

[2025] 3 एस.सी.आर. 262 : 2025 आईएनएससी 152

मेसर्स एस.आर.एस. ट्रेवल्स, जिसके स्वामी के.टी. राजशेखर

बनाम

कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम के कर्मचारी एवं अन्य

(सिविल अपील संख्या 2181-2182/ 2025)

06 फरवरी 2025

[विक्रम नाथ\* और प्रसन्ना बी. वराले, न्यायाधीश]

विचारार्थ मुद्दा

यह मुद्दा कर्नाटक मोटर वाहन कराधान एवं कुछ अन्य विधि (संशोधन) अधिनियम, 2003 की संवैधानिक वैधता से संबंधित था, जिसने कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 को निरस्त कर दिया, विशेष रूप से इस तथ्य को देखते हुए कि 1976 के अधिनियम को पहले इस न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया था; और क्या मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) के तहत नियम... कर्नाटक मोटर वाहन नियम, 1989 की धारा 56 के अनुसार, क्या राज्य और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण संविदा परिवहन परमिट प्रदान करने की शक्ति को सचिव को विधिवत रूप से प्रत्यायोजित कर सकते हैं या क्या ऐसी शक्ति इसके अर्ध-न्यायिक चरित्र के कारण बहु-सदस्यीय प्राधिकरणों के पास ही रहनी चाहिए।

शीर्षक

कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य कानून (संशोधन) अधिनियम, 2003 - धारा 3 - कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 - निरस्त अधिनियम की वैधता - अधिनियम को निरस्त करने की विधायिका की शक्ति - यदि आवश्यक हो तो निरस्त कानून के लिए राष्ट्रपति की सहमति - केसीसीए अधिनियम का उद्देश्य सार्वजनिक हित की सेवा करने और राज्य नीति के निर्देशक सिद्धांतों को लागू करने के लिए निजी तौर पर संचालित संविदा वाहनों को राज्य नियंत्रण में लाना था - हालांकि, बाद के दशकों में, शहरीकरण तीव्र हुआ, सार्वजनिक परिवहन की मांग बढ़ी, और यह तेजी से स्पष्ट हो गया कि केसीसीए अधिनियम द्वारा स्थापित प्रतिबंधात्मक व्यवस्था सार्वजनिक परिवहन सेवाओं की कृत्रिम कमी में योगदान दे रही थी, विशेष रूप से ग्रामीण और अर्ध-शहरी क्षेत्रों में - इसके जवाब में,

विधायिका ने 2003 के अधिनियम को अधिनियमित करके अपनी पूर्ण शक्ति का प्रयोग किया, जिसने केसीसीए अधिनियम को निरस्त कर दिया - निरस्त अधिनियम की संवैधानिक वैधता:

---

\* लेखक

निर्णय: वर्ष 2003 के अधिनियम की धारा 3, जो केसीसीए अधिनियम को निरस्त करती है, संवैधानिक है, और राज्य विधानमंडल ने अधिनियम को निरस्त करने के लिए अपनी शक्ति का सही प्रयोग किया है। किसी कानून को निरस्त करने की शक्ति उसे अधिनियमित करने की शक्ति के समतुल्य है। निरस्तीकरण विधायी सनक का मनमाना कार्य नहीं था, बल्कि उद्देश्यों और कारणों के स्पष्ट कथन द्वारा समर्थित था, जिसमें मौजूदा नियामक ढांचे में कमियों और परिवहन क्षेत्र को उदार बनाने की आवश्यकता को दर्शाया गया था। किसी अधिनियम की संवैधानिक वैधता की पुष्टि करने वाले इस न्यायालय के निर्णय, विधायिका को किसी कानून में संशोधन या निरस्त करने से बाध्य नहीं करते हैं, जब बाद के घटनाक्रम नीति में बदलाव की आवश्यकता को दर्शाते हैं। यह नहीं कहा जा सकता कि निरस्तीकरण के लिए राष्ट्रपति की नई सहमति की आवश्यकता थी। निरस्तीकरण कानून कानूनी ढांचे को नए सिरे से नहीं बनाता है, बल्कि पूर्ववर्ती अधिनियम के क्रियाशील प्रावधानों को समाप्त करता है। निरस्तीकरण कानून नई सहमति की आवश्यकता के मामले में मूल अधिनियम के समान प्रक्रियात्मक आवश्यकताओं के अधीन नहीं है, बशर्ते कि निरस्तीकरण इसके अंतर्गत आता हो। राज्य की विधायी क्षमता - 2003 निरसन अधिनियम आधुनिक परिवहन नीति की व्यावहारिक वास्तविकताओं में निहित है - इस प्रकार, केसीसीए अधिनियम का निरसन एक सुनियोजित नीतिगत निर्णय था जिसका उद्देश्य अधिक गतिशील और उत्तरदायी परिवहन ढांचा तैयार करना था। संवैधानिक सीमाओं के अधीन रहते हुए, विधायिका अपने द्वारा अधिनियमित किसी भी कानून को निरस्त कर सकती है। निरसन 1976 के अधिनियम की न्यायिक व्याख्या को न तो बदलता है और न ही उसका खंडन करता है; बल्कि, यह नई आर्थिक और सामाजिक परिस्थितियों के अनुकूल ढलने के लिए एक सचेत विधायी विकल्प को दर्शाता है। 2003 के निरसन अधिनियम का तर्क सुदृढ़ और विधायी शक्ति के सिद्धांतों के अनुरूप है। [पैरा 10, 11, 13-18]

मोटर वाहन अधिनियम 1988 - धारा 68(3)(ख), 96 - कर्नाटक मोटर वाहन नियम, 1989 - नियम 55, 56 - परमिट प्रदान करने की शक्ति का प्रत्यायोजन - मोटर वाहन अधिनियम की

धारा 68(5) के तहत, 1989 के नियमों के नियम 56 के अनुसार, क्या राज्य परिवहन प्राधिकरण (एसटीए) और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण (आरटीए) संविदा परिवहन परमिट प्रदान करने की शक्ति को सचिव को विधिवत प्रत्यायोजित कर सकते हैं या क्या यह शक्ति अपने अर्ध-न्यायिक स्वरूप के कारण बहु-सदस्यीय प्राधिकरणों के पास ही रहेगी:

**निर्णय:** राज्य परिवहन प्राधिकरण को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) और केएमवी नियमों के नियम 56(1)(घ) के तहत अपने कार्यों को प्रत्यायोजित करने का अधिकार प्राप्त है। राज्य परिवहन प्राधिकरण के सचिव को धारा 68(5) और नियम 56(1)(घ) के अनुसार गैर-स्टेज कैरिज परमिट (अनुबंध कैरिज, विशेष, पर्यटक और अस्थायी परमिट सहित) प्रदान करने का अधिकार है, बशर्ते कि इसमें निर्धारित सीमाओं और शर्तों का पालन किया जाए। 1988 का अधिनियम स्पष्ट रूप से परिवहन प्राधिकरणों को अपने कार्यों को प्रत्यायोजित करने का अधिकार प्रदान करता है, बशर्ते कि धारा 96 के तहत नियम बनाए गए हों। यदि यह स्वीकार भी कर लिया जाए कि परमिट प्रदान करने में अर्ध-न्यायिक तत्व शामिल है, तो प्रशासनिक कानून का यह एक स्थापित सिद्धांत है कि अर्ध-न्यायिक कार्यों को प्रत्यायोजित किया जा सकता है यदि सक्षम कानून स्पष्ट रूप से ऐसे प्रत्यायोजन का प्रावधान करता है। धारा 68(5) को नियम के साथ पढ़ा जाए। 56(1)(घ) यह स्पष्ट करता है कि विधानमंडल का उद्देश्य परिवहन प्राधिकरण को कुछ नियमित परमिट कार्यों को प्रत्यायोजित करने का था - स्टेज कैरिज परमिट को इस प्रत्यायोजन से बाहर रखने का यह अर्थ नहीं है कि सभी परमिट संबंधी कार्य स्वाभाविक रूप से गैर-प्रतिनियोजनीय हैं - मोटर वाहन अधिनियम के तहत एसटीए को व्यापक जिम्मेदारियां सौंपी गई हैं, और इसके कार्यभार के कारण समय पर सेवा वितरण सुनिश्चित करने के लिए प्रत्यायोजन आवश्यक है - सचिव, परिवहन प्रशासन में पर्याप्त विशेषज्ञता रखने वाले एक उच्च पदस्थ अधिकारी होने के नाते, नियमित परमिट आवेदनों को संभालने में सक्षम हैं - प्रत्यायोजन की अनुमति न देने का व्यावहारिक प्रभाव यह होगा कि परिवहन प्राधिकरण पर नियमित कार्यों का बोझ बढ़ जाएगा, जिससे अनावश्यक देरी और अक्षमताएं उत्पन्न हो सकती हैं - राज्य परिवहन प्राधिकरण को संविदा परिवहन, विशेष, पर्यटन और अस्थायी परमिट जारी करने का अधिकार अपने सचिव को सौंपने की शक्ति धारा 68(5) और नियम 56(1)(घ) के वैधानिक प्रावधानों द्वारा पूर्णतः समर्थित है। - प्रत्यायोजन एक तर्कसंगत और आवश्यक प्रशासनिक उपाय है जो राज्य परिवहन प्राधिकरण के निरीक्षण कार्य को कमजोर किए बिना परमिट आवेदनों के शीघ्र और कुशल प्रसंस्करण को सुगम बनाता है। - कानून द्वारा प्रदान की गई प्रत्यायोजन शक्ति बरकरार है, और विधायी आशय और

व्यावहारिक आवश्यकता दोनों के आलोक में इसके विपरीत कोई भी निर्णय अस्थिर है। - परमिट प्रदान करने की शक्ति के गैर-प्रत्यायोजनीयता पर उच्च न्यायालय का तर्क त्रुटिपूर्ण है। - प्रत्यायोजन शक्ति से इनकार करने वाले उच्च न्यायालय के विवादित आदेश रद्द किए जाते हैं। [पैरा 20-30]

### उद्धृत कानून मामले

कर्नाटक राज्य बनाम रंगनाथ रेड्डी [1978] 1 एससीआर 641 : एआईआर 1978 एससी 215; विजयकुमार शर्मा बनाम कर्नाटक राज्य एआईआर 1990 एससी 2072; विजय कुमार शर्मा बनाम कर्नाटक राज्य [1990] 1 एससीआर 614 : (1990) 2 एससीसी 562; न्यूटेक प्रमोटर्स एंड डेवलपर्स प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य [2021] 9 एससीआर 909 : (2021) 18 एससीसी 1; रामकृष्ण बनाम जनपद सभा [1962] सप्प. 3 एससीआर 70: एआईआर 1962 एससी 1073 - संदर्भित।

