

[1999] سپریم کورٹ ریپوٹس 3.S.C.R

از عدالت عظمیٰ

اشونی کمار اور دیگر وغیرہ

بنام

ریجنل ٹرانسپورٹ اتھارٹی، ہائیکانر اور دیگر

29 ستمبر 1999

[ایس صغیر احمد اور آر پی سیٹھی، جسٹسز]

موٹروہیکل ایکٹ: 1988 دفعہ 88(1)، (5) اور (6)۔ بین ریاستی اجازت نامے۔ اپیل کنندگان کو آر۔ 1 کے ذریعے کھولے گئے سنگاریا۔ دہلی روٹ پر بسیں چلانے کا اجازت نامہ دیا گیا۔ ریاست ہریانہ میں آنے والے روٹ کا بڑا حصہ۔ اسٹیٹ ٹرانسپورٹ کارپوریشن نے اپیل کنندگان کو اجازت نامے کی منظوری کو عدالت عالیہ کے سامنے ایک عرضی میں چیلنج کیا جس میں دعویٰ کیا گیا تھا کہ مذکورہ راستہ پہلے ہی راجستھان اور ہریانہ ریاستوں کے درمیان علاقائی نقل و حمل کے قرارداد کے تحت فراہم کردہ خدمات کا احاطہ کرتا ہے۔ تحریری درخواست کی اجازت دی گئی، اپیل کنندگان کا اجازت نامہ منسوخ کر دیا گیا۔ اپیل پر منعقد، ایکٹ کے دفعہ 88(1) کی آزادانہ تعمیر مایوس کر دے گی۔ قانون کا مقصد۔ قانون کی دفعہ 88(5) کے تحت بین ریاستی راستے کی منظوری کے لیے کسی راستے کا وجود ایک شرط ہے۔ بین ریاستی راستے ایک ریاست کے ذریعے یکطرفہ طور پر نہیں بنائے جاسکتے کیونکہ اس کے لیے باہمی قرارداد کی ضرورت ہوتی ہے۔

مدعا علیہ نمبر 1 اتھارٹی کے ذریعے اپیل گزاروں کو سنگاریا (راجستھان) دہلی روٹ پر اپنی بسیں چلانے کا اجازت نامہ دیا گیا تھا۔ اسے گنگانگر سے دہلی کے راستے کا حصہ ہونے کا دعویٰ کیا گیا تھا اور کہا گیا تھا کہ یہ دونوں ریاستوں کے درمیان باہمی قرارداد میں آتا ہے۔ جواب دہندہ نمبر 2 راجستھان روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن نے اپیل گزاروں کو مذکورہ روٹ کی منظوری کو چیلنج کیا، عدالت عالیہ کے سامنے ایک عرضی درخواست دائر کرتے ہوئے کہا کہ راجستھان اور ہریانہ کی ریاستوں کے درمیان طے پانے والے باہمی نقل و حمل کے قرارداد کے تحت، آر۔ 2 گنگانگر۔ دہلی پر ہنومان گڑھ۔ سنگاریا۔ دہلی۔ حصار وغیرہ کے راستے خدمات فراہم کر رہا تھا۔ عرضی درخواست میں یہ الزام لگایا گیا تھا کہ اپیل گزاروں نے ضروری تفصیلات کا ذکر کیے بغیر نئے بین ریاستی راستے پر اجازت نامے کی منظوری کے لیے درخواست دی تھی۔ بعد میں اپیل گزاروں نے اپنی درخواستوں میں ترمیم کرتے ہوئے تفصیلات بتائیں کہ مذکورہ 359 کلومیٹر 3 کلومیٹر کے راستے کی کل لمبائی میں سے ریاست راجستھان میں 323 کلومیٹر ریاست ہریانہ میں گرے جبکہ باقی 33 کلومیٹر دہلی میں گرے۔ مذکورہ ترمیم کے بعد، آر۔ 1 نے ایک نیا سنگاریا۔ دہلی بین ریاستی راستہ کھولنے کا فیصلہ کیا جس کے لیے اپیل گزاروں کو عرضی سامان کی گاڑی کے اجازت نامے دیے گئے تھے۔ مذکورہ عرضی درخواست کو عدالت عالیہ نے منظور کیا تھا جس میں کہا گیا تھا کہ دو یا زیادہ ریاستوں میں واقع بین ریاستی راستے کو کھولنا، قائم کرنا اور بنانا متعلقہ ریاستوں کا استحقاق ہے کہ وہ باہمی قرارداد کریں اور موٹروہیکل ایکٹ 1988 کی دفعہ 88(5) اور (6) کے تحت مقرر کردہ طریقہ کار پر عمل کرتے ہوئے اسے حتمی شکل دیں۔ عدالت

