

از عدالتِ عظمیٰ

تاریخ فیصلہ: 26 اکتوبر 1964

شری روشن لال گوتم

بنام

سٹیٹ آف اتر پردیش و دیگر اراں

(پی بی گجیندر گڈ کر چیف جسٹس، کے این وانچو، ایم ہدایت اللہ،

رگھوبر دیالا اور جے آر مدھو لکر جسٹسز)

ٹرانسپورٹ سروسز کی نیشنلائزیشن اسکیم: نجی آپریٹرز کو مخصوص روٹس سے منع کرنے والی اسکیم۔ کیا روٹس سے متعلق نہیں بلکہ مخصوص ایریا سے متعلق پرمٹ رکھنے والے آپریٹرز کے حقوق متاثر ہوتے ہیں۔ کیا اسکیم کے تحت فراہم کردہ قانونی خدمات کی شقوں کو پورا کرتی ہے یا نہیں۔ دفعہ 68C موٹروہیکل ایکٹ، 1939، جیسا کہ موٹروہیکل (ترمیمی) ایکٹ، 1956 میں ترمیم کی گئی ہے۔

آگرہ علاقہ میں کنٹریکٹ گاڑیوں کے سلسلے میں پرمٹ رکھنے والے درخواست گزار نے اتر پردیش حکومت کی جانب سے آگرہ علاقہ میں روڈ ٹرانسپورٹ سروسز کو نیشنلائز کرنے اور کچھ مخصوص روٹس پر نجی خدمات کے چلانے پر پابندی عائد کرنے کی اسکیم کو چیلنج کیا ہے۔ ہائی کورٹ میں ان کی رٹ پٹیشن خارج ہو چکی تھی اور لیٹرز پیٹنٹ اپیل بھی ناکام ہونے کے بعد انہوں نے خصوصی اجازت کے ذریعے سپریم کورٹ میں اپیل دائر کی تھی۔

درخواست گزار کی جانب سے تین دلیلیں پیش کی گئیں: (1) یہ اسکیم یو پی روڈ ٹرانسپورٹ (ڈیولپمنٹ) ایکٹ، 1955 کی دفعہ 3 کے تحت سابقہ اسکیم کی تجدید تھی جسے ہائی کورٹ نے مسترد کر دیا تھا۔ موٹروہیکل ایکٹ کی دفعہ 68C کے تقاضے یو پی ایکٹ کی دفعہ 3 سے کافی مختلف تھے۔ اور اسکیم نے ان کا جواب نہیں دیا۔ (2) موٹروہیکل ایکٹ کی دفعہ 68C کے تحت ریاست کی ذمہ داری تھی کہ وہ پہلے سے کام کر رہی گاڑیوں کی جگہ 'مناسب' ٹرانسپورٹ سروس فراہم کرے، لیکن اس اسکیم میں صرف 16 کنٹریکٹ کیرج سروسز فراہم کی گئیں۔ چونکہ اسکیم کے تحت ان خدمات کی تعداد کو تبدیل کیا جاسکتا ہے، لہذا جب بھی تبدیلی نافذ ہوگی تو مؤخر الذکر کو دوبارہ چیلنج کرنے کے لئے کھلا ہوگا۔ (3) اس اسکیم کو مناسب طریقے سے تیار نہیں کیا گیا تھا کیونکہ اس میں کچھ راستوں پر ٹھیکے کی گاڑیوں کو چلانے کا اہتمام کیا گیا تھا تاکہ درخواست گزار کو خارج کر دیا جائے جس کے پاس کسی بھی راستہ یا راستے سے قطع نظر کسی علاقے کا اجازت نامہ ہو۔