### अधिनियमों की सूची

कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य कानून (संशोधन) अधिनियम, 2003; कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976; मोटर वाहन अधिनियम, 1988; कर्नाटक मोटर वाहन नियम, 1989; सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950; भारत का संविधान; सामान्य खंड अधिनियम, 1897

### मुख्य शब्दों की सूची

संविदा वाहन; संविदा वाहन परमिट; स्टेज वाहन; स्टेज वाहन परमिट; राज्य परिवहन प्राधिकरण; क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण; राज्य परिवहन निगम; सार्वजनिक परिवहन की कृत्रिम कमी; सार्वजनिक परिवहन का उदारीकरण; निजी बस संचालक; राष्ट्रपति की स्वीकृति; परमिट प्रदान करने की शक्ति; निरसन अधिनियम; सूची III की प्रविष्टि 42; "केवल सचिव" दृष्टिकोण; संविदा वाहन में निजी संचालक; नई राष्ट्रपति स्वीकृति; अर्ध-न्यायिक कार्य; सचिव; राज्य परिवहन अधिकारी; प्रत्यायोजित शक्ति; कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 का निरसन; संविदा वाहन परमिट प्रदान करने की शक्ति सचिव को प्रत्यायोजित करना; निरसन अधिनियम की वैधता; अधिनियम को निरस्त करने की विधायिका की शक्ति; यदि आवश्यक हो तो निरसन अधिनियम के लिए राष्ट्रपति की स्वीकृति; राज्य नियंत्रण के अधीन निजी तौर पर संचालित संविदा वाहन; जनहित; राज्य नीति के निर्देशक सिद्धांत; सार्वजनिक परिवहन;

ग्रामीण और अर्ध-शहरी क्षेत्र; पूर्ण शक्ति; बाद के घटनाक्रम; निरसन अधिनियम; राज्य की विधायी क्षमता; आधुनिक परिवहन नीति की व्यावहारिक वास्तविकताएँ; नीतिगत निर्णय; गैर-स्टेज परिवहन परमिटों का अनुदान; संविदा परिवहन, विशेष, पर्यटक और अस्थायी परमिट; प्रशासनिक कानून का सिद्धांत।

### से उत्पन्न मामला

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 2181-2182

वर्ष 2025

कर्नाटक उच्च न्यायालय, बंगलुरु के दिनांक 28.03.2011 के निर्णय एवं आदेश से संबंधित अपील संख्या 5466 वर्ष 2004 और अपील संख्या 60 वर्ष 2005

साथ में

सिविल अपील संख्या 1985-2153 और 2154-2180 वर्ष 2025

### पार्टियों में उपस्थिति

सुश्री किरण सूरी, कर्नल बालासुब्रमण्यम, देवदत्त कामत, वरिष्ठ अधिवक्ता, अमिथ एस.जे., सुश्री विदुषी गर्ग, डॉ. (श्रीमती) विपिन गुप्ता, श्रीमती टी.एस. शांति, सुश्री स्नेहा इरिन कच्छप, संजीव कुमार, नरेंद्र कुमार, डी. एल. चिदानंद, हृदय पवन, रेवंता सोलंकी, सलाहकार अपीलकर्ता के लिए।

देवदत्त कामत, कर्नल बालासुब्रमण्यम, सुश्री किरण सूरी, शांताकुमार वी. महाले, वरिष्ठ अधिवक्ता, सुश्री आभा आर. शर्मा, वी।

एन. रघुपति, हर्ष पांडे, हृदय बर्जेत्री, सुश्री अनुराधा मुताटकर, श्रीमती टी एस शांति, नरेंद्र कुमार, सुश्री स्नेहा इरिन कच्छप, संजीव कुमार, अनिल कुमार, अमित एस.जे., सुश्री विदुषी गर्ग, डॉ. (श्रीमती) विपिन गुप्ता, सुश्री मृणाल पांडे, सुश्री एस. अनुराधा भट्ट, हरीशा एस.आर., रणवीर सिंह, ऋषि कुमार सिंह गौतम, सलाहकार। प्रतिवादी के लिए।

## सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय/आदेश

### निर्णय

#### विक्रम नाथ, न्यायमूर्ति

1. यदि कोई विलंब हुआ हो तो उसे क्षमा किया जाता है।
2. अनुमति प्रदान की गई।
3. ये अपीलें कर्नाटक उच्च न्यायालय के दिनांक 28.03.2011 के डब्लू.ए. संख्या 5466/2004 और संबंधित मामलों के सामान्य निर्णय और आदेश से संबंधित हैं। दायर की गई अनेक अपीलों को देखते हुए, संबंधित एसएलपी में पक्षकारों की सूची स्पष्ट करना आवश्यक है:

- I. एसएलपी (सी) संख्या 27833-27834/2011: निजी बस संचालकों द्वारा दायर।
- II. एसएलपी (सी) संख्या 32499-525/2011: कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन प्राधिकरण (एसटीए) द्वारा दायर।
- III. एसएलपी (सी) संख्या 25787-956 वर्ष 2012: कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम (केएसआरटीसी) द्वारा दायर की गई, जो सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के तहत गठित एक निगम है।

इस निर्णय में संदर्भ की स्पष्टता के लिए:

- निजी बस संचालकों और कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन प्राधिकरण को सामूहिक रूप से “अपीलकर्ता” कहा जाएगा।
- कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम को “प्रतिवादी निगम” या “केएसआरटीसी” कहा जाएगा।

4. वर्तमान अपीलों से संबंधित तथ्य इस प्रकार हैं:

#### 4.1. 1976 अधिनियम (कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976) का

अधिनियमन - 1976 अधिनियम का उद्देश्य राज्य में निजी तौर पर संचालित संविदा वाहनों के कथित हानिकारक संचालन पर अंकुश लगाने और उन्हें सार्वजनिक नियंत्रण में लाने के लिए उनका अधिग्रहण करना था। 1976 अधिनियम के तहत, एक बार इन संविदा वाहनों का अधिग्रहण हो जाने के बाद, सभी संबंधित परमिट और पंजीकरण प्रमाण पत्र राज्य सरकार के

पास निहित हो गए। बाद में, राज्य सरकार ने इन वाहनों और परमिटों को राज्य के स्वामित्व वाले सड़क परिवहन निगमों, विशेष रूप से केएसआरटीसी को हस्तांतरित कर दिया।

4.2. इस अधिनियम को चुनौती दी गई थी, लेकिन इस न्यायालय ने **स्टेट ऑफ कर्नाटक बनाम रंगनाथ रेड्डी<sup>3</sup>** मामले में इसे बरकरार रखा और बाद में **विजयकुमार शर्मा बनाम स्टेट ऑफ कर्नाटक<sup>4</sup>** मामले में इसकी पुष्टि की। इन निर्णयों में, सर्वोच्च न्यायालय ने माना कि 1976 के अधिनियम का उद्देश्य संविधान के अनुच्छेद 39(ख) और (ग) के तहत राज्य नीति के निर्देशक सिद्धांतों को आगे बढ़ाना था और इसने किसी भी मौलिक अधिकार या संवैधानिक सिद्धांतों का उल्लंघन नहीं किया।

4.3. **मोटर वाहन अधिनियम अधिनियमन:** 1988 में, संसद द्वारा मोटर वाहन अधिनियम, 1988 अधिनियमित किया गया था। इस अधिनियम में वर्तमान मामले से संबंधित कई प्रावधान हैं: धारा 2(7) "अनुबंध परिवहन" को परिभाषित करती है और धारा 2(40) "स्टेज परिवहन" को परिभाषित करती है। इसके अलावा, धारा 68 परिवहन प्राधिकरणों से संबंधित है; विशेष रूप से, धारा 68(2) राज्य परिवहन प्राधिकरण 6 और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण 7 की संरचना का प्रावधान करती है। यह अनिवार्य है कि

- 
1. 1950 का अधिनियम
  2. केसीसीए अधिनियम
  3. एआईआर 1978 एससी 215
  4. एआईआर 1990 एससी 2072
  5. एमवी अधिनियम
  6. एसटीए
  7. आरटीए

प्रत्येक में न्यायिक अनुभव रखने वाला एक अध्यक्ष और अन्य सदस्य हों—एसटीए के लिए अधिकतम चार और आरटीए के लिए अधिकतम दो। धारा 68(3)(ख) एसटीए को आरटीए के कर्तव्यों का निर्वहन करने का अधिकार देती है, और धारा 68(5) दोनों प्राधिकरणों को धारा 96 के अनुसार बनाए गए नियमों के तहत, निर्धारित प्रतिबंधों के

अधीन रहते हुए, अपनी शक्तियों और कार्यों को किसी अन्य प्राधिकरण या व्यक्ति को सौंपने में सक्षम बनाती है।

4.4. 1 जुलाई 1989 को कर्नाटक मोटर वाहन नियम, 1989 अधिनियमित किए गए। इन नियमों के नियम 55 और 56 के तहत, आरटीए और एसटीए को अपने सचिवों को अपनी शक्तियां सौंपने का अधिकार दिया गया, जिसमें संविदा परिवहन परमिट जारी करने का अधिकार भी शामिल था। इसके अतिरिक्त, 27 फरवरी 1990 को केसीसीए अधिनियम की संवैधानिकता को असंगतता के आधार पर चुनौती दी गई। **विजय कुमार शर्मा बनाम कर्नाटक राज्य**<sup>9</sup> मामले में, इस माननीय न्यायालय ने केसीसीए अधिनियम की संवैधानिकता को बरकरार रखते हुए यह माना कि केसीसीए अधिनियम और मोटर वाहन अधिनियम के बीच कोई असंगतता या असंगतता नहीं है।

4.5. बाद के दशकों में, कर्नाटक में परिवहन नीति में सार्वजनिक परिवहन सेवाओं की बढ़ती मांग, तीव्र शहरीकरण और यात्रियों की जरूरतों को पूरा करने में अकेले सरकारी निगमों की कथित अक्षमता के कारण बदलाव आए। समय के साथ, कर सुधार आयोग जैसी समितियों ने पाया कि निजी संविदा वाहनों पर सख्त प्रतिबंधों ने सार्वजनिक परिवहन विकल्पों की कृत्रिम कमी में योगदान दिया था। यह देखा गया कि कई ग्रामीण और अर्ध-शहरी क्षेत्रों में, केएसआरटीसी द्वारा संचालित बसों की कमी ने यात्रियों को निजी मालवाहक वाहनों, टैक्टरों या यात्रा के अन्य कम सुविधाजनक साधनों पर निर्भर रहने के लिए विवश किया, जिससे सुरक्षा और असुविधा संबंधी चिंताएं बढ़ गईं।