عالیہ نے اپیل گزاروں کے حق میں دیے گئے اجازت نامے کو بھی کالعدم قرار دے دیا۔ عدالت عالیہ کے ڈویژن بنچ کے سامنے اپیل گزاروں کی طرف سے پیش کی گئی اپیل کو مسترد کر دیا گیا۔ اس لیے موجودہ اپیل۔

اپیل گزاروں نے دعویٰ کیا کہ ایکٹ کی دفعہ 88(1) کو آزادانہ طور پر سمجھا جانا چاہیے جو بین ریاستی روٹ پر مٹ کے حوالے سے باہمی قرارداد کے وجود کو تجویز نہیں کرتا ہے۔ یہ مزید دلیل دی گئی کہ ایکٹ کی دفعہ 88(5) اور (6) کسی ریاست کی علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی راہ میں حائل نہیں ہو سکتی، جو منظور ہونے پر دوسری ریاست میں اس کے جوابی دستخط ہونے پر درست ہو جاتی ہے۔

اپیلوں کو مسترد کرتے ہوئے عدالت نے

منعقد: 1۔ اپیل کنندہ کی یہ دلیل کہ موٹر وہیکل ایکٹ 1988 کے دفعہ 88(1) کو آزادانہ طور پر سمجھا جانا چاہیے، دفعہ کے ابتدائی الفاظ کو مکمل طور پر نظر انداز کرتی ہے "سوائے اس کے جو دوسری صورت میں تجویز کیا جاسکتا ہے"۔ اس طرح کی تجویز خود ایکٹ کے ذریعے یا اس کے تحت بنائے گئے قواعد کے ذریعے ہو سکتی ہے۔ ایکٹ کی دفعہ 88(5) اور (6) ریاستوں کے درمیان بین ریاستی اجازت نامے کی منظوری کے لیے قرارداد کرنے کا طریقہ کار فراہم کرتی ہے۔ موجودہ اپیلوں سے متعلق بین ریاستی اجازت نامے کی منظوری ایکٹ کی دفعہ 88(5) کے تحت جائز ہے۔ روٹ کا وجود ایکٹ کی دفعہ 88(1) کے تحت اختیارات کے استعمال کے لیے ایک شرط ہے۔ ایکٹ کی اسکیم کے تحت بین ریاستی راستہ باہمی ہونا چاہیے اور اسے یکطرفہ طور پر کسی ایک ریاست یا ریاست میں کسی اتھارٹی کے ذریعے نہیں بنایا جاسکتا۔ متعلقہ ریاستی حکومتوں سے توقع کی جاتی ہے کہ وہ سوچ سمجھ کر بین ریاستی راستوں کے طور پر کھولے جانے والے راستوں کا فیصلہ کریں اور ہر راستے پر جانے والے راستوں کی تعداد کا تعین کریں اور ایکٹ کے ہموار کام کاج کے لیے دیگر شرائط تجویز کریں تاکہ اس کے مقصد کو حاصل کیا جاسکے جس کے بارے میں سماجی بہبود کا قانون سازی ہونے کا دعویٰ کیا جاتا ہے۔ [B-C-D-217؛ D-E-216]

