప్రభావం చూపుతుందా-మోటారు వాహనాల (సవరణ) చట్టం 1956 ద్వారా సవరించిన సెక్షన్ 68సీ మోటారు వాహనాల చట్టం, 1939 ప్రకారం పథకం కింద అందించే సేవలు సరిపోతాయా?

ఆగ్రా ప్రాంతంలో రోడ్డు రవాణా సేవలను జాతీయం చేయడం, కొన్ని నిర్దిష్ట మార్గాల్లో ప్రైవేటుగా సర్వీసులు నడపడాన్ని నిషేధిస్తూ ఉత్తరప్రదేశ్ ప్రభుత్వం రూపొందించిన పథకాన్ని సవాలు చేస్తూ ఆగ్రా ప్రాంతంలో కాంట్రాక్టులకు సంబంధించి పర్మిట్ పొందిన పిటిషనర్ సవాలు చేశారు. హైకోర్టులో ఆయన దాఖలు చేసిన పిటిషన్ కొట్టివేయడం, లెటర్స్ పేటెంట్ అప్పీల్ కూడా విఫలం కావడంతో ప్రత్యేక సెలవుపై సుప్రీంకోర్టును ఆశ్రయించారు.

పిటిషనర్ తరఫున మూడు వాదనలు వినిపించారు :(1) ఈ పథకం యూపీ రోడ్డు రవాణా (అభివృద్ధి) చట్టం-1955లోని ఏ.3 ప్రకారం గతంలో ఇచ్చిన పథకం యొక్క పునరుత్పత్తి మాత్రమే, దీనిని హైకోర్టు కొట్టిపేసింది. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 68సీ ప్రశ్నలకు, యూపీ చట్టంలోని సెక్షన్ 3కు చాలా వ్యత్యాసం ఉందని, వాటికి పథకాలు సమాధానం చెప్పలేదన్నారు. (2) మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 68 సి ప్రకారం, ఇప్పటికే అమలులో ఉన్న వాటి స్థానంలో 'తగిన' రవాణా సేవలను అందించాల్సిన బాధ్యత రాష్ట్ర ప్రభుత్వంపై ఉంది, అయితే ఈ పథకం 16 కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీ సేవలకు మాత్రమే అందించింది. ఈ పథకం కింద ఈ సేవల సంఖ్యను మార్చవచ్చు కాబట్టి, మార్పు చేసినప్పుడల్లా రెండవది మళ్లీ సవాలుకు

తెరవబడుతుంది. (3) ఏదైనా మార్గం లేదా మార్గాలకు సంబంధించి పర్మిట్ కలిగి ఉన్న పిటిషనర్ ను మినహాయించడానికి కొన్ని మార్గాల్లో కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీలను నడపడానికి వీలు కల్పించినందున ఈ పథకాలు సరిగా రూపొందించబడలేదు.

హెల్డ్ : అప్పీలును కొట్టివేయాలి.

(1) సెక్షన్ 68సి "సమర్ధవంతమైన, తగిన, చౌకైన మరియు సక్రమంగా సమన్వయం చేయబడిన రహదారి రవాణా సేవ" గురించి "ప్రజాప్రయోజనాల దృష్ట్యా" పేర్కొన్నప్పటికీ ,యు.పి చట్టం "సాధారణ ప్రజల ప్రయోజనాలను" "సాధారణ శ్రేయస్సును లొంగదీసుకోవడం లేదా సమర్ధవంతమైన రవాణా వ్యవస్థను అభివృద్ధి చేయడం" గురించి మాత్రమే ప్రస్తావించింది. ఏదేమైనా, యు.పి.చట్టం కింద కూడా ప్రభుత్వం సాధారణ శ్రేయస్సు కోసం మరియు సమర్ధవంతమైన రహదారి రవాణా వ్యవస్థను నిర్వహించడానికి మరియు అభివృద్ధి చేయడానికి "తగిన", చౌకైన లేదా "ఆస్తి సమన్వయ" రహదారి రవాణా సేవల గురించి ఆలోచించదని అనుకోవడం తప్పు. భాషలో వచ్చిన మార్పులు నిస్సందేహంగా ఉన్నాయి కానీ పదాల ఉద్దేశం ఒకటే, 68 సి యొక్క ఖచ్చితమైన పదాలు పథకం యొక్క ఫ్రేమర్ల ముందు లేనప్పటికీ, వారు ఆ అంశాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్నారని చాలా స్పష్టంగా తెలుస్తుంది. వాస్తవానికి ఈ పథకంలోని సిఎల్ (3)లో "తగినంత రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ సర్వీస్" అనే పదాలను ఉపయోగించడం వారి భాషను పునరుత్పత్తి చేసింది. 68C మరియు s. 3 యొక్కది కాదు. ఎస్.68 సి యొక్క ఆవశ్యకతలు బహుశా మనస్సులో ఉన్నాయని ఇది సూచిస్తుంది. [845 బి-ఎఫ్]