حکم ہوا کہ: اپیل خارج کی جانی چاہیے۔

(i) اس میں کوئی شک نہیں کہ دفعہ 68C میں "عوامی مفاد میں" "موثر، مناسب، اقتصادی اور مناسب طریقے سے مربوط روڈ ٹرانسپورٹ سروس" کا ذکر کیا گیا ہے، لیکن یوپی ایکٹ میں صرف "عام لوگوں کے مفاد" کا ذکر کیا گیا ہے۔ تاہم یہ سوچنا غلط ہوگا کہ یوپی ایکٹ کے تحت بھی حکومت عام مفاد اور ایک موثر روڈ ٹرانسپورٹ سسٹم کو برقرار رکھنے اور ترقی دینے کے لئے "مناسب"، "اقتصادی" یا "پراپرٹی کو آرڈینینڈ" روڈ ٹرانسپورٹ خدمات کے بارے میں نہیں سوچے گی۔ زبان میں تبدیلی میں کوئی شک نہیں ہے لیکن الفاظ کے پیچھے کی نیت ایک ہی ہے، اور اگر دفعہ 68C کے صحیح الفاظ اسکیم کے بنانے والوں کے سامنے موجود نہیں ہو سکتے ہیں، تو یہ بالکل واضح ہے کہ انہوں نے ان عوامل کو مد نظر رکھا۔ درحقیقت اسکیم کی شق (3) میں "مناسب ریاستی روڈ ٹرانسپورٹ کنٹریکٹ کیرئج سروس" کے الفاظ کے استعمال نے دفعہ 68C کی زبان کو دوبارہ پیش کیا نہ کہ دفعہ 3 کی زبان کو۔ اس سے پتہ چلتا ہے کہ دفعہ 68C کے تقاضوں کو شاید ذہن میں رکھا گیا تھا۔ [845 B-F]

(ii) اس اسکیم کو پڑھا گیا کیونکہ سولہ کنٹریکٹ گاڑیاں فراہم کرنے پر غور نہیں کیا گیا تھا اور یہ مستقبل میں ناکافی ہو جائے گا۔ [846 A]

(iii) موٹروہیکل ایکٹ کے تحت اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ کچھ حصوں میں علاقے اور روڈ کے درمیان فرق ہے لیکن دوسروں میں یہ فرق محفوظ نظر نہیں آتا۔ دفعہ 51(2) کی دفعات واضح طور پر کہتی ہیں کہ پرمٹ کے آغاز میں ظاہر ہونے والے علاقے کو کچھ راستوں کو مطلع کر کے کم کیا جاسکتا ہے اور نیشنلائزیشن اسکیم کے پیش نظر بعد میں ایسا کرنے پر کوئی پابندی نہیں ہے۔ راستوں میں سے کسی ایک کو لے جانے سے علاقے کو اتنا ہی موثر طریقے سے کاٹ دیا جاتا ہے جیسے کسی علاقے کو اجازت نامے میں شامل کیا جاتا ہے لیکن ان راستوں کی نشاندہی کی جاتی ہے جن پر ٹھیکے کی گاڑیاں چل سکتی ہیں۔ دفعہ 68B کی دفعات یہ بھی ظاہر کرتی ہیں کہ موجودہ اجازت ناموں میں ترمیم کرنے کا اختیار محفوظ ہے یا تو علاقے کو کم کر کے یا راستوں کو کم کر کے۔ مخصوص راستوں کو خاص طور پر ریاست کے زیر قبضہ علاقوں کے لئے تحویل میں لینے سے علاقے کا وہ حصہ نجی آپریٹر جیسے اپیل کنندہ کے لئے غیر موثر ہو جاتا ہے جس کے پاس ان راستوں سمیت پورے علاقے کا اجازت نامہ ہوتا ہے۔

[848 B-G]

C.P.C موٹروہیکل سروسز، میسور بمقابلہ ریاست میسور۔ [1962] S.C.R 1 Supp. 717، کونڈاراؤ بمقابلہ اے پی اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن، (1961) A.I.R.

82S.C اور دو ساسنتیہ نارائن مورتنی وغیرہ بمقابلہ آندھرا پردیش اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن، [1961] 642S.C.R1، پر انحصار کیا گیا۔

اپیلیٹ دیوانی کا دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبری 800، سال 1964.

الہ آباد ہائی کورٹ کے 30 مارچ 1964 کے فیصلے اور حکم کے خلاف خصوصی اپیل نمبر 27 سال 1964 میں اپیل کی گئی۔

اپیل کنندہ کی طرف سے جی ایس پاٹھک، بی ایل سنگھ اور بی پی مہیشوری۔

جواب دہندگان کی طرف سے سی بی اگروالا، کے این سنگھ اور او پی رانا۔

مداخلت کرنے والے کے لئے جی ایس پاٹھک، اے وی وشونا تھ شاستری، بی ایل سنگھ اور بی پی مہیشوری شامل تھے۔

عدالت کا فیصلہ جسٹس ہدایت اللہ نے سنایا۔

جسٹس ہدایت اللہ۔ اپیل کنندہ جو 30 مارچ 1964 کے الہ آباد ہائی کورٹ کے فیصلے کے خلاف