2۔ موٹر وہیکل ایکٹ، 1939 جو موٹر گاڑیوں کے قانون سے متعلق ہے، میں وقتاً فوقتاً ترمیم کی گئی تاکہ اسے تازہ ترین رکھا جاسکے۔ مختلف کمیٹیوں نے سڑک نقل و حمل کے مختلف پہلوؤں کا جائزہ لیا اور موٹر گاڑیوں سے متعلق قانون کو تاریخ تک کرنے، آسان بنانے اور معقول بنانے کی سفارش کی۔ ایکٹ کی تمام توضیحات جائزہ لینے اور موجودہ قانون کی جگہ جامع قانون سازی کے لیے تجاویز کا مسودہ پیش کرنے کے لیے جنوری 1984 میں ایک ورکنگ گروپ تشکیل دیا گیا تھا۔ ورکنگ گروپ کی سفارشات پر غور کرنے اور ریاستی حکومتوں کے تبصرے حاصل کرنے کے بعد بڑھتی ہوئی ضروریات کے مطابق ایکٹ میں اہم ترمیم کرنے کا فیصلہ کیا گیا۔ مقاصد اور وجوہات کے بیان میں تفصیلی مقاصد کے حصول کے لیے پارلیمنٹ میں ایک بل پیش کیا گیا۔ اس کے بعد یہ قانون 14 اکتوبر 1988 کو منظور کیا گیا۔ اپیل گزاروں کی جانب سے کی گئی عرضیوں کو قبول کرنے کے نتیجے میں ایکٹ کے ذریعے حاصل کیے جانے والے مقصد سے مایوسی ہوگی۔ بین ریاستی راستے کے وجود کی عدم موجودگی میں، ایکٹ کے تحت حکام اپیل گزاروں کو اجازت نامے دینے میں جائز نہیں تھے۔ اپیل گزاروں کے حق میں اجازت نامہ دینے والے اتھارٹی کے احکامات اس طرح دائرہ اختیار سے باہر

تھے۔ [A-B-218؛ D-E-F-G-H-217]

دیوانی اپیلیٹ دائرہ اختیار 1997: کی دیوانی اپیل نمبر 3341-

کے ساتھ

1998 کاسی۔ اے نمبر 1122

1995 کے ڈی بی سی اسپیشل اے نمبر 361 میں راجستھان عدالت عالیہ کے مورخہ آئی ڈی 1 کے فیصلے اور حکم سے۔

اپیل گزاروں کے لیے مسز رانی چھا برا

مدعا علیہان کی طرف سے راجستھان کے ایڈیشنل ایڈووکیٹ جنرل (ارونیشور گپتا) (این پی) سشیل کے جین

عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

1998 کے دیوانی اپیل نمبر 1122 میں دائر سٹیٹی، جسٹس آئی اے نمبر 2 اور 3 کی اجازت ہے۔

علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی، بیکانیر کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ اس نے راجستھان، ہریانہ اور یوٹی دہلی ریاستوں کے دائرہ اختیار میں آنے والے بین ریاستی راستے بھدرا۔ دہلی کو کھولنے کے لیے ایک سرکلر نوٹ نمبر 3537 جاری کیا ہے۔ اپیل کنندہ بیربل نے مذکورہ راستے پر ون سامان کی گاڑی کی منظوری کے لیے درخواست دی جس کے لیے اس نے اپنا بس ماڈل نمبر 1986 پیش کیا۔ اپیل کنندہ کے علاوہ ایسے سنگھ اور کان سنگھ نے بھی اسی راستے پر اجازت نامے کی منظوری کے لیے درخواستیں جمع کروائیں۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی، بیکانیر (جسے اس کے بعد آرٹی اے، بیکانیر کہا جاتا ہے) نے 22 نومبر 1993 کو مذکورہ راستے کھولنے کا فیصلہ کیا تھا لیکن ابھی سنگھ کے حق میں اجازت نامہ صرف روزانہ ایک واپسی کا سفر فراہم کرنے کے لیے دیا تھا۔ اپیل کنندہ کی درخواست ایک کان سنگھ کے ساتھ مسترد کر دی گئی۔ آرٹی اے کے حکم سے ناراض ہو کر، بیکانیر، اپیل کنندہ اور کان سنگھ نے الگ الگ اپیلیں دائر کیں، اپیل کنندہ کی اپیل تھی۔ نمبر 64 / 94 اسٹیٹ ٹرانسپورٹ اپیلیٹ ٹریبونل، راجستھان، جے پور کے سامنے۔ ٹریبونل نے دونوں اپیلوں کو ایک ساتھ لیا اور 4.4.1994 کے اپنے حکم کے ذریعے اس کی اجازت دی۔ کہا جاتا ہے کہ ٹریبونل نے فیصلہ دیا ہے کہ آرٹی اے، بیکانیر کا اپیل گزاروں کی درخواستوں کو مسترد کرنے کا حکم غلط تھا کیونکہ ان دونوں کی طرف سے پیش کردہ گاڑیاں ریاستی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی 1993 کی قرارداد نمبر 1 میں مقرر کردہ ماڈل کے اندر تھیں۔ آرٹی اے، بیکانیر کو ہدایت دی گئی کہ وہ اپیل گزار کو اس شرط پر روزانہ ایک ہی ٹرپ فراہم کرنے کے لیے اس کی بس کے سلسلے میں اسٹیج کیریج پرمٹ دے کہ متعلقہ ریاستوں سے جو ابی دستخط حاصل کرنے پر پرمٹ درست ہوگا۔ آرٹی اے، بیکانیر کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ اس نے اپیل کنندہ کے حق میں اجازت نامہ جاری کیا ہے جس کی تاریخ 3.5.1993 ہے۔ اس کے حق میں اجازت نامہ جاری ہونے کے نتیجے میں اپیل کنندہ کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ اس نے روٹ نمبر 172 کے ذریعے اپنی گاڑی نمبر آر جے۔ 07 / پی 0777 چلانا شروع کر دیا ہے۔ تاہم، جنوری 1997 میں آرٹی اے،

بریکانیر نے اپیل کنندہ کا اجازت نامہ مبینہ طور پر راجستھان عدالت عالیہ کے عرضی درخواست نمبر 2929 / 94 کے فیصلے کے نتیجے میں منسوخ کر دیا تھا جس میں یہ فیصلہ دیا گیا تھا کہ آرٹی اے، بریکانیر کے حکم کی منظوری سے پہلے تنازعہ راستہ موجود نہیں تھا۔ آرٹی اے، بریکانیر کے حکم سے ناراض ہو کر، اپیل کنندہ کے اجازت نامے کو منسوخ کرتے ہوئے اپیل کنندہ کی طرف سے راجستھان عدالت عالیہ میں ایک عرضی درخواست دائر کی گئی تھی جس میں کہا گیا تھا کہ 31 مارچ 1995 کے اسکالروا حد جج کے 1994 کے سول رٹ نمبر 1.877 میں منظور کیے گئے فیصلے کی تصدیق ڈویژن بیچ نے 1995 کے اسپیشل اپیل نمبر 361 میں اپنے تاریخ 7.11.1995 کے حکم سے کی تھی، جس پر اسکالرسنگل جج نے تحریری عرضی نمبر 2929 / 94 میں اپنے تاریخ 7.7.1995 کے حکم میں بھروسہ کیا تھا، جسے پہلے عدالت عظمیٰ میں ایس ایل پی (C) میں چیلنج کیا گیا تھا۔) نمبر 18050 / 96 جس میں 11.8.1997 پر چھٹی دی گئی تھی اور عدالت عالیہ کے فیصلے پر عمل درآمد روک دیا گیا تھا۔ یہ دلیل دی گئی کہ اس عدالت کے حکم کے پیش نظر اجازت نامے کی منسوخی غیر قانونی تھی اور اسے کالعدم قرار دیا جانا چاہیے۔ اپیل کنندہ کی طرف سے دائر عرضی درخواست کو موٹروہیکل ایکٹ 1988 کی دفعہ 89 کے تحت متبادل علاج کے وجود کی بنیاد پر مسترد کر دیا گیا تھا۔ 1997 کی خصوصی اپیل (عرضی) نمبر 862 جسے اپیل کنندہ نے فاضل واحد جج کے حکم کے خلاف دائر کیا تھا، 22 اگست 1997 کو مسترد کر دیا گیا۔ اپنی اپیل کی منسوخی سے مطمئن نہ ہو کر، اپیل کنندہ نے اس اپیل کو ترجیح دی ہے۔