(2) ఈ పథకం పదహారు కాంట్రాక్టులు ఇస్తుందని, భవిష్యత్తులో అది చెల్లుబాటు అవుతుందా లేదా అనే విషయాన్ని పరిగణనలోకి తీసుకోలేదు. [84 ఎ]

(3) మోటారు వాహనాల చట్టం ప్రకారం కొన్ని సెక్షన్లలో వైశాల్యానికి, మార్గానికి మధ్య వ్యత్యాసం ఉందనడంలో సందేహం లేదు, మరికొన్నింటిలో ఆ వ్యత్యాసం కనిపించడం లేదు. సెక్షన్ 51(2) (ఐ) లోని నిబంధనలు కొన్ని మార్గాలను నోటిపై చేయడం ద్వారా పర్మిట్ ప్రారంభంలో

ఉన్న ప్రాంతాన్ని తగ్గించవచ్చని, జాతీయాకరణ పథకం దృష్ట్యా తరువాత చేయడానికి ఎటువంటి అడ్డంకులు లేవని స్పష్టంగా చూపిస్తుంది. ఒక ప్రాంతాన్ని పర్మిట్ లో చేర్చినప్పుడు ఆ ప్రాంతాన్ని ఎంత సమర్థవంతంగా కట్ చేస్తారో, కాంట్రాక్ట్ బోగీలు మాత్రమే నడపగల మార్గాలను సూచిస్తారు. విస్తీర్ణాన్ని కుదించడం ద్వారా లేదా రూట్లను కుదించడం ద్వారా ప్రస్తుతం ఉన్న అనుమతులను సవరించే అధికారం ఉందని సెక్షన్ 68బి నిబంధనలు సూచిస్తున్నాయి. ప్రభుత్వ సంస్థలకు ప్రత్యేకంగా ఉన్న మార్గాలను స్వాధీనం చేసుకోవడం వల్ల ఆ రూట్లతో సహా ఆ ప్రాంతానికి పర్మిట్ ఉన్న పిటిషనర్ వంటి ప్రైవేటు ఆపరేటర్లకు ఆ ప్రాంతం పనికిరాదు. [848 బి-జి]

సి.పి.సి. మోటార్ సర్వీసెస్, మైసూర్ వర్సెస్ స్టేట్ ఆఫ్ మైసూర్, [1962] సప్ప్ 1 ఎస్.సి.ఆర్.717 *, కొండలరావు వర్సెస్ ఎ.పి.పి.స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్,* ఎ.ఐ.ఆర్ (1961) ఎస్.సి.82 మరియు *దోస సత్యనారాయణమూర్తి మొదలైనవి వర్సెస్ ఆంధ్రప్రదేశ్ స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషన్,* [1961] 1 ఎస్.సి.ఆర్.

సివిల్ అప్పీలేట్ పరిధి : సివిల్ అప్పీల్ నెంబరు 800 ఆఫ్ 1964.

అలహాబాద్ హైకోర్టు 1964 మార్చి 30న ఇచ్చిన తీర్పు, ఉత్తర్వులపై స్పెషల్ లీవ్ ద్వారా అప్పీల్ చేశారు.

పిటిషనర్ *జి.ఎస్.పాఠక్, బి.ఎల్.సింఘాల్, బి.పి.మహేశ్వరి*వాదనలు వినిపించారు.

రెస్పాండెంట్స్.బి.అగర్వాల్, కె.ఎన్.సింగ్, ఒ.పి.రాణా, కోసం వాదనలు వినిపించారు

జి.ఎస్.పాఠక్, ఎ.వి.విశ్వనాథ శాస్త్రి, బి.ఎల్.సింఘాల్, బి. పి.మహేశ్వరి, మధ్యవర్తి కోసం.