4.6. **2003 निरसन अधिनियम (कर्नाटक अधिनियम संख्या 9 ऑफ 2003) का अधिनियमन** - इन घटनाक्रमों के जवाब में, राज्य विधानमंडल ने कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य कानून (संशोधन) अधिनियम, 2003 पारित किया।<sup>10</sup> अन्य संशोधनों (विशेष रूप से कराधान कानूनों में) के अलावा, 2003 निरसन अधिनियम की धारा 3 ने 1976 के केसीसीए अधिनियम को निरस्त कर दिया।

---

8 केएमवी नियम

9 (1990) 2 एससीसी 562

10 2003 निरसन अधिनियम या कर्नाटक अधिनियम संख्या 9, 2003

2003 के अधिनियम के साथ संलग्न उद्देश्यों और कारणों के विवरण के अनुसार, विधायी आशय सार्वजनिक परिवहन को उदार बनाना, निजी संचालकों को प्रोत्साहित करना और यात्री सेवाओं में मौजूद "भयानक कमियों" को दूर करना था। विधानमंडल का मानना था कि केसीसीए अधिनियम के प्रतिबंधों को हटाने से बेहतर प्रतिस्पर्धा, विस्तारित सेवाएं और अंततः यात्रियों को अधिक सुविधा प्राप्त होगी।

**4.7. कर्नाटक उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती** - 2003 के बाद, निजी बस संचालकों ने अधिक उदार व्यवस्था के तहत संविदा परिवहन परमिट के लिए आवेदन करना शुरू कर दिया। कुछ मामलों में, एसटीए या आरटीए के सचिवों ने नियम 56 के तहत कथित प्रत्यायोजनों का हवाला देते हुए ये परमिट जारी किए। इसी बीच, केएसआरटीसी और उसके कर्मचारी संघ ने विभिन्न रिट याचिकाएं दायर कर (क) 2003 के निरसन अधिनियम की वैधता और (ख) परमिट जारी करने के लिए सचिवों की शक्ति को चुनौती दी। उन्होंने तर्क दिया कि 1976 के अधिनियम को सर्वोच्च न्यायालय द्वारा बरकरार रखे जाने के कारण, राष्ट्रपति की नई सहमति के बिना निरस्त नहीं किया जा सकता है, और यह तर्क दिया कि परमिट जारी करने की शक्ति, जो अर्ध-न्यायिक है, किसी एक अधिकारी को सौंपना केवल बहु-सदस्यीय निकायों के पास ही रहना चाहिए।

**4.8.** 17 नवंबर 2004 को रिट याचिका संख्या 40339/2004 और संबंधित मामलों में दिए गए निर्णय और आदेश में, उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश ने यह माना कि केएमवी नियमों के नियम 55 और 56 मोटर वाहन अधिनियम के विरुद्ध होने के कारण अमान्य हैं, और संविदा परिवहन और स्टेज परिवहन परमिट जारी करने तथा एसटीए/आरटीए के कार्यों को करने की शक्ति सचिव को प्रत्यायोजित करना अनुमेय नहीं है। 16 दिसंबर 2004 को, उच्च न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश ने अधिनियम संख्या 9/2003 द्वारा केसीसीए अधिनियम का निरसन असंवैधानिक घोषित किया। **रंगनाथ रेड्डी** (उपरोक्त) और **विजयकुमार शर्मा** (उपरोक्त) के निर्णयों का हवाला देते हुए, न्यायाधीश ने टिप्पणी की कि राज्य सरकार के पास राष्ट्रपति की स्वीकृति प्राप्त अधिनियम को निरस्त करने का अधिकार नहीं है। चूंकि केसीसीए अधिनियम संविधान की सातवीं अनुसूची में समवर्ती सूची की प्रविष्टि 42 के अंतर्गत आता है, इसलिए अधिनियम संख्या 9/2003 को राष्ट्रपति की स्वीकृति के लिए भेजा जाना आवश्यक था। इसमें आगे कहा गया कि केसीसीए को निरस्त करने से राज्य परिवहन

उपक्रम का उद्देश्य प्राप्त नहीं हो सकेगा और इस मुद्दे को राज्य परिवहन निगम को अतिरिक्त परमिट जारी करके हल किया जा सकता था।

4.9. **डिवीजन बेंच को संदर्भ** - अंततः, अपीलें (डब्ल्यू.ए. संख्या 5466/2004, 60/2005 और संबंधित मामले) डिवीजन बेंच के समक्ष रखी गईं। डिवीजन बेंच ने 2003 के निरसन अधिनियम को चुनौती देने वाले कई मामलों के साथ-साथ इस विवाद को भी समेकित किया कि क्या सचिव, एसटीए वैध रूप से परमिट जारी कर सकते हैं।

4.10. दिनांक 28.03.2011 के आदेश द्वारा, उच्च न्यायालय की डिवीजन बेंच ने इन मामलों के मुख्य मुद्दों के संबंध में निम्नलिखित निष्कर्ष दिए:

- **2003 के निरसन अधिनियम की संवैधानिक वैधता** - डिवीजन बेंच ने 1976 के अधिनियम को निरस्त करने की संवैधानिकता को बरकरार रखा। इसने तर्क दिया कि यदि कोई कानून विधायिका के विधायी अधिकार क्षेत्र में आता है तो उसे निरस्त करने की विधायिका के पास पूर्ण शक्ति है। पीठ ने यह भी कहा कि चूंकि 1976 का अधिनियम समवर्ती सूची (तृतीय सूची) की प्रविष्टि 42 के तहत वैध रूप से अधिनियमित किया गया था, इसलिए राज्य सरकार भी राष्ट्रपति की सहमति के लिए पुनः संदर्भ भेजे बिना इसे निरस्त करने के लिए समान रूप से सक्षम थी। न्यायालय ने इस तर्क से असहमति जताई कि सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पहले से समर्थित अधिनियम को निरस्त करना सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय को "अस्वीकार" करने के समान है। एक बार 1976 के अधिनियम को संवैधानिक रूप से मान्यता मिल जाने के बाद, मौलिक या संवैधानिक अधिकारों का उल्लंघन न करने की शर्त पर, इसे संशोधित या निरस्त करने की विधायिका की शक्ति अप्रभावित रहती है।

- **परमिट जारी करने की शक्ति सचिव को सौंपना** - हालाँकि, खंडपीठ ने इस तर्क को खारिज कर दिया कि एसटीए (या आरटीए) संविदा परिवहन परमिट जारी करने का अधिकार सचिव को सौंप सकता है। पीठ ने माना कि अध्याय 5 के अंतर्गत परमिट जारी करना एक अर्ध-न्यायिक कार्य है जिसके लिए सामूहिक निर्णय या कम से कम वैधानिक प्राधिकरण द्वारा स्वयं निर्णय लेना आवश्यक है। इस प्रकार उच्च न्यायालय ने केएमवी नियमों के संबंधित भाग (नियम 56) को, या अधिक सटीक रूप से, एसटीए द्वारा इसे लागू करने के

तरीके को अमान्य घोषित कर दिया। खंडपीठ ने निष्कर्ष निकाला कि "केवल सचिव" का दृष्टिकोण एमवी अधिनियम द्वारा परिकल्पित बहु-सदस्यीय योजना को अनुचित रूप से दरकिनार करता है।

4.11. दिनांक 28.03.2011 के डिवीजन बेंच के आदेश से असंतुष्ट होकर, निजी बस ऑपरेटरों और कर्नाटक एसटीए; तथा केएसआरटीसी ने इस न्यायालय के समक्ष विशेष अनुमति याचिकाएं दायर कीं, जिसके परिणामस्वरूप निम्नलिखित मुख्य दलीलों के साथ वर्तमान अपीलें दायर की गईं:

- **एसएलपी (सी) संख्या 27833-27834, वर्ष 2011:** निजी बस संचालकों द्वारा दायर की गई, जिसमें उच्च न्यायालय के उस फैसले को चुनौती दी गई है जो एसटीए/आरटीए के सचिव को परमिट जारी करने की शक्तियां सौंपने पर रोक लगाता है। ये अपीलकर्ता 2003 के निरसन अधिनियम की वैधता को बरकरार रखने वाले उच्च न्यायालय के फैसले को स्वीकार करते हैं।

- **एसएलपी (सी) संख्या 32499-525, वर्ष 2011:** कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन प्राधिकरण (एसटीए) द्वारा दायर की गई, जिसमें इसी तरह के फैसले के उस हिस्से को चुनौती दी गई है जो सचिव को शक्तियां सौंपने की अनुमति नहीं देता है। एसटीए 2003 के निरसन अधिनियम की वैधता का समर्थन करता है।

- **एसएलपी (सी) संख्या 25787-956, वर्ष 2012:** कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम (केएसआरटीसी) द्वारा दायर की गई, जिसमें मुख्य रूप से उच्च न्यायालय के इस निष्कर्ष का खंडन किया गया है कि 1976 के अधिनियम को निरस्त करना संवैधानिक है। यह 2003 के निरसन अधिनियम को अमान्य घोषित करवाना चाहता है, लेकिन उच्च न्यायालय से सहमत है कि सचिव, एसटीए/आरटीए, प्रत्यायोजित शक्ति के तहत परमिट जारी या नवीनीकृत नहीं कर सकते हैं।

5. इन अपीलों में उत्पन्न विशिष्ट विवादों पर विचार करने से पहले, संबंधित कानूनी प्रावधानों को समझना उपयोगी होगा जो इन मुद्दों को नियंत्रित करते हैं। इन अधिनियमों की स्पष्ट समझ हमारे विचार के लिए प्रस्तुत दो प्रमुख प्रश्नों को समझने के लिए अत्यंत आवश्यक है।

I. **कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976**

**उद्देश्य और कार्यक्षेत्र** - यह अधिनियम उन निजी तौर पर संचालित संविदा वाहनों के अधिग्रहण के उद्देश्य से बनाया गया था जिन्हें जनहित के विरुद्ध कार्य करते हुए पाया गया था। अधिग्रहण के बाद, वाहन, परमिट और पंजीकरण प्रमाण पत्र राज्य सरकार के पास निहित हो जाते थे, जो बदले में उन्हें राज्य के स्वामित्व वाली सड़क परिवहन निगमों जैसे कि केएसआरटीसी को हस्तांतरित कर देती थी।

**न्यायिक समर्थन** - 1976 के अधिनियम को इस न्यायालय द्वारा **स्टेट ऑफ कर्नाटक बनाम रंगनाथ रेड्डी**<sup>11</sup> मामले में बरकरार रखा गया था और बाद में **विजयकुमार शर्मा बनाम स्टेट ऑफ कर्नाटक**<sup>12</sup> मामले में इसकी पुष्टि की गई थी। इन निर्णयों में यह स्वीकार किया गया कि वैधानिक उद्देश्य,