1997 کی دیوانی اپیل نمبر 3341 میں اپیل کنندگان نے دعویٰ کیا کہ انہیں راجستھان کے سنگاریا سے دہلی روٹ تک اپنی بسیں چلانے کا اجازت نامہ دیا گیا ہے۔ مذکورہ روٹ کے گنگانگر سے دہلی کے راستے کا حصہ ہونے کا دعویٰ کیا گیا تھا جو کہ دونوں ریاستوں کے درمیان باہمی قرارداد میں آتا ہے۔ مدعا علیہ نمبر 2، راجستھان روڈ ٹرانسپورٹ کارپوریشن نے اپیل گزاروں کو روٹ پر مٹ دینے کے خلاف راجستھان کی عدالت عالیہ میں ایک عرضی درخواست دائر کی۔ عدالت عالیہ کے ایک فاضل واحد جج نے 31 جنوری 1995 کے اپنے حکم کے ذریعے آرٹی اے، بریکانیر کے اس حکم کو کالعدم قرار دے دیا جس میں اپیل گزاروں کو سنگاریا سے دہلی بین ریاستی راستے پر اجازت نامے دیے گئے تھے۔ فاضل واحد جج کے فیصلے کے خلاف دائر اپیل کو اس اپیل میں اعتراض شدہ فیصلے کے ذریعے مسترد کر دیا گیا۔ مدعا علیہ کارپوریشن نے اپنی رٹ پٹیشن میں کہا تھا کہ راجستھان اور ہریانہ کی ریاستوں کے درمیان طے پانے والے باہمی نقل و حمل کے قرارداد کے تحت کارپوریشن گنگانگر-آر-دہلی پر ہنومان گڑھ-سنگاریا-دہلی-حصار وغیرہ کے راستے خدمات فراہم کر رہی ہے۔ اپیل گزاروں نے اکتوبر 1993 میں ڈہلی-حصار کے راستے دہلی کے لیے سنگاریا کے لیے ایک نیا بین ریاستی راستہ کھول کر اپنے حق میں سامان کی گاڑی کا اجازت نامہ دینے کے لیے درخواست دی تھی جس میں ضروری تفصیلات کا ذکر کیے بغیر۔ یہ الزام لگایا گیا ہے کہ 21 اکتوبر 1993 کو آرٹی اے، بریکانیر کو مطلع کیا گیا تھا کہ درخواست دہندگان نے سنگاریا-دہلی روٹ کی تفصیلات ظاہر نہیں کی تھیں جو نوٹیفائیڈ روٹ سے اوور لیپ ہو رہا تھا اور روٹ کی لمبائی کی تفصیلات۔ سکرپٹری، آرٹی اے، بریکانیر نے 28 اکتوبر 1993 کے اپنے سرکلر نوٹ کے ذریعے بتایا کہ اپیل گزاروں سمیت تینوں درخواست دہندگان نے 27 اکتوبر 1993 کو سنگاریا-دہلی بین ریاستی راستے کے لیے 359 کلومیٹر کی لمبائی میں درخواستوں میں ترمیم کی تھی جس میں سے 3 کلومیٹر کی لمبائی کا ایک چھوٹا حصہ ریاست راجستھان میں اور 323 کلومیٹر ریاست ہریانہ میں ہے۔ 33 کلومیٹر کا بقیہ حصہ دہلی میں بتایا گیا۔ آرٹی اے، بریکانیر نے سکرپٹری کی طرف سے آرٹی اے کو بھیجے گئے سرکلر نوٹوں پر غور کرنے کے بعد ایک نیا سنگاریا-دہلی بین ریاستی راستہ کھولنے کا فیصلہ کیا جس کے لیے اپیل گزاروں کو عارضی سامان کی گاڑی کے اجازت نامے دیے گئے تھے۔