హైకోర్టు తీర్పును ***హిదయతుల్లా జె.***

1964 మార్చి 30న అలహాబాద్ హైకోర్టు ఇచ్చిన తీర్పుపై స్పెషల్ లీవ్ ద్వారా అప్పీల్ చేసుకున్న పిటిషనర్ ఆగ్రాలోని రీజనల్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ అథారిటీ జారీ చేసిన కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ ను కలిగి ఉండి 1955 ఫిబ్రవరి 1 వరకు చెల్లుబాటులో ఉంటాడు. మథుర, ఆగ్రా, అలీగఢ్, ఎటా, ఎటావా, మైనీపురి అనే ఆరు జిల్లాలతో కూడిన ఆగ్రా ప్రాంతం మొత్తాన్ని ఆయన పర్మిషన్ కవర్

చేస్తుంది. అతని అనుమతిలో ప్రత్యేక మార్గాలు లేదా మార్గాలు పేర్కొనబడలేదు మరియు అతని కార్యకలాపాల టెర్మినల్ ఈ ప్రాంతానికి అన్ని వైపులా సరిహద్దులు. 1955లో ఉత్తరప్రదేశ్ రోడ్డు రవాణా సేవల (అభివృద్ధి) చట్టం 1955లోని ఎస్ 3 ప్రకారం ఉత్తర ప్రదేశ్ ప్రభుత్వం ఉత్తర ప్రదేశ్ లో రవాణా సేవలను జాతీయం చేయడానికి ఒక పథకాన్ని రూపొందించింది. కొందరు ప్రైవేటు ఆపరేటర్ల పిటిషన్ పై హైదరాబాద్ హైకోర్టు ఇచ్చిన ఆదేశాలతో అప్పట్లో రూపొందించిన ఈ పథకాన్ని రద్దు చేశారు. 1955 లో మోటారు వాహనాల చట్టం, 1939 ను సవరించారు, అందువల్ల రాష్ట్ర రవాణా సంస్థలకు సంబంధించిన ప్రత్యేక నిబంధనలకు సంబంధించిన చాప్టర్ ఐవిఎను ప్రవేశపెట్టారు. మోటారు వాహనాల (సవరణ) చట్టం, 1956 ద్వారా ఫిబ్రవరి 16, 1957 నుండి ఈ సవరణలు ప్రవేశపెట్టబడ్డాయి. సవరణ చట్టం తర్వాత రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఈ పథకాన్ని పునఃపరిశీలించి మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 68 కింద నోటిఫై చేయడానికి చాప్టర్ ఐవీఏ కింద చర్యలు తీసుకుంది. ఈ పథకంలో పేరు ప్రస్తావించిన 56 రూట్లను ఆగ్రా ప్రాంతంలో ప్రైవేట్ ఆపరేటర్లకు జారీ చేసిన కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ల నిర్వహణ నుండి తొలగించారు మరియు ఆ మార్గాలు లేదా భాగాలలో తగినంత స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ సేవలను అందిస్తామని ప్రభుత్వం ప్రకటించింది. ఆ మార్గాల్లో స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ సర్వీసెస్ ఏర్పాటు చేసిన సర్వీసులు మినహా ఇతర రవాణా సేవలను నిషేధించారు. అందువల్ల ప్రైవేట్ ఆపరేటర్లు మళ్లీ అభ్యంతరం వ్యక్తం చేసినప్పటికీ వారి అభ్యంతరాలను తోసిపుచ్చడంతో 1959 అక్టోబర్ 17న గెజిట్ లో ఈ పథకాన్ని ప్రచురించారు. వివిధ కారణాలతో ఈ పథకంపై అభ్యంతరాలు వ్యక్తం చేస్తూ పిటిషనర్లు రిట్ పిటిషన్ (సివిల్ రిట్ పిటిషన్ నెం.26622 ఆఫ్ 1959) దాఖలు చేశారు. 1962 ఫిబ్రవరి 1న జస్టిస్ ఓక్ ఈ పథకాన్ని రద్దు చేసి, తన ఉత్తర్వుల నేపథ్యంలో పునఃపరిశీలనకు రిమాండ్ విధించారు. హైకోర్టులో పిటిషనర్ల విషయంలో ఈ పథకం పూర్తి స్థాయిలో కానీ పాక్షికంగానే అమలు కాలేదు. అయితే, ఇతర విషయాల్లో ఈ పథకాన్ని అమలు చేసే స్వేచ్ఛ రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలకు ఉంటుందని ఆదేశించింది. పిటిషనర్ల విషయంలో ఈ పథకాన్ని రద్దు చేయడానికి ప్రధాన కారణం వారి అభ్యంతరాలను పరిగణనలోకి తీసుకోకపోవడం మరియు వారి

అభ్యంతరాలకు మద్దతుగా సాక్ష్యాలను సమర్పించడానికి వారికి సహేతుకమైన అవకాశం ఇవ్వకపోవడం.