خصوصی اجازت کے ذریعے اپیل کرتا ہے، ریجنل ٹرانسپورٹ اتھارٹی، آگرہ کی طرف

سے دیا گیا کنٹریکٹ کیرج پر مٹ رکھتا ہے اور یکم فروری، 1955 تک جائز ہے۔ اس

کے پاس ایک ہی ٹھیکہ گاڑی ہے اور اس کا اجازت نامہ پورے آگرہ خطے کا احاطہ

کرتا ہے جو متھرا کے چھ اضلاع پر مشتمل ہے۔ آگرہ، علیگڑھ، ایٹا، ایٹا اور مینی پوری۔

انکے اجازت نامے میں کسی خاص راستہ یا راستے کی نشاندہی نہیں کی گئی ہے اور انکے عمل کی

ٹرمینی (Sic) ہر طرف سے اس خطے کی سرحدیں ہیں۔ 1955 میں اتر پردیش حکومت

نے یو پی روڈ ٹرانسپورٹ سروسز (ڈیولپمنٹ) ایکٹ، 1955 کی دفعہ 3 کے تحت کام

کرنے کا ارادہ رکھتے ہوئے اتر پردیش میں ٹرانسپورٹ خدمات کو نیشنلائز کرنے کے لئے ایک

اسکیم تیار کی۔ اس کے بعد تیار کی گئی اسکیم کو کچھ نجی آپریٹرز کی عرضی پر الہ آباد ہائی کورٹ

کے حکم سے منسوخ کر دیا گیا تھا۔ 1955 میں موٹر وہیکل ایکٹ 1939 میں ترمیم کی گئی

اور باب IVA کے ذریعے اس میں ترمیم کی گئی جو ریاست ٹرانسپورٹ انڈر ٹیکنگز سے متعلق

خصوصی دفعات سے متعلق ہے۔ یہ ترمیم موٹر وہیکل (ترمیمی) ایکٹ، 1956 کے ذریعے

16 فروری، 1957 سے نافذ کی گئی تھی۔ ترمیمی ایکٹ کے بعد ریاستی حکومت نے اس

اسکیم پر دوبارہ غور کیا اور موٹر وہیکل ایکٹ کی دفعہ 68C کے تحت اسے نوٹیفائی کرنے کے

لئے باب IVA کے تحت کارروائی کی گئی۔ اس اسکیم کے تحت آگرہ علاقہ میں نجی آپریٹرز

کو جاری کئے گئے کنٹریکٹ کیرج پر مٹ کے آپریشن سے 56 روٹس کو ہٹا دیا گیا تھا اور

حکومت نے اعلان کیا تھا کہ ان روٹس یا اس کے کچھ حصوں پر مناسب اسٹیٹ روڈ

ٹرانسپورٹ کنٹریکٹ کیرتج سروسز فراہم کی جائیں گی۔ ان تمام راستوں پر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ سروسز کے ذریعہ لگائے گئے ٹرانسپورٹ خدمات کے علاوہ نقل و حمل کی خدمات کا کام ممنوع تھا۔ نجی آپریٹرز نے دوبارہ اعتراض کیا لیکن ان کے اعتراضات کو نظر انداز کر دیا گیا اور اسکیم کو 17 اکتوبر 1959 کو گزٹ میں شائع کیا گیا۔ اپیل گزار اور دیگر نے مختلف بنیادوں پر اسکیم پر اعتراض کرتے ہوئے ایک رٹ پٹیشن (دیوانی متفرقہ رٹ پٹیشن نمبری 26622، سال 1959) دائر کی۔ یکم فروری 1962 کو مسٹر جسٹس اوک نے اس کی اجازت دی جس نے اس اسکیم کو کالعدم قرار دے دیا اور اپنے حکم کی روشنی میں اس پر دوبارہ غور کرنے کے لئے بھیج دیا۔ ہائی کورٹ میں درخواست گزاروں کے سلسلے میں اس اسکیم کو مکمل طور پر منسوخ نہیں کیا گیا تھا بلکہ صرف جزوی طور پر حکم دیا گیا تھا کہ ریاستی حکومت دیگر معاملات میں اس اسکیم کو نافذ کرنے کے لئے آزاد ہوگی۔ ان درخواست گزاروں کے سلسلے میں اسکیم کو منسوخ کرنے کی بنیادی وجہ یہ تھی کہ ان کے اعتراضات پر غور نہیں کیا گیا اور انہیں اپنے اعتراضات کی حمایت میں ثبوت پیش کرنے کا معقول موقع نہیں دیا گیا۔