---

11 एआईआर 1978 एससी 215

12 (एआईआर) 1990 एससी 2072

संविधान के अनुच्छेद 39(ख) और (ग) के तहत निर्देशित सिद्धांतों को आगे बढ़ाना किसी भी मौलिक या संवैधानिक अधिकार का उल्लंघन नहीं करता है।

**बाद का घटनाक्रम** - कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य कानून (संशोधन) अधिनियम, 2003 (कर्नाटक अधिनियम संख्या 9 ऑफ 2003) की धारा 3 के तहत, 1976 का अधिनियम निरस्त हो गया, जो इन कार्यवाही में चुनौती दिए गए प्रमुख मुद्दों में से एक है।

## II. कर्नाटक मोटर वाहन कराधान एवं (संशोधन) अधिनियम, 2003

**विचारार्थ मुद्दा** - विधानमंडल ने यात्री परिवहन सेवाओं की कमी देखी, विशेषकर ग्रामीण एवं अर्ध-शहरी क्षेत्रों में, और यह निष्कर्ष निकाला कि संविदा परिवहन क्षेत्र में निजी संचालकों को अनुमति देने से बढ़ती मांग को पूरा करने में सहायता मिलेगी। इस अधिनियम की धारा 3 ने 1976 के अधिनियम को निरस्त कर दिया, जिससे निजी संविदा परिवहन संचालन पर मौजूदा प्रतिबंध हटा दिए गए और अधिक उदार नियामक व्यवस्था का मार्ग प्रशस्त हुआ।

**विधायी सक्षमता** - यह अधिनियम उसी विधायी क्षेत्र (संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची III में प्रविष्टि 42) के अंतर्गत अधिनियमित किया गया है जिसने मूल 1976 के अधिनियम को सशक्त बनाया था। उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने माना कि निरसन के लिए राष्ट्रपति की नई स्वीकृति की आवश्यकता नहीं है, और यह पुष्टि की कि राज्य विधानमंडल इस प्रकार का निरसन करने के लिए सक्षम है।

## III. मोटर वाहन अधिनियम, 1988

**अध्याय V: परिवहन वाहनों का नियंत्रण**

**धारा 66:** कोई भी स्वामी वैध परमिट के बिना किसी परिवहन वाहन का उपयोग या उपयोग की अनुमति नहीं दे सकता।

**धारा 68(3):** एसटीए और आरटीए की शक्तियों और कार्यों का वर्णन करती है, जिसमें विभिन्न परमिट जारी करना भी शामिल है।

**धारा 68(5):** एसटीए या आरटीए को, “यदि धारा 96 के तहत बनाए गए नियमों द्वारा अधिकृत हो,” तो निर्धारित शर्तों के अधीन रहते हुए, अपनी किसी भी शक्ति या कार्य को किसी अन्य प्राधिकरण या व्यक्ति को सौंपने की अनुमति देती है।

**अध्याय VI: राज्य परिवहन उपक्रमों से संबंधित विशेष प्रावधान (पूर्णता के लिए)**  
- यद्यपि इन अपीलों में मुख्य रूप से यह मुद्दा नहीं है, फिर भी अध्याय VI राज्य परिवहन उपक्रमों को अनन्य अधिकार प्रदान करने वाली योजनाओं को तैयार करने की प्रक्रियाएँ स्थापित करता है। यह अध्याय उस पूर्व काल में प्रासंगिक था जब मार्गों का राष्ट्रीयकरण प्रचलित था; हालाँकि, यहाँ मुख्य ध्यान इस बात पर है कि क्या 1976 के अधिनियम के दृष्टिकोण (अनुबंधित डिब्बों का अधिग्रहण) को 2003 के निरसन द्वारा रद्द किया जा सकता है।

#### **IV. कर्नाटक मोटर वाहन नियम, 1989**

**नियम 54:** यह नियम एसटीए और आरटीए के कामकाज के तरीके को नियंत्रित करता है, जिसमें बैठकों, कोरम और निर्णय लेने संबंधी दिशानिर्देश शामिल हैं।

**नियम 56: एसटीए द्वारा शक्तियों का प्रत्यायोजन - नियम 56(1)(घ):** यह नियम एसटीए को "स्टेज कैरिज परमिट के अलावा अन्य परमिट" जारी करने की शक्ति अध्यक्ष, सचिव या क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी से कम रैंक के अधिकारी को प्रत्यायोजित करने की अनुमति देता है। उच्च न्यायालय ने इस प्रावधान की व्याख्या करते हुए कहा कि यद्यपि नियमों में प्रत्यायोजन का प्रावधान है, प्रश्न यह बना हुआ है कि क्या ऐसा प्रत्यायोजन अर्ध-न्यायिक कार्यों (जैसे संविदा कैरिज परमिट जारी करना) तक विस्तारित है या यह विशुद्ध रूप से प्रशासनिक शक्तियों तक ही सीमित है।

6. उपरोक्त तथ्यात्मक पृष्ठभूमि और हमारे समक्ष प्रस्तुत दलीलों के आलोक में, निर्धारण के लिए निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे उठते हैं:

**I. 2003 निरसन अधिनियम की वैधता:** क्या केसीसीए अधिनियम को निरस्त करने वाला 2003 निरसन अधिनियम संवैधानिक रूप से वैध है, विशेष रूप से यह

देखते हुए कि 1976 अधिनियम को पहले इस न्यायालय द्वारा मान्य ठहराया गया था।

**II. परमिट जारी करने की शक्ति का प्रत्यायोजन:** क्या मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) के तहत, केएमवी नियमों के नियम 56 के साथ पढ़ा जाए, एसटीए और आरटीए संविदा परिवहन परमिट (और संबंधित परमिट) जारी करने की शक्ति को सचिव को विधिवत प्रत्यायोजित कर सकते हैं, या क्या यह शक्ति बहु-सदस्यीय प्राधिकरणों के पास ही रहनी चाहिए क्योंकि उनका स्वरूप अर्ध-न्यायिक है।

7. अपीलकर्ताओं के विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता, श्री देवदत्त कामत और सुश्री किरण सूरी ने निम्नलिखित मुख्य दलीलें प्रस्तुत कीं:

7.1. **मोटर वाहन अधिनियम और केएमवी नियमों में स्पष्ट प्रावधान:** अपीलकर्ता मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) पर भरोसा करते हैं, जिसमें यह प्रावधान है कि एसटीए और कोई भी आरटीए, यदि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के तहत बनाए गए नियमों के अधीन अधिकृत हैं, तो निर्धारित प्रतिबंधों के अधीन अपनी शक्तियों और कार्यों को प्रत्यायोजित कर सकते हैं। वे केएमवी नियमों के नियम 56(1)(घ) पर भी प्रकाश डालते हैं, जो एसटीए को स्पष्ट रूप से स्टेज कैरिज परमिट के अलावा अन्य परमिट जारी करने की शक्ति को अध्यक्ष, सचिव या क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी से कम रैंक के किसी भी अधिकारी को प्रत्यायोजित करने की अनुमति देता है। यह वैधानिक योजना स्टेज कैरिज परमिट (गैर-प्रतिनियोज्य) और अन्य परमिट (प्रतिनियोज्य) के बीच स्पष्ट रूप से अंतर करती है।

7.2. **विधायी आशय के अनुरूपता:** अपीलकर्ताओं का तर्क है कि मोटर वाहन अधिनियम का उद्देश्य स्टेज ट्रांसपोर्टेशन एडमिनिस्ट्रेशन (एसटीए) और आरटीए को व्यापक प्रशासनिक विवेकाधिकार प्रदान करना था। उन्होंने तर्क दिया कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) में दिए गए प्रत्यायोजन का अधिकार, संविदा परिवहन परमिट जारी करने जैसे नियमित मामलों में प्रशासनिक दक्षता सुनिश्चित करने के लिए था। उन्होंने कहा कि विधायी आशय यह नहीं था कि प्रत्येक निर्णय पूर्ण, बहु-सदस्यीय बोर्ड द्वारा लिया जाए, बल्कि उन मामलों में

परमिट आवेदनों के शीघ्र प्रसंस्करण को सुगम बनाना था जिनमें स्टेज ट्रांसपोर्टेशन परमिट से संबंधित जटिल विचार शामिल नहीं होते हैं।

- 7.3. **व्यावहारिक आवश्यकता और प्रशासनिक दक्षता:** अपीलकर्ताओं ने तर्क दिया कि व्यवहार में, एसटीए विविध कार्यों से भरा हुआ है और परिवहन मामलों में पर्याप्त विशेषज्ञता रखने वाले उच्च पदस्थ अधिकारी सचिव को नियमित परमिट जारी करने का दायित्व सौंपने से समय पर और कुशल सेवा सुनिश्चित होती है। उन्होंने आगे कहा कि ऐसा दायित्व सौंपना न केवल कर्नाटक में बल्कि कई अन्य राज्यों में भी एक सामान्य प्रशासनिक प्रक्रिया है, जहां इसी तरह के दायित्व सौंपने के तंत्र को प्रभावी ढंग से लागू किया गया है।
- 7.4. **विभिन्न न्यायिक दृष्टिकोणों का सामंजस्य:** अपीलकर्ताओं ने उल्लेख किया कि उच्च न्यायालय ने अपने पूर्व निर्णयों में इस मुद्दे को विभाजित कर दिया है। एक मामले में, विद्वान एकल न्यायाधीश ने माना कि परमिट जारी करना अर्ध-न्यायिक प्रक्रिया है और इसे प्रत्यायोजित नहीं किया जा सकता, जबकि दूसरे मामले में, उन्होंने स्वीकार किया कि यदि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के तहत नियम बनाए जाते हैं तो प्रत्यायोजन अनुमेय है। अपीलकर्ताओं ने तर्क दिया कि बाद वाला दृष्टिकोण वास्तविक वैधानिक योजना को दर्शाता है। उन्होंने प्रस्तुत किया कि मोटर वाहन नियमों में संशोधन (विशेष रूप से, धारा 96 को शामिल करके) करके, राज्य ने संविदा परिवहन परमिट जारी करने जैसे नियमित कार्यों को सचिव को प्रत्यायोजित करने के अपने इरादे की स्पष्ट रूप से पुष्टि की है।
- 7.5. **प्रत्यायोजन न्यायिक निगरानी को कमजोर नहीं करता:** यह तर्क दिया गया है कि भले ही परमिट जारी करने की शक्ति अर्ध-न्यायिक हो, ऐसे कार्यों का प्रत्यायोजन किया जा सकता है, बशर्ते सक्षम कानून इसकी स्पष्ट अनुमति देता हो। अपीलकर्ताओं ने न्यूटेक प्रमोटर्स एंड डेवलपर्स प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य, 13 के हालिया फैसले का हवाला देते हुए यह तर्क दिया है कि अर्ध-न्यायिक कार्यों का प्रत्यायोजन वैधानिक प्रावधानों के अनुसार किया जा सकता है। अपीलकर्ताओं का कहना है कि इस मामले में प्रत्यायोजन केवल संविदा परिवहन, विशेष, पर्यटक और अस्थायी परमिट तक सीमित है, जो नियमित मामले हैं और सामूहिक न्यायनिर्णय की आवश्यकता नहीं होती। यह