جیسا کہ پہلے دیکھا گیا ہے، عرضی درخواست کو فاضل واحد جج نے منظور کیا تھا جس میں کہا گیا تھا کہ موٹر وہیکل ایکٹ 1988 تو ضیعات کے تحت یہ دو یا زیادہ متعلقہ ریاستوں کا اختیار ہے کہ وہ باہمی قرارداد کر کے متعلقہ دائرہ اختیار میں واقع ایک بین ریاستی راستہ کھولیں، قائم کریں اور بنائیں اور ایکٹ کی دفعہ 88 کی ذیلی دفعات (5) اور (6) کے تحت مقرر کردہ طریقہ کار پر عمل کرتے ہوئے اسے حتمی شکل دیں۔ کیس کے حقائق پر یہ پایا گیا کہ متعلقہ ریاستوں کے درمیان ایسا کوئی قرارداد موجود نہیں تھا۔ عدالت عالیہ میں اعتراض شدہ حکم کی منظوری سے پہلے یہ راستہ غیر موجود پایا گیا تھا۔ یہ پایا گیا کہ سنگاریا-دہلی کا راستہ پہلی بار آرٹی اے، بیکانیر نے کھولا تھا جس کے نتیجے میں اپیل گزاروں کو اجازت نامے دیے گئے تھے۔ اس سلسلے میں کسی خاص شق کی عدم موجودگی میں جو آرٹی اے کو طریقہ کار پر عمل کیے بغیر بین ریاستی راستہ کھولنے کا اختیار دیتی ہے، آرٹی اے کو غیر قانونی قرار دیا گیا۔ اپیل گزاروں کو باہمی قرارداد کی عدم موجودگی میں بین ریاستی راستے پر کام کرنے کے لیے منعقد کیا گیا تھا جس نے سنگاریا-دہلی بین ریاستی راستے کے لیے کارپوریشن کو دیئے گئے اجازت ناموں کو اور لیپ کیا تھا۔ نجی آپریٹرز کو مذکورہ راستے پر اپنی گاڑیاں چلانے سے خارج کر دیا گیا تھا۔ سنگاریا-دہلی بین ریاستی راستے پر اپیل گزاروں کے حق میں دیا گیا اجازت نامہ منسوخ کر دیا گیا۔ ڈویژن بنچ نے اس اپیل میں اعتراض شدہ فیصلے کے ذریعے فاضل واحد جج کے فیصلے کی تصدیق کی۔

ہم نے فریقین کی طرف سے پیش ہونے والے فاضل وکیل کو سنا ہے اور ریکارڈ کا جائزہ لیا ہے۔ چونکہ دونوں اپیلوں میں قانون کا سوال اٹھایا جانا عام ہے، اس لیے انہیں اس مشترکہ فیصلے کے ذریعے نمٹا دیا جا رہا ہے۔

