==========

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

==========

સગીર અહેમદ

વિરુદ્ધ

ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્ય અને અન્ય (જોડાયેલી અપીલ સહિત)

તા. ૧૩/૧૦/૧૯૫૪

[મેહર ચંદ મહાજન સી.જે., મુખર્જી, એસ. આર. દાસ, વિવિયન બોઝ અને ગુલામ હસન જે.જે.]

ભારતનું સંવિધાન, અનુચ્છેદો ૧૪, ૧૯(૧)(જી), ૧૯(૬), ૩૧(૨), ૩૦૧– ધોરીમાર્ગ–તેનો ઉદ્ભવ અને ઉપયોગ–ધોરીમાર્ગોના સંબંધમાં નાગરિકના અધિકારો–રાજ્ય સામે–ધોરીમાર્ગને નિયંત્રિત કરવાનો રાજ્યનો અધિકાર–તેવા નિયંત્રણની મર્યાદા–ભારતનું સંવિધાન (પ્રથમ સુધારો) અધિનિયમ, ૧૯૫૧ – ઉત્તર પ્રદેશ માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ, ૧૯૫૧ (૧૯૫૧નો ઉત્તર પ્રદેશ અધિનિયમ ૨)–શું સંવિધાનથી અલ્ટ્રા વાયર્સ છે– સંવિધાનનો અનુવર્તી સુધારો શું અગાઉના ગેરબંધારણીય અધિનિયમને માન્ય

કરી શકે.

કાયદા ઉપરાંત ધોરીમાર્ગનો ઉદ્ભવ જમીનના માલિક દ્વારા જનતાને તેના પરથી પસાર થવાના અધિકારના વ્યક્ત અથવા ગર્ભિત સમર્પણમાં અને જનતા દ્વારા તેનો સ્વીકાર કરવામાં રહેલો છે. જનતા દ્વારા માર્ગના લાંબા અને અવરોધ વિનાના ઉપયોગથી સમર્પણનું અનુમાન કરવામાં આવે છે. આવા કિસ્સાઓમાં આ અનુમાન એટલું પ્રબળ હોય છે કે તે જમીનની વાસ્તવિક માલિકી અથવા તેના ઉપયોગ અંગે માલિકના ઈરાદા વિશેની તમામ તપાસમાંથી મુક્તિ આપે છે.

તમામ જાહેર શેરીઓ અને રસ્તાઓ રાજ્યમાં નિહિત થાય છે, પરંતુ રાજ્ય જનતા વતી ટ્રસ્ટી તરીકે તેમનો કબજો ધરાવે છે. જનતાના સભ્યો લાભાર્થી તરીકે અધિકારના ભાગરૂપે તેનો ઉપયોગ કરવા હકદાર છે અને આ અધિકાર માત્ર અન્ય દરેક નાગરિક દ્વારા રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરવાના સમાન અધિકારો દ્વારા જ મર્યાદિત છે. જનતા વતી ટ્રસ્ટી તરીકે રાજ્ય સામાન્ય રીતે જનતાના અધિકારોના રક્ષણ માટે જરૂરી હોય તેવી તમામ મર્યાદાઓ ઉપયોગના સ્વરૂપ અને વ્યાપ પર લાદવા હકદાર છે; પરંતુ આવી મર્યાદાઓને આધીન રહીને રાજ્ય ધોરીમાર્ગોની માલિકી ધરાવે છે તેવા કારણોસર જાહેર રસ્તાઓ પર પરિવહન વાહનોમાં વ્યવસાય કરવાના નાગરિકના અધિકારનો ઇનકાર કરી શકાય નહીં.

જી. એસ. એસ. મોટર સર્વિસ વિરુદ્ધ મદ્રાસ રાજ્ય ((૧૯૫૨) ૨ એમ. એલ. જે. ૮૯૪) અનુમોદન સાથે સંદર્ભિત.