मोटर वाहन अधिनियम और केएमवी नियमों की विधायी योजना के पूर्णतः अनुरूप है।

7.6. **परिचालन संबंधी व्यावहारिकताएँ और अधिकार प्रत्यायोजन की आवश्यकता:** अपीलकर्ताओं का कहना है कि संपूर्ण एसटीए या आरटीए को नियमित परमिट आवेदनों पर विचार करने के लिए बाध्य करना अव्यावहारिक होगा और इससे सेवा वितरण में देरी हो सकती है। उनका तर्क है कि सचिव, एक सक्षम और अनुभवी अधिकारी होने के नाते, वैधानिक ढांचे से समझौता किए बिना प्रत्यायोजित शक्ति का प्रयोग करने में पूर्णतः सक्षम हैं। परिवहन नियामक प्रणाली के सुचारू संचालन के लिए ऐसा अधिकार प्रत्यायोजन अत्यंत आवश्यक है।

8. प्रतिवादी निगम के विद्वान वरिष्ठ वकील, कर्नल बालासुब्रमण्यम ने केएसआरटीसी की ओर से निम्नलिखित तर्क प्रस्तुत किए हैं:

8.1. **2003 अधिनियम (1976 अधिनियम का निरसन) की धारा 3 की अमान्यता पर:** केएसआरटीसी का तर्क है कि केसीसीए अधिनियम 27 वर्षों तक लागू रहा, जिसके दौरान एसटीए या आरटीए द्वारा कोई संविदा परिवहन परमिट जारी नहीं किया गया, और वैकल्पिक परिवहन सेवाओं ने जनहित की पर्याप्त रूप से पूर्ति की। उनका तर्क है कि 1976 अधिनियम, जो प्रविष्टि 42 के तहत और राष्ट्रपति की सहमति से अधिनियमित किया गया था, ने केएसआरटीसी के लिए अनन्य अधिकार सृजित किए थे, और इसका निरसन एक सुनियोजित वैधानिक उपाय था जिसे पलटा नहीं जाना चाहिए।

8.2. **संवैधानिक आवश्यकताओं के साथ 2003 अधिनियम की असंगति:** विद्वान वरिष्ठ वकील का तर्क है कि 2003 अधिनियम सूची II की प्रविष्टि 57 (वाहनों पर कराधान) का हवाला देकर 1976 अधिनियम को निरस्त करता है, जो अधिग्रहण से पूरी तरह से भिन्न मामला है। चूंकि मूल 1976 अधिनियम प्रविष्टि 42 के तहत और राष्ट्रपति की सहमति से अधिनियमित किया गया था, इसलिए इसका निरसन या संशोधन भी उसी संवैधानिक आधार पर किया जाना चाहिए। कराधान उपाय के माध्यम से अप्रत्यक्ष रूप से इसे निरस्त करने का राज्य विधानमंडल का प्रयास संवैधानिक व्यवस्था का उल्लंघन करता है और इस प्रकार अधिकार क्षेत्र से बाहर है।

8.3. **न्यायिक मिसालों और सार्वजनिक नीति का हनन:** प्रतिवादी निगम का तर्क है कि डिवीजन बेंच ने उन संवैधानिक प्रावधानों की अनदेखी करके गलती की है जिनके तहत 1976 का अधिनियम अधिनियमित किया गया था। 1976 के अधिनियम को निरस्त करने से न केवल स्टेट ऑफ कर्नाटक बनाम रंगनाथ रेड्डी (उपरोक्त) और विजयकुमार शर्मा बनाम स्टेट ऑफ कर्नाटक के मामलों में इस न्यायालय के बाध्यकारी निर्णय अमान्य हो जाते हैं, बल्कि संविदा परिवहन परमिटों के दुरुपयोग को रोकने के वैधानिक उद्देश्य की भी पूर्ति नहीं होती है। इसके अलावा, निरस्तीकरण एक महत्वपूर्ण तंत्र को हटाकर सार्वजनिक हित को कमजोर करता है, जो यह सुनिश्चित करता था कि निजी संचालक संविदा परिवहन परमिटों को स्टैज कैरिज चलाने के साधन में परिवर्तित न करें, जिससे केएसआरटीसी के वैधानिक एकाधिकार और यात्रियों दोनों की रक्षा हो सके।

8.4. **केएसआरटीसी पर वित्तीय और परिचालन प्रभाव:** यह निवेदन किया जाता है कि 1976 के अधिनियम के अनुसार, केएसआरटीसी ने लगभग 200 संविदा बसों का अधिग्रहण किया था, निजी मालिकों को मुआवजा दिया था और उनके कर्मचारियों को समायोजित किया था—इस प्रकार एक वैधानिक अधिकार और एक सुस्थापित परिचालन ढांचा तैयार किया था। अचानक निरस्त किए जाने से केएसआरटीसी पर अनुचित वित्तीय और परिचालन बोझ पड़ा है, जिससे इसकी आर्थिक व्यवहार्यता खतरे में पड़ गई है और उन उद्देश्यों का उल्लंघन हुआ है जिनके लिए 1976 का अधिनियम बनाया गया था।

8.5. **परमिट जारी करने की शक्ति के गैर-प्रतिनिधित्व के संबंध में:** प्रतिवादी निगम उच्च न्यायालय के इस निर्णय से सहमत है कि संविदा परिवहन परमिट जारी करने की शक्ति एक अर्ध-न्यायिक कार्य है, जो स्पष्ट रूप से संयुक्त निकाय के रूप में एसटीए या आरटीए में निहित है। मोटर वाहन अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधान, विशेष रूप से धारा 68, 69 और 74, साथ ही केएमवी नियमों का नियम 56, स्पष्ट रूप से इंगित करते हैं कि ऐसे परमिट जारी करने की शक्ति एक बहु-सदस्यीय निकाय द्वारा प्रयोग की जानी है, न कि किसी एक अधिकारी द्वारा।

8.6. **एकल अधिकारी को अधिकार सौंपने की अस्वीकार्यता:** यह निवेदन किया जाता है कि परमिट जारी करने की शक्ति सचिव (या किसी निर्धारित अधिकारी) को सौंपना वैधानिक व्यवस्था के विपरीत है। ऐसा अधिकार सौंपने से सामूहिक निर्णय लेने की प्रक्रिया प्रभावी रूप से एक अधिकारी के एकतरफा विवेकाधिकार से प्रतिस्थापित हो जाएगी, जिससे एसटीए/आरटीए को सौंपे गए अर्ध-न्यायिक कार्य का उद्देश्य ही विफल हो जाएगा। विद्वान

वरिष्ठ अधिवक्ता ने इस बात पर जोर दिया है कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(2) में निहित विधायी जनादेश के अनुसार, एसटीए में एक अध्यक्ष (न्यायिक या अपीलीय अनुभव रखने वाला) और अधिकतम तीन अन्य सदस्य होने चाहिए। सक्षम अधिनियम में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है जो इतनी महत्वपूर्ण शक्ति को किसी एक अधिकारी को सौंपने की अनुमति देता हो।

**8.7. अत्यधिक प्रत्यायोजन और इसके परिणाम:** यह भी तर्क दिया गया है कि संशोधित नियमों, विशेष रूप से मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के तहत लागू नियम-निर्माण शक्ति के अंतर्गत 18.07.2005 को किए गए संशोधनों ने सचिव को अत्यधिक शक्ति प्रत्यायोजित कर दी है, जो मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68 और 96 का वस्तुतः पुनर्लेखन है। इस प्रकार का अत्यधिक प्रत्यायोजन न केवल वैधानिक संरचना के विपरीत है, बल्कि सामान्य खंड अधिनियम, 1897 के अंतर्गत भी अस्वीकार्य है, जो यह अनिवार्य करता है कि नियम-निर्माण शक्ति का प्रयोग मूल अधिनियम द्वारा प्रदान किए गए ढांचे तक ही सीमित होना चाहिए।

**8.8. विधायी आशय एवं न्यायिक निगरानी:** प्रतिवादी निगम का यह तर्क है कि विधायी आशय स्पष्ट रूप से संविदा परिवहन परमिट जारी करने की शक्ति उच्च पदस्थ अधिकारियों के एक निकाय को सौंपना था, जिनका सामूहिक निर्णय पारदर्शिता सुनिश्चित करने और मनमाने निर्णयों को रोकने के लिए आवश्यक है। इस शक्ति का सचिव को प्रत्यायोजन, जो कि एक ऐसा अधिकारी है जिसके कर्तव्य और उत्तरदायित्व अन्यथा सीमित हैं, मोटर वाहन अधिनियम और केएमवी नियमों के शाब्दिक और भावार्थ दोनों के विपरीत है।

**8.9. निर्णय के बाद के घटनाक्रम (सहायक प्रस्तुतियाँ):** 1976 अधिनियम के निरस्त होने के बाद, दुरुपयोग में फिर से वृद्धि हुई है, जिसमें निजी संचालकों ने संविदा परिवहन परमिट की आड़ में अपने वाहनों को स्टेज कैरिज के रूप में संचालित किया है।

इस दुरुपयोग के कारण वाहनों की ज़ब्ती, जुर्माना और राज्य तथा केएसआरटीसी को भारी वित्तीय नुकसान हुआ है।

**8.10. राज्य नीति में परिवर्तन और हालिया घटनाक्रम:** यह निवेदन किया जाता है कि हालिया नीतिगत उपाय, जैसे कि मार्गों का राष्ट्रीयकरण (07.03.2019 की राजपत्र अधिसूचना के अनुसार) और महिलाओं को मुफ्त बस सेवा प्रदान करने वाली "शक्ति

योजना" जैसी योजनाओं की शुरुआत, एक सुदृढ़, राज्य-नियंत्रित परिवहन ढांचे की आवश्यकता को और अधिक रेखांकित करती हैं। ये **घटनाक्रम** 1976 के अधिनियम को निरस्त करने के प्रतिकूल प्रभाव और एक ही अधिकारी को अर्ध-न्यायिक शक्तियां सौंपने के राज्य परिवहन प्रणाली की दक्षता और जवाबदेही पर पड़ने वाले हानिकारक प्रभाव को और भी स्पष्ट करते हैं।