اپیل گزاروں کی طرف سے پیش ہوئے فاضل وکیل محترمہ رانی چھا برانے پیش کیا کہ دفعہ 88 کی ذیلی دفعہ (1) کو آزادانہ طور پر سمجھا جانا چاہیے جو ان کے مطابق بین ریاستی روٹ اجازت نامہ کے حوالے سے باہمی انتظام کے وجود کو تجویز نہیں کرتا ہے۔ اس کی ذیلی دفعات کے مطابق (5) اور (6) کسی ریاست کے آرٹی اے کی راہ میں کسی ریاست میں اجازت نامہ دینے کے لیے رکاوٹ نہیں بن سکتے جو، جب دیا جاتا ہے، تو دوسری ریاست میں اس کے جوابی دستخط ہونے پر درست ہو جاتا ہے۔ اس طرح کی دلیل دفعہ کے ابتدائی الفاظ کو مکمل طور پر نظر انداز کرتی ہے "سوائے اس کے کہ دوسری صورت میں تجویز کیا جائے۔" اس طرح کی تجویز خود ایکٹ کے ذریعے یا اس کے تحت بنائے گئے قواعد کے ذریعے ہو سکتی ہے۔ ذیلی دفعہ (5) میں کہا گیا ہے کہ ریاستوں کے درمیان اجازت ناموں کی تعداد طے کرنے کے لیے قرارداد کرنے کی تجویز جسے ہر راستے یا علاقے کے حوالے سے منظور یا جوابی دستخط کرنے کی تجویز ہے، متعلقہ ریاستی حکومت میں سے ہر ایک اپنے سرکاری گزٹ میں اور معاہدے کے تحت آنے والے علاقے یا راستے میں گردش کرنے والے علاقائی زبان کے کسی ایک یا زیادہ اخبارات میں اس تاریخ کے نوٹس کے ساتھ شائع کرے گی جس سے پہلے اس کے سلسلے میں نمائندگی پیش کی جا سکتی ہے اور وہ تاریخ جو اشاعت کی تاریخ سے تیس دن سے کم نہ ہو جس پر اٹھارٹی، اور وہ وقت اور جگہ جس پر، تجویز پیش کی گئی تھی، اور اس سلسلے میں موصول ہونے والی کسی بھی نمائندگی پر غور کیا جائے گا۔ ذیلی دفعہ (6) میں کہا گیا ہے کہ ریاستوں کے درمیان طے پانے والا ہر قرارداد، جہاں تک اجازت نامے کے جوابی دستخط کی منظوری سے متعلق ہے، متعلقہ ریاستی حکومتوں کے ذریعے سرکاری گزٹ میں اور معاہدے کے تحت آنے والے علاقے یا راستے میں گردش کرنے والے علاقائی زبان کے کسی بھی ایک یا زیادہ اخبارات میں شائع کیا جائے گا اور ریاست کی ریاستی ٹرانسپورٹ اتھارٹی اور متعلقہ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی اس پر عمل درآمد کرے گی۔ اس قانون میں اجازت نامے کے متلاشیوں کے تین زمروں کا تصور کیا گیا ہے، یعنی (1) بین خطہ، (2) بین خطہ اور (3) بین ریاستی۔ ہر زمرے کے سلسلے میں اجازت نامے دینے کے لیے ایکٹ کے تحت مختلف معیارات اور طریقہ کار فراہم کیے گئے ہیں۔ بین ریاستی اجازت نامے کی