రిమాండ్ అభ్యంతరాలను పరిగణనలోకి తీసుకుని 1963 అక్టోబర్ 18న లీగల్ మెమోరెన్స్ ద్వారా ఉత్తర్వులను జారీ చేసి అభ్యంతరాలను పునరుద్ఘాటిస్తూ ఉత్తర్వులు జారీ చేసింది. అందువలన స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ సర్వీసెస్ ద్వారా "తగినంత" కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ సేవలను అందించడానికి బదులుగా , "నోటిపై చేయబడిన మార్గాలు లేదా దాని భాగాలపై ఎప్పటికప్పుడు అవసరానికి అనుగుణంగా 1 6 కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీ సేవలు లేదా ఎక్కువ లేదా అంతకంటే తక్కువ" అందించబడతాయి. అందువల్ల ఈ పథకాన్ని సవాలు చేస్తూ పిటిషనర్ హైకోర్టులో పిటిషన్ దాఖలు చేశారు. దీనిని జస్టిస్ బ్రూమ్ విచారించి 1964 మార్చి 17న తిరస్కరించారు. జస్టిస్ బ్రూమ్ నిర్ణయానికి వ్యతిరేకంగా పిటిషనర్ లెటర్స్ పేటెంట్ కింద ప్రత్యేక పిటిషన్ దాఖలు చేశారు. హైకోర్టు చాలా సవివరమైన ఉత్తర్వు జారీ చేసినప్పటికీ దానిని "క్లుప్తంగా" కొట్టివేసింది. ఈ ఉత్తర్వులకు వ్యతిరేకంగానే ప్రస్తుత అప్పీల్ దాఖలైంది.

శ్రీ జి.ఎస్. పాఠక్ మొదటి వాదన ఏమిటంటే, ఈ పథకం మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 68 సి కింద ఉన్నప్పటికీ, యు.పి చట్టంలోని సెక్షన్ 3 కింద రూపొందించిన పథకంలో ఎటువంటి మార్పు లేకుండా హైకోర్టు ఆమోదించిన మరియు నోటిపై చేసినందున ఆ సెక్షన్ యొక్క అవసరాలను పరిగణనలోకి తీసుకోలేదు. అందువల్ల ఈ రెండు నిబంధనలు తమ అవసరాల్లో ఎంతవరకు భిన్నంగా ఉన్నాయో చూడాల్సిన అవసరం ఉంది. యు.పి. చట్టంలోని సెక్షన్ 3 రోడ్డు రవాణా సేవలను ఈ క్రింది విధంగా నడపడానికి రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి ఉన్న అధికారాలను నిర్దేశించింది:-

3. రోడ్డు రవాణా సేవలను నడపడానికి రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి ఉన్న అధికారం.-

(1) సాధారణ ప్రజాప్రయోజనాల దృష్ట్యా, సామాన్య ప్రయోజనాలను పరిరక్షించడానికి, లేదా సమర్ధవంతమైన రోడ్డు రవాణా వ్యవస్థను నిర్వహించడానికి మరియు అభివృద్ధి చేయడానికి ఇది అవసరమని రాష్ట్ర ప్రభుత్వం అభిప్రాయపడితే, అధికారిక గెజిట్ లో

నోటిఫికేషన్ ద్వారా, సాధారణంగా రోడ్డు రవాణా సేవలు, లేదా ఏదైనా నిర్దిష్ట మార్గంలో లేదా దానిలో పేర్కొన్న విధంగా అటువంటి సేవల యొక్క ఏదైనా వర్గాన్ని ప్రకటించవచ్చు. ఈ చట్టం యొక్క నిబంధనలకు అనుగుణంగా రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ద్వారా ప్రత్యేకంగా నడపబడుతుంది మరియు నిర్వహించబడుతుంది, లేదా రైల్వేలతో కలిసి రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ద్వారా పాక్షికంగా నడపబడుతుంది మరియు నిర్వహించబడుతుంది.

(2) సబ్ సెక్షన్ (1) కింద నోటిఫికేషన్ అందులో పేర్కొన్న వాస్తవాలకు ఖచ్చితమైన సాక్ష్యంగా ఉండాలి. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 68సీ ఈ క్రింది విధంగా ఇవ్వబడింది:-

"68 సి. స్టేట్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ అండర్ టేకింగ్ యొక్క రోడ్డు రవాణా సేవ యొక్క స్కీమ్ తయారీ మరియు ప్రచురణ.