રાજ્યના નિયમનો દ્વારા લાદવામાં આવેલી મર્યાદાઓની અંદર રહીને

જનતાનો કોઈપણ સભ્ય જાહેર માર્ગ પર મોટર વાહનો ચલાવી શકે છે. તે હદ સુધી તે વાહનોની સહાયથી મુસાફરોનું પરિવહન કરવાનો વ્યવસાય પણ ચલાવી શકે છે. વેપાર અથવા વ્યવસાય કરવાના આ અધિકારને જ અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળની ખાતરી આકર્ષિત થાય છે અને જો કોઈ કાયદો તે અનુચ્છેદના ખંડ (૬) હેઠળ અનુમતિપાત્ર હોય તેના કરતાં વધુ તે અધિકાર છીનવી લે અથવા ઘટાડે તો નાગરિક કાયદેસર રીતે ફરિયાદ કરી શકે છે.

સંવિધાન (પ્રથમ સુધારો) અધિનિયમ, ૧૯૫૧ના પરિણામે અનુચ્છેદ ૧૯(૬), રાજ્યને પોતાની જાતે અથવા રાજ્યની માલિકીની કે નિયંત્રણ હેઠળની કોર્પોરેશનો મારફતે ખાનગી નાગરિકોને સંપૂર્ણ અથવા આંશિક રીતે બાકાત રાખીને કોઈપણ વેપાર કે વ્યવસાય ચલાવવા માટે સક્ષમ બનાવે છે. અનુચ્છેદ ૧૯(૬)ની આ જોગવાઈ, જે ૧૯૫૧માં સંવિધાનના સુધારા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી, જ્યારે ઉત્તર પ્રદેશ માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ, ૧૯૫૧ (૧૯૫૧નો ઉત્તર પ્રદેશ અધિનિયમ ૨) પસાર કરવામાં આવ્યો ત્યારે અસ્તિત્વમાં ન હતી અને તેથી વાદગ્રસ્ત અધિનિયમની કાયદેસરતા આ નવા ખંડની જોગવાઈઓ લાગુ કરીને નક્કી કરવાની નથી.

પાછળથી આવેલ સંવિધાનનો સુધારો અગાઉના કાયદાને માન્ય કરવા માટે સહારે લઈ શકાય નહીં જેને તે પસાર કરવામાં આવ્યો ત્યારે ગેરબંધારણીય ગણવો જ જોઈએ, કારણ કે ગેરબંધારણીયતાને કારણે રદબાતલ કાયદો મૃતપાય છે અને બંધારણીય વાંધાને દૂર કરતા સંવિધાનના અનુવર્તી સુધારા દ્વારા તેને

પુનર્જીવિત કરી શકાતો નથી પરંતુ તેને ફરીથી ઘડવો જ પડે છે.

જોકે "નિયંત્રણ" શબ્દનો સામાન્ય ઉપયોગ મર્યાદાના અર્થમાં જણાય છે અને નાબૂદીના અર્થમાં નહીં, પરંતુ (આ બાબતે કોઈ આખરી અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યા વિના) જો "નિયંત્રણ" શબ્દમાં સંપૂર્ણ પ્રતિબંધનો સમાવેશ થતો ન હોય તો વાદગ્રસ્ત અધિનિયમને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬) હેઠળ વાજબી ઠેરવી શકાય નહીં અને જ્યાં સુધી તેને અનુચ્છેદ ૩૧નું સમર્થન ન મળે ત્યાં સુધી તે રદબાતલ ગણાશે. જોકે, જો અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં "નિયંત્રણ" શબ્દ અમુક સંજોગોમાં પ્રતિબંધનો પણ સમાવેશ કરતો ગણવામાં આવે, તો પણ વાદગ્રસ્ત અધિનિયમ દ્વારા નિર્ધારિત કર્યા મુજબ ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્યની અંદર જાહેર રસ્તાઓ પર મોટર પરિવહનનો વ્યવસાય કરવાના તમામ ખાનગી નાગરિકોના અધિકાર પરનો પ્રતિબંધ સામાન્ય જનતાના હિતમાં લાદવામાં આવેલ વાજબી નિયંત્રણ તરીકે યોગ્ય ઠેરવી શકાય નહીં.