9. अब हम अपने सामने आने वाले प्रत्येक मुद्दे पर विचार करेंगे।

### **मुद्दा 1- 2003 के निरसन अधिनियम की वैधता**

10. यह एक स्थापित सिद्धांत है कि किसी कानून को निरस्त करने की शक्ति उसे अधिनियमित करने की शक्ति के समतुल्य होती है। इस संदर्भ में, केसीसीए अधिनियम संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुच्छेद 42 के अंतर्गत अधिनियमित किया गया था और इसे भारत के राष्ट्रपति की सहमति प्राप्त हुई थी। केसीसीए अधिनियम का उद्देश्य सार्वजनिक हित की पूर्ति और राज्य नीति के निर्देशक सिद्धांतों, विशेष रूप से अनुच्छेद 39(ख) और (ग) के अंतर्गत, को लागू करने के लिए निजी तौर पर संचालित संविदा परिवहन को राज्य नियंत्रण में लाना था। हालांकि, इसके बाद के दशकों में, कर्नाटक के परिवहन परिदृश्य में महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए—शहरीकरण तीव्र हुआ, सार्वजनिक परिवहन की मांग बढ़ी, और यह स्पष्ट होता चला गया कि केसीसीए अधिनियम द्वारा स्थापित प्रतिबंधात्मक व्यवस्था सार्वजनिक परिवहन सेवाओं की कृत्रिम कमी में योगदान दे रही थी, विशेष रूप से ग्रामीण और अर्ध-शहरी क्षेत्रों में।
11. इन बदलती परिस्थितियों के जवाब में, विधानमंडल ने अपनी पूर्ण शक्ति का प्रयोग करते हुए कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य कानून (संशोधन) अधिनियम, 2003 (जिसे आगे 2003 निरसन अधिनियम कहा गया है) पारित किया, जिसने केसीसीए अधिनियम को निरस्त कर दिया। यह निरसन विधायी सदन का मनमाना कार्य नहीं था, बल्कि उद्देश्यों और कारणों के स्पष्ट विवरण द्वारा समर्थित था, जिसमें मौजूदा नियामक ढांचे की कमियों और परिवहन क्षेत्र को उदार बनाने की आवश्यकता को स्पष्ट किया गया था। इसका उद्देश्य केसीसीए अधिनियम द्वारा केएसआरटीसी के लिए बनाए गए वैधानिक एकाधिकार को समाप्त करना और बढ़ती सार्वजनिक परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए निजी संचालकों के लिए द्वार खोलना था।
12. 2003 के निरसन अधिनियम की प्रस्तावना इस प्रकार है:

कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 में आगे संशोधन करने और कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 को निरस्त करने के लिए अधिनियम।

चूंकि आगे बताए गए उद्देश्यों के लिए कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 (कर्नाटक अधिनियम 35 ऑफ 1957) में आगे संशोधन करना और कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 (कर्नाटक अधिनियम 21 ऑफ 1976) को निरस्त करना उचित है;”

इसके अतिरिक्त, इस अधिनियम के उद्देश्यों और कारणों का विवरण इस प्रकार है:

### “उद्देश्यों और कारणों का विवरण

#### (प्रविष्टीकरण के समय संलग्न)

बजट भाषण में किए गए प्रस्तावों और उनसे संबंधित मामलों को प्रभावी बनाने के लिए कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 (कर्नाटक अधिनियम 35 ऑफ 1957) में संशोधन करना और कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 (कर्नाटक अधिनियम 21 ऑफ 1976) को निरस्त करना आवश्यक समझा जाता है।”

13. प्रतिवादी निगम (केएसआरटीसी) द्वारा यह तर्क कि केसीसीए अधिनियम को निरस्त करना असंवैधानिक है क्योंकि यह प्रभावी रूप से **रंगनाथ रेड्डी** (उपरोक्त) और **विजयकुमार शर्मा** (उपरोक्त) मामलों में सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों को रद्द करता है, विधायी नीति की गतिशील प्रकृति को पहचानने में विफल रहता है। सर्वोच्च न्यायालय के उन निर्णयों ने केवल अधिनियम के अधिनियमन के समय उसकी संवैधानिक वैधता की पुष्टि की थी; वे विधायिका को किसी कानून में संशोधन या उसे निरस्त करने से बाध्य नहीं करते हैं जब बाद के घटनाक्रम नीति में परिवर्तन की आवश्यकता पैदा करते हैं। इसके अलावा, यह तर्क कि निरस्तीकरण के लिए राष्ट्रपति की नई सहमति आवश्यक थी, निराधार है। निरस्तीकरण कानून कानूनी ढांचे को नए सिरे से नहीं बनाता है, बल्कि पूर्ववर्ती अधिनियम के प्रभावी प्रावधानों को समाप्त करता है; नए सिरे से सहमति की आवश्यकता के मामले में यह मूल अधिनियम के समान प्रक्रियात्मक आवश्यकताओं के अधीन नहीं है, बशर्ते कि निरस्तीकरण राज्य की विधायी क्षमता के अंतर्गत आता हो।

14. इसके अलावा, 2003 का निरसन अधिनियम आधुनिक परिवहन नीति की व्यावहारिक वास्तविकताओं पर आधारित है। समकालीन चुनौतियाँ, जैसे कि सार्वजनिक परिवहन सेवाओं की बढ़ती मांग, शहरी क्षेत्रों में भीड़भाड़ और कुशल सेवा वितरण की आवश्यकता, ने अधिक लचीली नियामक व्यवस्था को अनिवार्य बना दिया। 2003 के निरसन अधिनियम से जुड़े विधायी इतिहास और उद्देश्यों एवं कारणों के विवरण से यह स्पष्ट होता है कि विधायिका ने परिवहन क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा लाकर अतीत की अक्षमताओं को दूर करने का इरादा किया था। इस प्रकार, केसीसीए अधिनियम का निरसन एक सुनियोजित नीतिगत निर्णय था जिसका उद्देश्य एक अधिक गतिशील और उत्तरदायी परिवहन ढांचा विकसित करना था, न कि सुस्थापित न्यायिक निर्णयों को निरस्त करने का प्रयास।
15. इसके अतिरिक्त, इस न्यायालय ने कई बार यह माना है कि विधानमंडल संवैधानिक सीमाओं के अधीन रहते हुए अपने द्वारा बनाए गए किसी भी कानून को निरस्त कर सकता है। **रामकृष्ण बनाम जनपद सभा 14** मामले में यह स्पष्ट रूप से कहा गया है कि यदि विधानमंडल को किसी विशेष विषय पर कानून बनाने की शक्ति प्राप्त है, तो उसे उस कानून को निरस्त करने की भी शक्ति प्राप्त है। इस निर्णय के प्रासंगिक अनुच्छेद नीचे दिए गए हैं:

*"13. यह ध्यान रखना आवश्यक है कि केवल इस प्रावधान के अंतर्गत विधानमंडल को स्थानीय निकायों का गठन करने और उन्हें शक्तियाँ एवं अधिकार प्रदान करने का अधिकार दिए जाने मात्र से यह निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता कि इन स्थानीय निकायों को स्थानीय प्रशासन के प्रयोजनों के लिए राजस्व जुटाने हेतु किसी भी प्रकार का कर लगाने का अधिकार दिया जा सकता है। उन्हें केवल उन्हीं करों को लगाने का वैध अधिकार दिया जा सकता है जिन्हें प्रांत, प्रांतीय विधान सूची में संबंधित प्रावधानों के अंतर्गत और उनके आधार पर लगा सकता है। इसका कारण यह है कि प्रांत अपने द्वारा गठित स्थानीय निकायों को ऐसे कर लगाने का अधिकार नहीं दे सकता जिन्हें वह स्वयं प्रांतीय सरकार के प्रयोजनों के लिए प्रत्यक्ष रूप से नहीं लगा सकता। अब प्रश्न उठता है कि क्या प्रांतीय विधानमंडल, स्थानीय स्वशासन अधिनियम, 1920 में निहित कराधान प्रावधान को निरस्त करके, विधान द्वारा कर की वसूली बंद करने के लिए सक्षम था।" इसमें कोई संदेह नहीं है कि सामान्य सिद्धांत यह है कि किसी विधायी निकाय की किसी कानून को निरस्त करने की शक्ति, ऐसे कानून को अधिनियमित करने की उसकी शक्ति के बराबर होती है,*

जैसा कि ऑटोरियो के अटॉर्नी-जनरल बनाम डोमिनियन के अटॉर्नी-जनरल के मामले में लॉर्ड वॉटसन के फैसले के निम्नलिखित अंश से देखा जा सकता है [(1896) एसी 348 पृष्ठ 366 पर]:

“न तो कनाडा की संसद और न ही प्रांतीय विधानमंडलों को ऐसे कानूनों को निरस्त करने का अधिकार है जिन्हें वे सीधे अधिनियमित नहीं कर सकते।”

लेकिन स्पष्ट रूप से, विशेष मामलों में इसका प्रयोग उसी में संशोधन करने वाले स्पष्ट संवैधानिक प्रावधान द्वारा नियंत्रित होगा। इस मामले में, भारत सरकार अधिनियम, 1935 की धारा 143(2) में ऐसा ही प्रावधान है। संदर्भ में, उपधारा के प्रासंगिक शब्दों का अर्थ केवल यही हो सकता है कि “प्रांतीय विधानमंडल की इच्छा होने पर कर लगाया जा सकता है”, जो “संघीय विधानमंडल द्वारा विपरीत प्रावधान किए जाने तक कर जारी रखा जा सकता है” खंड में “लगाया जा सकता है” अभिव्यक्ति के प्रयोग से इंगित होता है या उसमें निहित है। अतः, यह प्रांत को कर जारी रखने या न रखने की इच्छा व्यक्त करने के लिए सीमित विधायी शक्ति प्रदान करता है। यदि इस सीमित शक्ति का प्रयोग करते हुए प्रांत कर को बंद करना चाहता है और संबंधित कानून को निरस्त करता है, तो निरस्तीकरण प्रभावी होगा। बेशक, यदि कर को समाप्त करने की इच्छा दर्शाने वाला कोई कानून मौजूद न हो, तो संविधान के प्रावधान का प्रभाव कर लगाने की शक्ति को बनाए रखने में सक्षम बनाना होगा, लेकिन इससे यह तथ्य नहीं बदलता कि प्रावधान अपने निहितार्थ से कर को जारी रखने या न रखने की सीमित विधायी शक्ति प्रदान करता है, बशर्ते केंद्रीय विधानमंडल के पास इसे समाप्त करने की सर्वोच्च शक्ति हो। और इसी सीमित विधायी शक्ति के अस्तित्व के आधार पर प्रांतीय विधानमंडल को 1920 के अधिनियम के तहत कराधान प्रावधान को निरस्त करने का अधिकार दिया जा सकता है। उदाहरण के लिए, मान लीजिए कि एक प्रांतीय विधानमंडल कर को जारी रखना चाहता है, लेकिन उसकी दर को बहुत अधिक मानता है और उसे कम करना चाहता है, और इस उद्देश्य से एक अधिनियम पारित करता है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि वह विधानमंडल अमान्य है और राज्य सरकार को स्थानीय प्राधिकरण को 1-4-1937 को प्रचलित दर पर कर लगाने की अनुमति देनी होगी, यदि बाद वाला कर को जारी रखना चाहता है। यदि शुल्क की दर में कमी लाने के लिए ऐसा कोई कानून बनाया जाता है,