ఏదైనా రాష్ట్ర రవాణా సంస్థ సమర్థవంతమైన, తగిన దానిని అందించాలనే ఉద్దేశ్యంతో అభిప్రాయపడింది. చౌకైన మరియు సక్రమంగా సమన్వయం చేయబడిన రోడ్డు రవాణా సేవ, ప్రజాప్రయోజనాల దృష్ట్యా, రోడ్డు రవాణా సేవలు సాధారణంగా లేదా ఏదైనా నిర్దిష్ట తరగతి అటువంటి సేవ యొక్క ఏదైనా ప్రాంతం లేదా మార్గం లేదా భాగానికి సంబంధించి, ఇతర వ్యక్తులను మినహాయించి, పూర్తిగా లేదా పాక్షికంగా లేదా ఇతర వ్యక్తులను మినహాయించి, రాష్ట్ర రవాణా సంస్థచే నడపబడాలి మరియు ఆపరేట్ చేయాలి. రాష్ట్ర రవాణా సంస్థ అందించదలచిన సేవల స్వభావం, ప్రతిపాదిత ప్రాంతం లేదా మార్గం మరియు దానికి సంబంధించిన ఇతర వివరాలను తెలియజేస్తూ ఒక పథకాన్ని రూపొందించవచ్చు మరియు అటువంటి ప్రతి పథకాన్ని అధికారిక గెజిట్ లో మరియు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఆదేశించే ఇతర పద్ధతిలో ప్రచురించాలి."

చర్యకు షరతులుగా ఉన్న మునుపటి సెక్షన్ల అవసరాలు సెక్షన్ 68 సి యొక్క అవసరాలకు సమానంగా లేవని వాదించారు. ఎస్.68సి "సమర్థవంతమైన, తగిన, చౌకైన మరియు సక్రమంగా సమన్వయం చేయబడిన రహదారి రవాణా సేవ" గురించి

ప్రస్తావించినప్పటికీ, యు.పి చట్టం కేవలం "సాధారణ ప్రజల ప్రయోజనాలను" మాత్రమే ప్రస్తావించింది, "సాధారణ ప్రయోజనాలను కాపాడటానికి లేదా రహదారి రవాణా వ్యవస్థను సమర్థవంతంగా నిర్వహించడానికి మరియు అభివృద్ధి చేయడానికి" మాత్రమే పేర్కొంది. అయినప్పటికీ, పదజాలం యొక్క మార్పు అవసరాలలో మార్పును కలిగించదు. యు.పి. చట్టం కింద కూడా ప్రభుత్వం సాధారణ ప్రయోజనాల కోసం రోడ్డు రవాణా సేవలను అందించడానికి మరియు సమర్థవంతమైన రోడ్డు రవాణా వ్యవస్థను నిర్వహించడానికి మరియు అభివృద్ధి చేయడానికి ఎంచుకున్నప్పుడు 'తగిన', 'చౌకైన' లేదా 'సరిగ్గా సమన్వయం చేయబడిన' రహదారి రవాణా సేవల గురించి ఆలోచించదని భావించడం విడ్డూరంగా ఉంటుంది. భాషలో మార్పు వస్తుందనడంలో సందేహం లేదు కానీ ఆ పదాల ఉద్దేశం ఒక్కటేనని, 68సీలోని కచ్చితమైన పదాలు పథకం రూపకర్తల ముందు లేకపోయినా, ఆ అంశాలనే పరిగణనలోకి తీసుకున్నారని స్పష్టమవుతోంది. వాస్తవానికి, 1959 లో రూపొందించి నోటిఫై చేయబడిన పథకం యొక్క సిఎల్ (3) లో "తగినంత రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ సర్వీస్" అనే పదాలను ఉపయోగించడం ఎస్ 3 యొక్క భాషను కాకుండా 68 సి యొక్క భాషను పునరుత్పత్తి చేస్తుంది. ఎస్.68 సి యొక్క అవసరాలను బహుశా దృష్టిలో ఉంచుకున్నారని ఇది సూచిస్తుంది. అవి కాకపోయినా, కేవలం యు.పి.చట్టం యొక్క అవసరాలను మాత్రమే దృష్టిలో ఉంచుకున్నప్పటికీ, అవసరాలు ప్రాథమికంగా ఒకేలా ఉంటాయి కాబట్టి, అధికారాన్ని చెల్లుబాటు అయ్యే సెక్షన్ 68 సికి సూచించాలి, యు.పి చట్టంలోని సెక్షన్ 3 కు కాదు. ఈ అభ్యంతరాన్ని హైకోర్టు కొట్టివేసింది.