ریمانڈ کے اعتراضات پر غور کیا گیا اور 18 اکتوبر 1963 کو لیگل ریویمر سر کی طرف سے ایک حکم جاری کیا گیا جس کے ذریعے اعتراضات کو مسترد کرتے ہوئے اس اسکیم کی توثیق کی گئی۔ صرف ایک تبدیلی یہ کی گئی تھی کہ اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کنٹریکٹ کیرتج سروس کے ذریعہ "مناسب" کنٹریکٹ کیرتج سروس کی فراہمی کے بجائے یہ فراہم کیا گیا تھا کہ "وقفاً فوقاً ضرورت کے مطابق 16 کنٹریکٹ کیرتج خدمات یا کم و بیش" ان راستوں یا حصے پر فراہم کی جائیں گی جن کے بارے میں مطلع کیا گیا تھا۔ درخواست گزار نے اس اسکیم کو چیلنج کرتے ہوئے ہائی کورٹ میں عرضی دائر کی تھی۔ اس کی سماعت مسٹر جسٹس بروم نے کی اور 17 مارچ 1964 کو انہوں نے مسترد کر دیا۔ اس کے بعد اپیل کنندہ نے مسٹر جسٹس بروم کے فیصلے کے خلاف لیٹرز پٹینٹ کے تحت خصوصی اپیل دائر کی۔ ہائی کورٹ نے مذکورہ حکم کے ذریعہ اسے "خلاصہ" طور پر خارج کر دیا حالانکہ اس نے کافی تفصیلی حکم جاری کیا تھا۔ یہ حکم کے خلاف ہے کہ موجودہ اپیل دائر کی گئی ہے۔

مسٹر جی ایس پاٹھک کی پہلی دلیل یہ ہے کہ اگرچہ یہ اسکیم موٹر وہیکل ایکٹ کی دفعہ 68C کے تحت ہے، لیکن اس دفعہ کے تقاضوں کو دھیان میں نہیں رکھا گیا تھا کیونکہ یوپی ایکٹ کی دفعہ 3 کے تحت تشکیل دی گئی اسکیم کو ہائی کورٹ کے ذریعہ لگاتار ریمانڈ کے بعد منظور اور نوٹیفائی کیا گیا تھا، لہذا یہ دیکھنے کے لئے ضروری ہے کہ دونوں دفعات ان کی

ضروریات میں کس حد تک مختلف ہیں۔ یوپی ایکٹ کی دفعہ 3 میں ریاستی حکومت کو روڈ ٹرانسپورٹ خدمات چلانے کا اختیار درج ذیل ہے:

"3. روڈ ٹرانسپورٹ سروسز چلانے کے لئے ریاستی حکومت کا اختیار۔

(1) جہاں ریاستی حکومت کی یہ رائے ہو کہ یہ عام لوگوں کے مفاد میں اور عوام کی بھلائی کے لئے ضروری ہے، یا موٹر سڑک نقل و حمل کے نظام کو برقرار رکھنے اور ترقی دینے کے لئے ضروری ہے، تو وہ سرکاری گزٹ میں نوٹیفیکیشن کے ذریعہ یہ اعلان کر سکتی ہے کہ سڑک نقل و حمل کی خدمات عام طور پر، یا اس کے کسی بھی راستے یا حصے پر ایسی خدمات کی کسی خاص درجہ کی وضاحت کی جائے، یہ خصوصی طور پر ریاستی حکومت کے ذریعہ چلایا اور چلایا جائے گا، یا ریاستی حکومت کے ذریعہ ریلوے کے ساتھ مل کر چلایا جائے گا یا جزوی طور پر ریاستی حکومت کے ذریعہ اور جزوی طور پر اس ایکٹ کی دفعات کے تحت اور اس کے مطابق دوسروں کے ذریعہ چلایا اور چلایا جائے گا۔

(2) ذیلی دفعہ (1) کے تحت نوٹیفیکیشن اس میں بیان کردہ حقائق کا حتمی ثبوت ہوگا۔"

"موٹر و ہیکل ایکٹ کی دفعہ 68C درج ذیل ہے:

"68C. ریاستی ٹرانسپورٹ ادارے کی روڈ ٹرانسپورٹ سروس کی اسکیم کی تیاری اور اشاعت۔

جہاں کسی بھی ریاستی نقل و حمل کے ادارے کی رائے ہو کہ ایک موٹر، مناسب اقتصادی اور مناسب طور پر مربوط روڈ ٹرانسپورٹ سروس فراہم کرنے کے مقصد سے، عوامی مفاد میں یہ ضروری ہے کہ عام طور پر روڈ ٹرانسپورٹ خدمات یا اس کے کسی بھی علاقے یا روٹ یا حصے کے سلسلے میں اس طرح کی خدمات کے کسی خاص طبقے کو ریاستی ٹرانسپورٹ ادارے کے ذریعہ چلایا اور چلایا جائے، چاہے دوسرے افراد کو مکمل یا جزوی طور پر خارج کیا جائے یا کسی اور طرح سے، ریاستی ٹرانسپورٹ ادارہ ایک اسکیم تیار کر سکتا ہے جس میں پیش کی جانے والی خدمات کی نوعیت کی تفصیلات پیش کی جائیں۔ مجوزہ علاقے یا راستے کا احاطہ کیا جائے اور اس سے متعلق دیگر تفصیلات کا احاطہ کیا جائے، اور ایسی ہر اسکیم کو سرکاری گزٹ میں اور اس طرح کے دوسرے طریقے سے شائع کیا جائے گا جس کی ریاستی حکومت ہدایت دے۔"

یہ دلیل دی جاتی ہے کہ سابقہ دفعہ کے تقاضے جو کارروائی کے لئے مثالی شرائط تھے وہ دفعہ 68C کے تقاضوں سے مماثلت نہیں رکھتے ہیں۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ دفعہ 68C میں "عوامی مفاد میں" موٹر، مناسب، اقتصادی اور مناسب طریقے سے مربوط روڈ ٹرانسپورٹ سروس "کا ذکر کیا گیا ہے، لیکن یوپی ایکٹ میں صرف "عام لوگوں کے مفاد" کا

ذکر کیا گیا ہے۔ لفظی معنی کی تبدیلی، کبھی بھی، تقاضوں میں تبدیلی نہیں لاتی ہے۔ یہ سوچنا غلط ہوگا کہ یوپی ایکٹ کے تحت بھی حکومت 'مناسب'، 'اقتصادی' یا 'مناسب طور پر مربوط' روڈ ٹرانسپورٹ سروس کے بارے میں نہیں سوچے گی جب اس نے عام بھلائی کے لئے روڈ ٹرانسپورٹ خدمات فراہم کرنے اور موثر روڈ ٹرانسپورٹ سسٹم کو برقرار رکھنے اور ترقی دینے کا انتخاب کیا۔ زبان میں تبدیلی میں کوئی شک نہیں ہے لیکن الفاظ کے پیچھے کی نیت ایک ہی ہے اور اگر دفعہ 68C کے صحیح الفاظ اسکیم کے بنانے والوں کے سامنے موجود نہیں تھے تو بھی یہ بالکل واضح ہے کہ انہوں نے ان عوامل کو مد نظر رکھا۔ درحقیقت، 1959 میں تیار اور نوٹیفائی کی گئی اسکیم کی شق (3) میں "مناسب ریاستی روڈ ٹرانسپورٹ کنٹریکٹ کیرتج سروس" کے الفاظ کا استعمال دفعہ 68C کی زبان کو دوبارہ پیش کرتا ہے نہ کہ دفعہ 3 کی زبان۔ اس سے پتہ چلتا ہے کہ دفعہ 68C کے تقاضوں کو شاید ذہن میں رکھا گیا تھا۔ یہاں تک کہ اگر وہ نہیں تھے اور صرف یوپی ایکٹ کے تقاضوں کو ذہن میں رکھا گیا تھا، تو ہمیں یہ کہنے میں کوئی دقت نہیں ہے کہ چونکہ تقاضے بنیادی طور پر ایک جیسے ہیں، لہذا اختیارات کے استعمال کو دفعہ 68C میں بھیجا جانا چاہئے جس کے تحت اس کا جواز ہے، نہ کہ یوپی ایکٹ کی دفعہ 3 کے تحت۔ اعتراض کی اس بنیاد کو ہائی کورٹ نے درست طور پر مسترد کر دیا تھا۔