तो “इसकी विधायी क्षमता स्पष्ट रूप से भारत सरकार अधिनियम की धारा 143(2) में निहित शक्ति से जुड़ी होगी, जिसमें कहा गया है कि कर लगाया जाना जारी रह सकता है।” यदि हम इस हद तक सही हैं, तो यह निष्कर्ष निकलेगा कि इस सीमित विधायी शक्ति का प्रयोग करते हुए प्रांतीय विधानमंडल को भी कर को जारी रखने के लिए कानून बनाने का अधिकार होगा, बशर्ते कि धारा 143(2) की अन्य शर्तें पूरी हों, जैसे कि... (1) यह कर भारत सरकार अधिनियम के भाग III के प्रारंभ होने के समय किसी स्थानीय क्षेत्र के प्रयोजनों के लिए स्थानीय प्राधिकरण द्वारा विधिवत रूप से लगाया जाता था, (2) कर वसूलने वाले निकाय की पहचान, जिस क्षेत्र के लाभ के लिए कर

का उपयोग किया जाना है और जिन प्रयोजनों के लिए इसका उपयोग किया जाना है, वे सभी यथावत बने रहें, और (3) कर की दर में वृद्धि न की जाए और न ही इसके प्रभाव में किसी भी प्रकार का परिवर्तन किया जाए, जिससे यह वही कर बना रहे। जैसा कि हमने पहले कहा है, यदि प्रांत में कर वसूली के संबंध में कानून बनाने की सीमित विधायी शक्ति है ताकि इसे जारी रखा जा सके, तो 1949 के अधिनियम की वैधता को बरकरार रखा जाना चाहिए, जिसमें कर को बिना किसी रुकावट के जारी रखने का विधायी इरादा प्रकट होता है और प्रावधान के पूर्वव्यापी प्रभाव से कानूनी निरंतरता स्थापित होती है।

16. केसीसीए अधिनियम धारा 42 (संपत्ति का अधिग्रहण एवं मांग) के अंतर्गत अधिनियमित किया गया था, और 2003 के निरसन अधिनियम द्वारा इसका निरसन सूची II की धारा 57 के अंतर्गत किया गया था, जो कराधान से संबंधित है— एक ऐसा विषय क्षेत्र जहां राज्य को स्वतंत्र विधायी क्षमता प्राप्त है। निरसन केसीसीए अधिनियम की न्यायिक व्याख्या को न तो बदलता है और न ही उसका खंडन करता है; बल्कि, यह नई आर्थिक और सामाजिक परिस्थितियों के अनुकूल होने के लिए एक सचेत विधायी विकल्प को दर्शाता है।

17. इन विचारों को ध्यान में रखते हुए, 2003 के निरसन अधिनियम का अंतर्निहित तर्क सुदृढ़ और विधायी शक्ति के सिद्धांतों के अनुरूप है। प्रतिवादी निगम द्वारा दिए गए तर्क कि निरसन सर्वोच्च न्यायालय के पूर्व निर्णयों का अनुचित उल्लंघन होगा, राष्ट्रपति की सहमति की आवश्यकता का उल्लंघन करता है, या अन्यथा राज्य की विधायी क्षमता से परे है, निराधार हैं। 2003 के निरसन अधिनियम में स्पष्ट रूप से व्यक्त किए गए विधायी उद्देश्य के अनुसार, सार्वजनिक परिवहन सेवाओं में सुधार करना और पूर्ववर्ती नियामक व्यवस्था की कमियों को दूर करना था।

इसलिए, हम मानते हैं कि कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य कानून (संशोधन) अधिनियम, 2003 की धारा 3, जो केसीसीए अधिनियम को निरस्त करती है, संवैधानिक है। इन आधारों पर निरसन को चुनौती देने वाली केएसआरटीसी विधायिका की शक्ति के प्रयोग में कोई दोष सिद्ध करने में विफल रही है।

18. उपरोक्त विश्लेषण के आलोक में, हम इस मुद्दे पर उच्च न्यायालय की खंडपीठ द्वारा लिए गए मत से सहमत हैं। हमारा मानना है कि कर्नाटक मोटर वाहन कराधान एवं कुछ अन्य विधि (संशोधन) अधिनियम, 2003 की धारा 3, जो केसीसीए अधिनियम को निरस्त करती है, संवैधानिक है, और राज्य विधानमंडल ने अधिनियम को निरस्त करने के लिए अपनी शक्ति का सही प्रयोग किया है।

## मुद्दा II- परमिट जारी करने की शक्ति का प्रत्यायोजन

19. हमारे समक्ष अगला मुद्दा यह है कि क्या एसटीए को अपने कार्यों, विशेष रूप से संविदा परिवहन, विशेष, पर्यटक और अस्थायी परमिट जारी करने के कार्यों को अपने सचिव को प्रत्यायोजित करने की शक्ति प्राप्त है। इस संबंध में, वैधानिक ढांचा स्पष्ट मार्गदर्शन प्रदान करता है।

20. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 68(5) में कहा गया है:

*“राज्य परिवहन प्राधिकरण और कोई भी क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, यदि धारा 96 के तहत बनाए गए नियमों द्वारा इस संबंध में अधिकृत हैं, तो वे अपनी शक्तियों और कार्यों को ऐसे प्राधिकरण या व्यक्ति को सौंप सकते हैं, जो उक्त नियमों द्वारा निर्धारित प्रतिबंधों, सीमाओं और शर्तों के अधीन होगा।”*

यह प्रावधान स्पष्ट रूप से राज्य परिवहन प्राधिकरण और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को अपने कार्यों को सौंपने की शक्ति प्रदान करता है, बशर्ते कि अधिनियम की धारा 96 के तहत नियम बनाए गए हों। वर्तमान संदर्भ में, विचाराधीन प्रत्यायोजन उन परमिटों के अनुदान से संबंधित है जो स्टेज कैरिज परमिट नहीं हैं। इसे केएमवी नियमों के नियम 56(1)(डी) में और स्पष्ट किया गया है, जो इस प्रकार है:

*56. राज्य परिवहन प्राधिकरण द्वारा शक्तियों का प्रत्यायोजन:*

*1. राज्य परिवहन प्राधिकरण, अपने कार्यवृत्त में दर्ज सामान्य या विशेष प्रस्ताव द्वारा, निम्नलिखित शक्तियों का प्रत्यायोजन कर सकता है:-*

*(घ) अध्यक्ष या सचिव को या धारा 69 की उपधारा (2) के तहत जारी अधिसूचना के संदर्भ में क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी से कम रैंक के मोटर वाहन विभाग के किसी अधिकारी को आवेदन करने पर स्टेज कैरिज परमिट के अतिरिक्त परमिट जारी करने की शक्ति।*

21. नियम 56(1)(घ) की भाषा स्पष्ट रूप से स्टेज कैरिज परमिटों के अनुदान और अन्य प्रकार के परमिटों के बीच अंतर करती है। स्टेज कैरिज परमिटों में जटिल और स्वाभाविक रूप से अर्ध-न्यायिक विचार शामिल होते हैं, जबकि अन्य परमिट मूल रूप से प्रशासनिक प्रकृति के होते हैं। केवल स्टेज कैरिज परमिटों के अनुदान को प्रत्यायोजन से बाहर रखा जाना विधानमंडल के इरादे को रेखांकित करता है: संविदा कैरिज, विशेष, पर्यटक और अस्थायी परमिट जैसे नियमित और समयबद्ध परमिटों को सचिव जैसे सक्षम अधिकारी को प्रत्यायोजन

के माध्यम से कुशलतापूर्वक संसाधित किया जा सकता है, जिससे यह सुनिश्चित होता है कि पूर्ण बोर्ड की भागीदारी की आवश्यकता के कारण प्रशासनिक कार्यों में अनावश्यक विलंब न हो।

22. प्रतिवादियों का तर्क है कि परमिट प्रदान करना एक अर्ध-न्यायिक कार्य है जिसे केवल एसटीए या आरटीए के संयुक्त निकाय द्वारा ही किया जाना चाहिए, क्योंकि ऐसे कार्यों के लिए कई उच्च-रैंकिंग अधिकारियों द्वारा विचार-विमर्श की आवश्यकता होती है, जिससे यह सुनिश्चित होता है कि निर्णय उचित विचार-विमर्श और असहमतिपूर्ण विचारों के साथ लिए जाएं। उनका तर्क है कि इस शक्ति को एक अधिकारी को प्रत्यायोजित करने से निर्णय लेने की प्रक्रिया का न्यायिक चरित्र कमजोर हो जाएगा। हालांकि, यदि हम वैधानिक प्रावधानों का गहन विश्लेषण करें तो यह तर्क टिक नहीं पाता है।

23. सर्वप्रथम, यदि यह मान भी लिया जाए कि परमिट जारी करने में अर्ध-न्यायिक तत्व निहित है, तो प्रशासनिक कानून का यह स्थापित सिद्धांत है कि यदि सक्षम कानून में स्पष्ट रूप से ऐसे प्रत्यायोजन का प्रावधान हो, तो अर्ध-न्यायिक कार्यों का प्रत्यायोजन किया जा सकता है। यहाँ, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5), और केएमवी नियमों के नियम 56(1)(घ) की विशिष्ट भाषा से यह स्पष्ट होता है कि विधानमंडल का उद्देश्य एसटीए को कुछ नियमित परमिट कार्यों का प्रत्यायोजन करना था। इस प्रत्यायोजन से स्टेज कैरिज परमिटों को बाहर रखने का यह अर्थ नहीं है कि सभी परमिट कार्य स्वाभाविक रूप से प्रत्यायोजनीय नहीं हैं; बल्कि, यह एक संतुलित दृष्टिकोण को दर्शाता है जो जटिल न्यायिक कार्यों और नियमित प्रशासनिक कार्यों के बीच अंतर करता है।