సీఎల్ (3) ప్రకారం 16 కాంట్రాక్టులు లేదా అంతకంటే తక్కువ కాంట్రాక్టులు ఇవ్వడం వల్ల 68సీ స్పిరిట్ లేదా ఇంటర్మ్ పద్ధతిలో అమలు చేయడం లేదని వాదించారు. సెక్షన్ 68సీ ప్రకారం సరిపడా సేవలు అందించాల్సి ఉంటుందని, ముందుగానే 16 బోగీలను బిగించడం వల్ల ఆ నిబంధన ఉద్దేశం నెరవేరదని పేర్కొంది. ఈ సంఖ్యను మార్చే అవకాశం ఉన్నందున అవసరమైన సంఖ్య కంటే తక్కువగా ఉన్నప్పుడు పథకం కూడా సవాలుకు గురయ్యే అవకాశం ఉందని ఐటిఐ వాదించింది. మునుపటి సందర్భంలో 'తగినంత' బండ్ల గురించిన ప్రతిపాదన చాలా అస్పష్టంగా ఉందని సవాలు చేయబడింది. ఆ సవాలు కారణంగానే ఇప్పుడు బోగీల సంఖ్య చూపబడింది

మరియు సందర్భం కోరిన విధంగా ఈ సంఖ్య ఎక్కువ లేదా తక్కువగా ఉండవచ్చు. పదహారు కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీలను అందించే పథకాన్ని చదివాం. భవిష్యత్తులో అది సరిపోదా అని ఆలోచించాల్సిన అవసరం లేదు. ఈ సమయంలో 16 బోగీలు ఇస్తామని, ఈ సంఖ్య ఏ విధంగానూ సరిపోదని స్పష్టం చేశారు.

చివరి వాదన అన్నింటికంటే తీవ్రమైనది. ఏదైనా మార్గం, మార్గాలతో సంబంధం లేకుండా ఒక ప్రాంతానికి పర్మిట్లు కలిగి ఉన్న పిటిషనర్ ను మినహాయించడం వరకు కొన్ని మార్గాల్లో కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీల నిర్వహణకు ఇది దోహదపడుతుంది కాబట్టి ఈ పథకాన్ని సరిగా రూపొందించలేదని పేర్కొన్నారు. మొదటిది ఒక మార్గం లేదా మార్గానికి, రెండవది ఒక ప్రాంతానికి మాత్రమే మంజూరు చేయబడినందున ఈ పథకం రూపకర్తలు స్టేజ్ క్యారేజ్ పర్మిట్ మరియు కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ మధ్య గందరగోళానికి గురయ్యారని వాదిస్తున్నారు. స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీలను అందించాలంటే ఆ ప్రాంతాన్ని సూచించి ఉంటే అవి పనిచేసే ప్రాంతాన్ని సూచించి, ఆ ప్రాంతాన్ని మినహాయించి ఉండాల్సింది అనే వాదన వినిపిస్తోంది. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని చాప్టర్ 4 ప్రకారం అనుమతులు మంజూరు చేసే పథకానికి ఈ విధానం విరుద్ధమని పేర్కొంది. 56 రూట్ల నోటిఫికేషన్ వల్ల ఉన్న విస్తీర్ణాన్ని కుదించారని, మోటారు వాహనాల చట్టంలోని నిబంధనలను ఉల్లంఘించలేదని ప్రతివాది తరఫున వాదించారు.

మోటారు వాహనాల చట్టం ప్రకారం కొన్ని సెక్షన్లలో వైశాల్యం, మార్గాల మధ్య వ్యత్యాసం ఉందనడంలో సందేహం లేదు కానీ మరికొన్ని విభాగాల్లో ఆ వ్యత్యాసం కనిపించడం లేదు. సి.పి.సి. మోటార్ సర్వీసెస్, మైసూర్ వర్సెస్ లో ఈ పదాలు-రూట్ మరియు ఏరియా-వివరించబడ్డాయి. మైసూరు రాజ్యం మరియు ఎ.ఎన్. (1) మోటారు వాహనాల చట్టం, 1939 యొక్క పథకం ప్రకారం, ఈ రెండు పదాలు కొన్నిసార్లు ఓమ్నిబస్సు నడిచే రహదారిని లేదా దాని భాగాలను సూచిస్తాయి. గతంలో కొండారావు వర్సెస్ ఏపీ స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ కార్పొరేషన్ కేసులోనూ ఇదే అభిప్రాయం వ్యక్తమైంది. (2) దోశ సత్యనారాయణమూర్తి మొదలైన వాటిలో ఆంధ్ర ప్రదేశ్ రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థ ("), సుబ్బారావు ఐ.