اس کے بعد یہ دلیل دی گئی تھی کہ موجودہ اسکیم کی شق (3) کے تحت 16 کنٹریکٹ گاڑیاں یا کم یا زیادہ کی شق دفعہ 68C کو نہ تو روح کے مطابق اور نہ ہی شرائط کے لحاظ سے نافذ کرتی ہے۔ دفعہ 68C کے تحت 'مناسب' خدمات کو برقرار رکھنے کی ضرورت ہوتی ہے اور کہا جاتا ہے کہ 16 گاڑیوں کو پیشگی ٹھیک کرنے سے اس اہتمام کا مقصد پورا نہیں ہوتا ہے۔ یہ بھی دلیل دی گئی ہے کہ چونکہ اس تعداد کو تبدیل کیے جانے کا امکان ہے لہذا جب یہ تعداد مطلوبہ تعداد سے کم ہوگی تو یہ اسکیم ہی چیلنج کے لئے کھلی ہوگی۔ واضح رہے کہ گزشتہ موقع پر 'مناسب' گاڑیوں کے بارے میں شق کو بہت مبہم قرار دیتے ہوئے چیلنج کیا گیا تھا۔ یہ اس چیلنج کی وجہ سے ہے کہ اب گاڑیوں کی تعداد ظاہر کی جاتی ہے اور یہ فراہم کیا جاتا ہے کہ یہ تعداد کم یا زیادہ ہو سکتی ہے جیسا کہ موقع کا مطالبہ ہے۔ ہم اس اسکیم کو سولہ ٹھیکے کی گاڑیاں فراہم کرنے کے طور پر پڑھتے ہیں۔ ہمیں اس بات پر غور کرنے کی ضرورت نہیں ہے کہ آیا یہ مستقبل میں ناکافی ہوگا یا نہیں۔ فی الحال یہ کہا گیا ہے کہ 16 گاڑیاں فراہم کی جائیں گی اور اس بات کی تصدیق نہیں کی جاتی ہے کہ یہ تعداد کسی بھی طرح ناکافی ہے۔

آخری دلیل سب سے زیادہ سنجیدہ ہے۔ یہ پیش کیا جاتا ہے کہ یہ اسکیم مناسب طریقے سے تیار نہیں کی گئی ہے کیونکہ اس میں کچھ راستوں پر ٹھیکے کی گاڑیوں کو چلانے کا اہتمام کیا گیا ہے

تاکہ اپیل کنندہ کو خارج کر دیا جائے جو کسی بھی راستہ یا راستے سے قطع نظر کسی علاقے کے لئے اجازت رکھتا ہے۔ یہ دلیل دی جاتی ہے کہ اسکیم کے بنانے والوں نے اسٹیج کیرتج پر مٹ اور کنٹریکٹ کیرتج پر مٹ کے درمیان الجھن پیدا کر دی ہے، کیونکہ پہلے کو ایک راستہ یا راستے کے لئے دیا جاتا ہے اور مؤخر الذکر صرف ایک علاقے کے لئے دیا جاتا ہے۔ دلیل یہ ہے کہ اگر اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کنٹریکٹ کی گاڑیوں کو فراہم کیا جاتا تھا تو اس اسکیم میں ایک ایسے علاقے کی نشاندہی کی جانی چاہئے تھی جس میں انہیں کام کرنا تھا اور راستوں کا ذکر کر کے درخواست گزار کے علاقے کو ٹکڑے ٹکڑے کرنے کے بجائے اس علاقے کو خارج کر دیا جانا چاہئے تھا۔ اس طرح کا طریقہ کار موٹروہیکل ایکٹ کے باب چہارم کے تحت اجازت نامہ دینے کی اسکیم کے منافی ہے۔ مدعا علیہ کی جانب سے یہ عرض کیا جاتا ہے کہ 56 روٹس کا نوٹیفکیشن اس طرح کے علاقے کو محدود کرتا ہے جیسا کہ وہ تھا اور موٹروہیکل ایکٹ کی دفعات کی کوئی خلاف ورزی نہیں ہے۔

موٹروہیکل ایکٹ کے تحت اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ کچھ حصوں میں علاقے اور راستے کے درمیان فرق ہے لیکن دوسروں میں یہ فرق محفوظ نظر نہیں آتا ہے۔ C.P.C. موٹروہیکل ایکٹ، 1939 کی اسکیم کے تحت یہ دونوں الفاظ سروسز، میسور بمقابلہ ریاست میسور و دیگر⁽¹⁾ میں ان شرائط کی وضاحت کی گئی تھی اور اس بات کی نشاندہی کی گئی تھی کہ موٹروہیکل ایکٹ، 1939 کی اسکیم کے تحت یہ دونوں الفاظ کبھی کبھی اس سڑک کے لئے ہیں جس پر او منی بسیں چلتی ہیں یا اس کے کچھ حصے ہیں۔ اسی طرح کے خیالات کا اظہار اس سے قبل کونڈالاراؤ بمقابلہ A.P. اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن⁽²⁾ ڈوساسنتیہ نارائن مورتی وغیرہ بمقابلہ آندھرا پردیش اسٹیٹ روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن⁽³⁾ میں بھی کیا گیا تھا۔