24. द्वितीय, व्यावहारिक दृष्टिकोण से, मोटर वाहन अधिनियम के अंतर्गत एसटीए को व्यापक जिम्मेदारियाँ सौंपी गई हैं, और इसके कार्यभार के कारण समय पर सेवा प्रदान करने के लिए प्रत्यायोजन आवश्यक है। सचिव, परिवहन प्रशासन में पर्याप्त विशेषज्ञता रखने वाले एक उच्च पदस्थ अधिकारी होने के नाते, नियमित परमिट आवेदनों को संभालने के लिए पूरी तरह से सक्षम हैं। प्रतिनिधिमंडल तंत्र मनमानी निर्णय लेने की खुली छूट नहीं है। यह मोटर वाहन अधिनियम की धारा 96 के तहत बनाए गए सक्षम नियमों द्वारा निर्धारित सीमाओं और शर्तों के भीतर ही कार्य करता है। इससे यह सुनिश्चित होता है कि प्रशासनिक दक्षता प्राप्त होने के साथ-साथ व्यापक एसटीए ढांचे के माध्यम से पर्याप्त निगरानी और जवाबदेही बनी रहे।

25. इसके अलावा, इस संबंध में उच्च न्यायालय के तर्क में कुछ निर्णयों की अंतर्निहित अर्ध-न्यायिक प्रकृति को प्रतिनिधिमंडल की व्यापक वैधानिक शक्ति के साथ मिला दिया गया प्रतीत होता है। उच्च न्यायालय ने कहा कि चूंकि परमिट देना अर्ध-न्यायिक प्रक्रिया है, इसलिए इसे किसी एक अधिकारी को नहीं सौंपा जा सकता। हालांकि, यह दृष्टिकोण इस बात को स्वीकार करने में विफल रहता है कि प्रतिनिधिमंडल प्रक्रिया से न्यायिक निगरानी को समाप्त नहीं करता है। इसके बजाय, यह केवल उन नियमित कार्यों को सुव्यवस्थित करता है जिनके लिए एसटीए की पूर्ण विचार-विमर्श प्रक्रिया की आवश्यकता नहीं होती है। **न्यूटेक प्रमोटर्स एंड डेवलपर्स(पी) लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य, 15** के मामले में, इस न्यायालय ने पुष्टि की है कि यदि कानून में इसका प्रावधान हो और उचित सुरक्षा उपाय मौजूद हों, तो अर्ध-न्यायिक कार्यों का भी प्रत्यायोजन किया जा सकता है। इस निर्णय के प्रासंगिक अनुच्छेद नीचे दिए गए हैं:

*“114. विधि की व्याख्या का यह एक सुस्थापित सिद्धांत है कि न्यायालय को धारा को उसके शाब्दिक अर्थ में पढ़ना चाहिए और उसे अपनी सुविधानुसार पुनर्लेखन नहीं कर सकता; न ही व्याख्या का कोई सिद्धांत न्यायालय को धारा को इस प्रकार पढ़ने की अनुमति देता है जिससे वह किसी हद तक निरर्थक हो जाए। अधिनियम की धारा 81 प्राधिकरण को अधिनियम की धारा 85 के अंतर्गत विनियम बनाने के अपवाद को छोड़कर, सामान्य या विशेष आदेश द्वारा अपनी शक्तियों और कार्यों को किसी सदस्य को प्रत्यायोजित करने का स्पष्ट अधिकार देती है। परिणामस्वरूप, अधिनियम की धारा 85 के अंतर्गत विनियम बनाने की शक्ति को छोड़कर, प्राधिकरण की अन्य शक्तियां और कार्य, यदि सामान्य या विशेष आदेश द्वारा प्राधिकरण के किसी एकल सदस्य को प्रत्यायोजित किए जाते हैं, तो वे वास्तव में अधिनियम की धारा 81 के अंतर्गत आते हैं।”*

*115. प्रवर्तकों के विद्वान अधिवक्ता द्वारा यह तर्क दिया गया कि अधिनियम की धारा 81 प्राधिकरण के किसी भी अधिकारी या किसी अन्य व्यक्ति को भी अधिकार सौंपने का अधिकार देती है। यह सत्य है कि प्राधिकरण सामान्य या विशेष आदेश द्वारा अपनी किसी भी शक्ति और कार्य को किसी अन्य व्यक्ति को सौंप सकता है।*

प्राधिकरण के किसी सदस्य या अधिकारी या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा प्रयोग की गई शक्ति का हम यहाँ किसी तीसरे पक्ष को प्रत्यायोजन के मामले में विचार नहीं कर रहे हैं। स्पष्ट रूप से कहें तो, यह न्यायालय इस सीमित प्रश्न की जाँच कर रहा है कि क्या अधिनियम की धारा 81 के अंतर्गत दी गई शक्ति को प्राधिकरण द्वारा अपने किसी सदस्य को अधिनियम की धारा 31 के अंतर्गत दी गई शिकायत पर निर्णय लेने के लिए प्रत्यायोजित किया जा सकता है। प्रवर्तकों के विद्वान अधिवक्ता द्वारा दिया गया तर्क काल्पनिक है, जिसका इस मामले के तथ्यों से कोई संबंध नहीं है। यदि किसी भी समय प्रत्यायोजन अधिनियम की योजना के विरुद्ध किया जाता है या उस उद्देश्य की पूर्ति नहीं करता है जिसके लिए अधिनियम की धारा 81 के अंतर्गत प्रत्यायोजन की शक्ति प्रदान की गई है, तो न्यायिक समीक्षा के लिए यह मामला हमेशा खुला रहता है।

116. अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील द्वारा यह तर्क दिया गया कि अधिनियम की धारा 81 प्राधिकरण को ऐसे अधिकार और कार्य प्राधिकरण के किसी भी सदस्य को सौंपने की अनुमति देती है जो मुख्य रूप से प्रशासनिक या लिपिकीय हैं और प्राधिकरण द्वारा किए जाने वाले किसी भी मूल कार्य को शामिल नहीं कर सकते हैं। न्यायिक कार्य गैर-हस्तांतरणीय हैं, क्योंकि ये प्राधिकरण के मूल कार्य हैं। यह तर्क मान्य नहीं हो सकता है क्योंकि अधिनियम की धारा 31 के तहत शिकायतों का निर्णय करने में प्राधिकरण द्वारा प्रयोग की जाने वाली शक्ति अर्ध-न्यायिक प्रकृति की है, जो अधिनियम में प्रावधान होने पर प्रत्यायोजनीय है। जैसा कि पहले ही उल्लेख किया गया है, अधिनियम की धारा 81 प्राधिकरण को सामान्य या विशेष आदेश द्वारा अपने किसी भी सदस्य को अपने अधिकार और कार्य सौंपने का अधिकार देती है।

26. अंत में, प्रत्यायोजन की अनुमति न देने का व्यावहारिक प्रभाव यह होगा कि एसटीए पर नियमित कार्यों का बोझ बढ़ जाएगा, जिससे परमिट जारी करने की प्रक्रिया में अनावश्यक देरी और अक्षमताएँ उत्पन्न हो सकती हैं। ऐसी देरी सार्वजनिक परिवहन सेवा वितरण के संतुलन को बिगाड़ सकती है, जिसे विधानमंडल ने गैर-स्टेज कैरिज परमिटों के लिए उदारीकरण करके स्पष्ट रूप से सुधारने का प्रयास किया था। इस दृष्टि से, नियमित परमिट प्रदान करने की शक्तियों का प्रत्यायोजन न केवल कानूनी रूप से अनुमेय है, बल्कि विकसित होते परिवहन क्षेत्र की व्यावहारिक मांगों को पूरा करने के लिए आवश्यक भी है।

27. उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि एसटीए द्वारा संविदा परिवहन, विशेष, पर्यटन और अस्थायी परमिट जारी करने का अधिकार अपने सचिव को सौंपने का अधिकार मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) और केएमवी नियम, 1989 के नियम 56(1)(घ) के वैधानिक प्रावधानों द्वारा पूर्णतः समर्थित है। यह अधिकार सौंपना एक तर्कसंगत और आवश्यक प्रशासनिक उपाय है जो एसटीए के पर्यवेक्षण कार्य को कमजोर किए बिना परमिट आवेदनों के शीघ्र और कुशल प्रसंस्करण को सुगम बनाता है। परिणामस्वरूप, हम

प्रतिवादियों के तर्कों को अस्वीकार करते हैं और मानते हैं कि परमिट प्रदान करने की शक्ति को न सौंपे जाने के संबंध में उच्च न्यायालय का तर्क त्रुटिपूर्ण है। कानून द्वारा प्रदान की गई अधिकार सौंपने की शक्ति यथावत बनी हुई है, और विधायी आशय और व्यावहारिक आवश्यकता दोनों के आलोक में इसके विपरीत कोई भी निर्णय टिकाऊ नहीं है।

28. उपरोक्त चर्चा और विश्लेषण के आधार पर, हम यह मानते हैं कि:

(क) कर्नाटक मोटर वाहन कराधान और कुछ अन्य विधि (संशोधन) अधिनियम, 2003 की धारा 3, जो कर्नाटक संविदा वाहन (अधिग्रहण) अधिनियम, 1976 को निरस्त करती है, संवैधानिक है।

(ख) राज्य परिवहन प्राधिकरण (एसटीए) को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) के तहत अपने कार्यों को प्रत्यायोजित करने का अधिकार प्राप्त है, जैसा कि विधि में स्पष्ट रूप से प्रावधान किया गया है और केएमवी नियमों के नियम 56(1)(घ) द्वारा इसे और स्पष्ट किया गया है।

29. परिणामस्वरूप, हम निर्देश देते हैं कि प्रतिवादी निगम (केएसआरटीसी) की अपीलें खारिज की जाती हैं, जबकि निजी बस संचालकों और कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन प्राधिकरण द्वारा दायर अपीलें स्वीकार की जाती हैं।

30. उच्च न्यायालय के वे आदेश रद्द किए जाते हैं जिनमें एसटीए की प्रत्यायोजन शक्ति को अस्वीकार किया गया था, और यह पुष्टि की जाती है कि एसटीए के सचिव मोटर वाहन अधिनियम की धारा 68(5) और केएमवी नियमों के नियम 56(1)(डी) के अनुसार, निर्धारित सीमाओं और शर्तों के अधीन, गैर-स्टेज कैरिज परमिट (अनुबंध कैरिज, विशेष, पर्यटक और अस्थायी परमिट सहित) जारी करने के लिए सशक्त हैं।

31. संबंधित अधिकारियों को उपरोक्त निष्कर्षों को लागू करने और यह सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक उपाय करने का निर्देश दिया जाता है कि परमिट प्रदान करने की शक्ति का प्रत्यायोजन वैधानिक प्रावधानों और कुशल सार्वजनिक परिवहन प्रशासन के उद्देश्यों के अनुरूप किया जाए।

32. सभी लंबित आवेदनों का निपटारा कर दिया गया है।

*मामले का परिणाम:* अपीलों का निपटारा कर दिया गया है।

*†शीर्षक निधि जैन द्वारा तैयार किए गए हैं।*

यह अनुवाद सुधीर, पैनल अनुवादक के द्वारा किया गया।