చట్టంలోని సెక్షన్ 68సీ ప్రకారం ఏదైనా ప్రాంతం లేదా మార్గం లేదా ఏదైనా ప్రాంతం లేదా ఒక మార్గంలోని కొంత భాగానికి సంబంధించి ఈ పథకాన్ని రూపొందించవచ్చు. "ప్రాంతం" మరియు "మార్గం" మధ్య అంతర్లీన అస్థిరత లేదు. ప్రతిపాదిత మార్గం కూడా ప్రతిపాదించిన మార్గానికి పరిమితమైన ప్రాంతం. పాయింట్ A నుండి పాయింట్ B వరకు ఒక కొత్త మార్గానికి సంబంధించి రవాణా సేవను నడపాలని కూడా ఈ పథకం ప్రతిపాదించవచ్చు మరియు ఆ మార్గం ఖచ్చితంగా 68C యొక్క అర్థంలో ఒక ప్రాంతంగా ఉంటుంది.".

ఈ విధంగా ఈ వాదన చాలా బలాన్ని కోల్పోతుంది, కానీ ఇతర కారణాలు కూడా ఈ వాదన తప్పు అని చూపుతాయి.

సెక్షన్ 2(3) ప్రకారం కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీ అంటే ఒప్పందంలో చేర్చని ప్రయాణీకులను లేదా ప్రయాణీకులను ఒక పాయింట్ నుంచి మరో ప్రదేశానికి అద్దెకు లేదా రివార్డ్ పై తీసుకెళ్లే మోటారు వాహనంగా నిర్వచించారు. స్టేజ్ క్యారేజీని ఒక మోటారు వాహనంగా నిర్వచిస్తారు, ప్రయాణ ప్రయాణానికి లేదా ప్రయాణం యొక్క దశలకు చెల్లించే ప్రత్యేక ఛార్జీలతో అద్దె లేదా రివార్డు కోసం ప్రయాణీకులను తీసుకెళ్లడానికి లేదా స్వీకరించడానికి దత్తత తీసుకుంటారు. రెండింటి మధ్య వ్యత్యాసం ఏమిటంటే: కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీ ఒక వ్యక్తి లేదా దానిని అద్దెకు తీసుకునే వ్యక్తుల కోసం రెండు పాయింట్ల మధ్య ప్రయాణం మొత్తానికి నిమగ్నమై ఉంటుంది, కాని మార్గంలో ఇతర ప్రయాణీకులను ఎక్కించడానికి ఇది సరైన అంశాలను కలిగి ఉండదు. మరోవైపు స్టేజ్ క్యారేజ్ ఏ కాంట్రాక్ట్ తో సంబంధం లేకుండా రెండు పాయింట్ల మధ్య నడుస్తుంది మరియు ప్రయాణీకులు తాము ప్రయాణించాలనుకునే దూరానికి ఛార్జీలు చెల్లించే మార్గంలో ఎక్కుతారు. 46, 49 సెక్షన్ల స్కీమ్ ను పరిశీలిస్తే స్టేజ్ క్యారేజ్ పర్మిట్ కోసం దరఖాస్తు ఒక మార్గం లేదా మార్గాలు లేదా ప్రాంతం లేదా ప్రాంతాలకు సంబంధించినదని, అయితే కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీ కోసం దరఖాస్తు అనేది పర్మిట్ అవసరమైన ప్రాంతానికి మాత్రమే అని శ్రీ పాఠక్ వాదించారు. కాబట్టి కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీలు రూట్లలో నడవనందున కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ ఉన్న ప్రాంతంలో కొంత భాగానికి మాత్రమే కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ ఉండాలని, అది రూట్ లేదా రూట్లకు కాదని ఆయన వాదిస్తున్నారు.

ప్రాంతాలు, మార్గాల కుదింపునకు పరిహారం నిర్ణయించడానికి రెండు సూత్రాలు, పద్ధతులను ప్రతిపాదించిన 68జీని కూడా ఆయన ప్రస్తావిస్తూ కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ ఒక ప్రాంతం ద్వారా కాకుండా ఒక ప్రాంతం ద్వారా జరుగుతుందని, తత్ఫలితంగా ప్రభుత్వ సంస్థల కార్యకలాపాలు నడిచే మార్గాన్ని సూచించే సూచిక ఒక ప్రైవేటు ఆపరేటర్ పరిధిని బట్టి సరిపోదని, ఈ పథకం విఫలం అవుతుందని పేర్కొన్నారు. మరోవైపు, మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 51(2) కూడా ఈ క్రింది వాటిని అందిస్తుంది:

"51(2): ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ, కాంట్రాక్ట్ క్యారేజ్ పర్మిట్ మంజూరు చేయాలని నిర్ణయించినట్లయితే, ఈ చట్టం కింద చేయబడే ఏవైనా నిబంధనలకు లోబడి, ఈ క్రింది ఒకటి లేదా అంతకంటే ఎక్కువ షరతుల్లో దేనినైనా పర్మిట్ కు జతచేయవచ్చు, అవి:-

(i) వాహనం లేదా వాహనాలను ఒక నిర్దిష్ట ప్రాంతంలో లేదా ఒక నిర్దిష్ట మార్గం లేదా మార్గాల్లో మాత్రమే ఉపయోగించాలి;

మార్గాలను నోటిఫై చేయడం ద్వారా పర్మిట్ జారీ చేసే ప్రాంతాన్ని తగ్గించుకోవచ్చని, జాతీయీకరణ పథకం దృష్ట్యా ఆ తర్వాత చేయడానికి ఎలాంటి అడ్డంకులు లేవని ఈ నిబంధన స్పష్టం చేస్తోంది.

మా తీర్పులో ప్రతివాదుల వాదనను అంగీకరించాలి. సెక్షన్ 51(2) (1) ప్రకారం కాంట్రాక్ట్ పర్మిట్ ను నిర్దిష్ట మార్గం లేదా మార్గాలకు పరిమితం చేయగలిగితే, అటువంటి పర్మిట్ కోసం పిటిషన్ ఒక ప్రాంతానికి సంబంధించినది అయినప్పటికీ, కొన్ని మార్గాలను తీసివేసి ఆ ప్రాంతాన్ని తగ్గించే పథకాన్ని ఆమోదించడంలో ఎటువంటి ఇబ్బంది లేదు. మార్గాలను స్వాధీనం చేసుకోవడం ద్వారా ఒక ప్రాంతాన్ని పర్మిట్ లో చేర్చినప్పుడు ఎంత సమర్థవంతంగా కత్తిరించబడుతుందో, కాంట్రాక్ట్ బోగీలు మాత్రమే నడపగల మార్గాలను సూచిస్తారు. ప్రతివాదుల వాదనలను బలపరిచే మరో రెండు వాదనలు ఉన్నాయి. సెక్షన్ 68బి ప్రకారం చట్టంలోని నాల్గవ అధ్యాయంలోని సెక్షన్లు 46 నుంచి 49 వరకు అసంబద్ధంగా ఉన్నప్పటికీ, సెక్షన్ 68సి కింద రూపొందించిన పథకానికి, నాల్గవ అధ్యాయంలోని ఏ నిబంధనకూ మధ్య ఎలాంటి వైరుధ్యం ఉండరాదు. రెండవది, స్టేజ్

క్యారేజీలు లేదా కాంట్రాక్ట్ క్యారేజీల కోసం రాష్ట్ర రవాణా సంస్థకు పర్మిట్లు జారీ చేసినప్పుడు ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ "ఆ పర్మిట్ పరిధిలోకి వచ్చే ప్రాంతం లేదా మార్గాన్ని నోటిఫైడ్ ప్రాంతం లేదా నోటిఫైడ్ మార్గానికి సంబంధించినంతవరకు తగ్గించడానికి" ఏదైనా ప్రస్తుత పర్మిట్ నిబంధనలను సవరించవచ్చు. ఈ ప్రాంతాన్ని దాటడం ద్వారా లేదా మార్గాలను కుదించడం ద్వారా ప్రస్తుతం ఉన్న అనుమతులను సవరించడానికి అధికారం రిజర్వు చేయబడిందని ఇది సూచిస్తుంది. రాష్ట్రాలకు ప్రత్యేకంగా కొన్ని మార్గాలను స్వాధీనం చేసుకోవడం వల్ల ఆ మార్గాలతో సహా మొత్తం ప్రాంతంపై పట్టున్న పిటిషనర్ వంటి ప్రైవేటు ఆపరేటర్ కు ఆ ప్రాంతం అసమర్థంగా మారుతుంది. అందువల్ల నోటిఫైడ్ స్కీమ్ ద్వారా పేర్కొన్న రూట్లను పర్మిట్ వర్తించే ప్రాంతం నుంచి తీసివేసినట్లుగా పరిగణించాలని హైకోర్టు అభిప్రాయపడింది. మరో మాటలో చెప్పాలంటే, అప్పీలులో వాస్తవం లేదు. అప్పీళ్లు విఫలం కావడంతో ఖర్చులతో కొట్టివేస్తారు.

అప్పీల్ కొట్టివేత..