منظوری جس سے ہم ان اپیلوں میں متعلق ہیں، ایکٹ کی دفعہ 88(5) کے تحت جائز ہے۔ روٹ کا وجود ایکٹ کی دفعہ 88 کی ذیلی دفعہ (1) کے تحت اختیارات کے استعمال کے لیے ایک شرط ہے۔ ایکٹ کی اسکیم کے تحت بین ریاستی راستہ باہمی ہونا چاہیے اور اسے یکطرفہ طور پر کسی ایک ریاست یا ریاست میں کسی اتھارٹی کے ذریعے نہیں بنایا جاسکتا۔ متعلقہ ریاستی حکومتوں سے توقع کی جاتی ہے کہ وہ سوچ سمجھ کر بین ریاستی راستوں کے طور پر کھولے جانے والے راستوں کا فیصلہ کریں اور ہر راستے پر جانے والے راستوں کی تعداد کا تعین کریں اور ایکٹ کے ہموار کام کاج کے لیے دیگر شرائط تجویز کریں تاکہ اس کے مقصد کو حاصل کیا جاسکے جس کے بارے میں سماجی بہبود کا قانون سازی ہونے کا دعویٰ کیا جاتا ہے۔ واضح رہے کہ موٹر وے ایکٹ 1939، جو موٹر گاڑیوں کے قانون سے متعلق ہے، میں وقتاً فوقتاً ترمیم کی گئی تھی تاکہ اسے تازہ ترین رکھا جاسکے۔ نیشنل ٹرانسپورٹ پالیسی کمیٹی، نیشنل پولیس کمیشن، روڈ سیفٹی کمیٹی، لوپ اور ڈٹو وہیلرز کمیٹی اور لاء کمیشن آف انڈیا جیسی مختلف کمیٹیوں نے روڈ ٹرانسپورٹ کے مختلف پہلوؤں کا جائزہ لیا اور موٹر گاڑیوں سے متعلق قانون کو اپ ڈیٹ کرنے، آسان بنانے اور معقول بنانے کی سفارش کی۔ 1939 کے ایکٹ نمبر 4 کی تمام توضیحات جائزہ لینے اور موجودہ قانون کو تبدیل کرنے کے لیے جامع قانون سازی کے لیے تجاویز کا مسودہ پیش کرنے کے لیے جنوری 1984 میں ایک ورکنگ گروپ تشکیل دیا گیا تھا۔ ورکنگ گروپ کی سفارشات پر غور کرنے اور ریاستی حکومتوں کے تبصرے حاصل کرنے کے بعد ملک میں تجارتی گاڑیوں اور ذاتی گاڑیوں دونوں میں تیزی سے اضافے، آٹو موٹوسیکٹر میں اعلیٰ ٹیکنالوجی کو اپنانے کی حوصلہ افزائی کرنے کی ضرورت، مسافروں اور مال برداری کے زیادہ بہاؤ، روڈ سیفٹی کے معیارات، آلودگی پر قابو پانے کے اقدامات، خطرناک اور دھماکہ خیز مواد کی کالا پانی و حمل کے معیارات، وہ پیرامیٹرز جہاں نجی اور سرکاری شعبہ مل کر رہ سکتے ہیں اور ترقی کر سکتے ہیں اور ٹریفک کے مجرموں کا سراغ لگانے کے موثر طریقوں کا خیال رکھتے ہوئے ایکٹ میں اہم ترمیم کرنے کا فیصلہ کیا گیا۔ مقاصد اور وجوہات کے بیان میں بیان کردہ مقاصد کے حصول کے لیے پارلیمنٹ میں ایک بل پیش کیا گیا۔ اس کے بعد یہ قانون 14 اکتوبر 1988 کو منظور کیا گیا۔

اپیل گزاروں کی جانب سے کی گئی عرضیوں کو قبول کرنے کے نتیجے میں ایکٹ کے ذریعے حاصل کیے جانے والے مقصد سے مایوسی ہوگی۔ عدالت عالیہ کی طرف سے دی گئی تشریح معقول، قانونی اور مناسب ہے۔ بین ریاستی راستے کے وجود کی عدم موجودگی میں، ایکٹ کے تحت حکام اپیل گزاروں کو اجازت نامے دینے میں جائز نہیں تھے۔ اجازت نامے کا وجود اس روٹ کے تحت آنے والی ریاستوں کے درمیان باہمی معاہدوں پر منحصر ہوتا ہے جو، تسلیم شدہ طور پر، فوری صورت میں موجود نہیں تھے۔ اپیل گزاروں کے حق میں اجازت نامہ دینے والے اتھارٹی کے احکامات اس طرح دائرہ اختیار سے باہر تھے۔

ان حالات میں اپیلوں کو 500 روپے کی اخراجات کے ساتھ مسترد کر مشخصہ ہے۔

آر۔سی۔ کے

اپیل مسترد کر دی گئی۔