"قانون کی دفعہ 68C کے تحت یہ اسکیم کسی بھی علاقے یا راستے یا کسی علاقے کے ایک حصے یا روٹ کے ایک حصے کے سلسلے میں تشکیل دی جاسکتی ہے۔ ایک "علاقے" اور "راستے" کے درمیان کوئی فطری تضاد نہیں ہے۔ مجوزہ روٹ بھی مجوزہ روٹ تک محدود ایک علاقہ ہے۔ اس اسکیم میں پوائنٹ A سے پوائنٹ B تک ایک نئے روٹ کے سلسلے میں ٹرانسپورٹ سروس چلانے کی تجویز بھی دی جاسکتی ہے اور یہ روٹ یقینی طور پر دفعہ 68C کے معنی کے اندر ایک علاقہ ہوگا۔

اس طرح دلیل اپنی طاقت کا ایک بڑا حصہ کھودیتی ہے لیکن دیگر وجوہات بھی ہیں جو ظاہر کرتی ہیں کہ یہ دلیل غلط ہے۔

دفعہ 2(3) کے تحت کنٹریکٹ کیرتج کی تعریف ایک موٹر گاڑی کے طور پر کی گئی ہے جو معاہدے کے تحت کسی مسافر یا مسافروں کو کرایے یا اجر پر ایک مقام سے دوسرے مقام تک لے جاتی ہے اور اس راستے کے مسافروں کو لینے یا اس راستے پر بیٹھنے کے لئے رکتی ہے جو معاہدے میں شامل نہیں ہیں۔ اسٹیج کیرتج کی تعریف ایک موٹر گاڑی کے طور پر کی جاتی ہے جو مسافروں کو لے جانے یا لے جانے کے لئے پورے سفر یا سفر کے مراحل کے لئے ادا کردہ الگ الگ کرایوں پر کرایہ یا اجر کے لئے اپنایا جاتا ہے۔ ان دونوں کے درمیان فرق یہ ہے: ٹھیکے کی گاڑی کسی شخص یا اسے کرایہ پر لینے والے افراد کی نقل و حمل کے لئے دو مقامات کے درمیان پورے سفر کے لئے مصروف ہے لیکن اسے راستے میں دوسرے مسافروں کو لینے کا حق نہیں ہے۔ دوسری طرف اسٹیج کی گاڑی کسی بھی پیشگی معاہدے سے قطع نظر دوسرے کے درمیان چلتی ہے اور اس میں راستے میں مسافر سوار ہوتے ہیں جو اس فاصلے کا کرایہ ادا کرتے ہیں جو وہ کرنا چاہتے ہیں۔ مسٹر پاٹھک دلیل دی گئی ہے کہ اگر کوئی ذیلی دفعہ 46 اور 49 کی اسکیم کا جائزہ لیتا ہے تو پتہ چلتا ہے کہ اسٹیج کیرتج پر مٹ کے لئے درخواست کسی راستہ یا راستے یا علاقے یا علاقوں کے لئے ہے لیکن ٹھیکے کی گاڑی کے لئے درخواست صرف اس علاقے کے لئے ہے جس کے لئے اجازت نامہ کی ضرورت ہے۔ لہذا ان کا کہنا ہے کہ چونکہ کنٹریکٹ کی گاڑیاں روٹس پر نہیں چلتی ہیں اس لیے کنٹریکٹ کیرتج پر مٹ کو محدود کرنے کی اسکیم پر مٹ کے دائرے میں آنے والے علاقے کے ایک حصے کے لیے ہونی چاہیے اور یہ کسی راستہ یا راستے کے لیے نہیں ہو سکتی۔ وہ دفعہ 68C کا بھی حوالہ دیتے ہیں جس میں علاقوں اور روٹس کی کٹوتی کے معاوضے کے تعین کے لئے دو الگ الگ اصول اور طریقے فراہم کیے گئے ہیں اور یہ بھی بتاتا ہے کہ کنٹریکٹ کیرتج پر مٹ ایک علاقے کے ذریعہ ہے نہ کہ کسی راستے سے اور اس کے نتیجے میں ریاستی اداروں کی گاڑیاں جس راستے پر چلیں گی اس کا اشارہ نجی آپریٹر کے رقبے کو کم کرنے کے لئے غیر موثر ہے۔ لہذا اس اسکیم کو ناکام ہونا چاہیے۔ دوسری طرف، یہ نشاندہی کی جاسکتی ہے کہ موٹر وہیکل ایکٹ کی دفعہ 51(2) خود مندرجہ ذیل فراہم کرتی ہے:

"51(2): ریجنل ٹرانسپورٹ اتھارٹی، اگر وہ کنٹریکٹ کیرتج پر مٹ دینے کا فیصلہ کرتی ہے، تو اس ایکٹ کے تحت بنائے جانے والے کسی بھی قواعد کے تابع، مندرجہ ذیل شرائط میں سے کسی ایک یا زیادہ کو اجازت نامے کے ساتھ منسلک کر سکتی ہے، یعنی:

(ا) کہ گاڑی یا گاڑیاں صرف مخصوص علاقے یا مخصوص راستہ یا راستوں پر استعمال کی جائیں گی۔

یہ شق واضح طور پر ظاہر کرتی ہے کہ اجازت نامے کے آغاز میں مخصوص راستوں کو مطلع کر کے علاقے کو کم کیا جاسکتا ہے اور ایسا لگتا ہے کہ نیشنلائزیشن کی اسکیم کے پیش نظر بعد میں ایسا کرنے پر کوئی بندوبست نہیں ہے۔

ہمارے فیصلے میں، جو اب دہندگان کی دلیل کو قبول کیا جانا چاہئے۔ اگر دفعہ 51(2)(1) کے تحت کنٹریکٹ کیرتج کے لئے اجازت نامہ مخصوص روٹ یا روٹس تک محدود کیا جاسکتا ہے، اس کے باوجود کہ اس طرح کے اجازت نامے کے لئے درخواست کسی علاقے کے لئے ہونی چاہئے تو اس اسکیم کو قبول کرنے میں دشواری نہیں ہے جو کچھ راستوں کو کم کر کے علاقے کو کم کرتی ہے۔ راستوں پر قبضہ کرنے سے علاقے کو اتنا ہی مؤثر طریقے سے کاٹ دیا جاتا ہے جیسے کسی علاقے کو اجازت نامے میں شامل کیا جاتا ہے لیکن راستوں کی نشاندہی کی جاتی ہے جس پر ٹھیکے کی گاڑیاں چل سکتی ہیں۔

دو دیگر دلائل ہیں جو جو اب دہندگان کے دلائل کی حمایت کرتے ہیں۔ دفعہ 68B کے باب IV کی دفعات ایکٹ کے باب چہارم میں موجود کسی بھی چیز سے متضاد ہونے کے باوجود لاگو ہوتی ہیں۔ دفعہ 46 تا 49 باب IV میں ہیں اور دفعہ 68C کے تحت وضع کردہ اسکیم اور باب چہارم کی کسی بھی شق کے درمیان کسی بھی قسم کی یکسانیت کو بحث کی بنیاد نہیں بنایا جاسکتا ہے۔ دوسری بات یہ ہے کہ دفعہ 68F کے تحت جب کسی اسٹیٹ ٹرانسپورٹ ادارے کو اسٹیج کیرتج یا کنٹریکٹ کیرتج کے لیے اجازت نامے جاری کیے جاتے ہیں تو ریجنل ٹرانسپورٹ اتھارٹی کسی بھی موجودہ اجازت نامے کی شرائط میں ترمیم کر سکتی ہے تاکہ اپرٹ کے تحت آنے والے علاقے یا روٹ 1 کو محدود کیا جاسکے جہاں تک اس طرح کا اجازت نامہ نوٹیفائیڈ ایریا یا نوٹیفائیڈ روٹ سے تعلق رکھتا ہے۔ اس سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ موجودہ اجازت ناموں میں ترمیم کرنے کا اختیار محفوظ ہے یا تو علاقے کو کم کر کے یا راستوں کے ذریعہ۔ خاص طور پر ریاستی اداروں کے لئے مخصوص راستوں پر قبضہ کرنے سے نجی آپریٹر جیسے اپیل کنندہ کے لئے علاقے کا یہ حصہ غیر مؤثر ہو جاتا ہے جس کے پاس ان راستوں سمیت پورے علاقے کا اجازت نامہ ہوتا ہے۔ لہذا ہائی کورٹ کا یہ کہنا درست تھا کہ نوٹیفائیڈ اسکیم کے تحت جن راستوں کا ذکر کیا گیا ہے وہ اس علاقے سے لیے گئے ہوں گے جہاں اجازت نامے کی درخواست دی گئی تھی، دوسرے لفظوں میں اپیل میں کوئی صداقت نہیں ہے۔ اپیل ناکام ہو جاتی ہے اور اخراجات کے ساتھ خارج کر دی جاتی ہے۔

اپیل خارج کر دی گئی۔