નિયંત્રણો વાજબી છે કે નહીં તેનો આધાર મોટા પાયે વેપારના સ્વરૂપ અને તેમાં પ્રવર્તતી પરિસ્થિતિઓ પર રહેશે. વર્તમાન કેસમાં મોટર પરિવહનના વેપારના સ્વરૂપમાં કંઈપણ અયોગ્ય નથી જે સંપૂર્ણપણે નિર્દોષ છે.

ઉત્તર પ્રદેશ માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ, (૧૯૫૧નો ૨) જે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલ ખાનગી નાગરિકોના મૂળભૂત અધિકારોનું ઉલ્લંઘન કરે છે અને કાયદો ઘડાયો તે સમયે અનુચ્છેદ ૧૯ના ખંડ (૬)ની જે સ્થિતિ હતી તેના દ્વારા રક્ષિત નથી, તેને સંવિધાનના

અનુચ્છેદ ૧૩(૨) હેઠળ રદબાતલ ઠેરવવો જ જોઈએ.

વાદગ્રસ્ત કાયદા દ્વારા નાગરિકોના વેપાર અથવા વ્યવસાયના પ્રતિબંધની અસર સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨)ના અર્થમાં તેમની મિલકત અથવા વ્યાપારી ઉપક્રમમાંના હિતથી વંચિત કરવા સમાન છે અને તેથી ઉત્તર પ્રદેશ માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ, ૧૯૫૧ તે ખંડની જોગવાઈનો ભંગ કરે છે કારણ કે આ અધિનિયમમાં વળતર માટે કોઈ જોગવાઈ કરવામાં આવી નથી.

વાદગ્રસ્ત અધિનિયમ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪માં સમાવિષ્ટ કાયદાના સમાન રક્ષણના નિયમનો ભંગ કરે છે તેવા કારણોસર રદબાતલ નથી.

વાદગ્રસ્ત અધિનિયમ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવેલ આંતર-રાજ્ય અને રાજ્ય-અંતર્ગત વેપાર, વાણિજ્ય અને વ્યવહારની સ્વતંત્રતાની ખાતરી સાથે વિરોધાભાસ ધરાવે છે કે કેમ તે દલીલની ચર્ચા કરવામાં આવી છે અને તેના પર કોઈ આખરી અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યા વિના ઉપસ્થિત કરી શકાય તેવા મુદ્દાઓ અને લઈ શકાય તેવા સંભવિત મંતવ્યો દર્શાવવામાં આવ્યા છે.

કુવરજી વિરુદ્ધ ધ એક્સાઇઝ કમિશનર વગેરે ([૧૯૫૪] એસ.સી.આર. ૮૭૩) અલગ તારવવામાં આવેલ.

પશ્ચિમ બંગાળ રાજ્ય વિરુદ્ધ સુબોધ ગોપાલ બોઝ અને અન્ય ([૧૯૫૪] એસ.સી.આર. ૫૮૭) અને દ્વારકાદાસ શ્રીનિવાસ વિરુદ્ધ ધ શોલાપુર સ્પિનિંગ

એન્ડ વીવિંગ કંપની લિમિટેડ ([૧૯૫૪] એસ.સી.આર. ૬૭૪) અનુસરવામાં આવેલ.

પેકાર્ડ વિરુદ્ધ બેન્ટન (૬૮ એલ.ઈ. ૫૯૬; ૨૬૪ યુ.એસ. ૧૪૦), ફ્રોસ્ટ વિરુદ્ધ રેલરોડ કમિશન (૭૦ એલ.ઈ. ૧૧૦૧), સ્ટીફન્સન વિરુદ્ધ બિનફોર્ડ (૭૭ એલ.ઈ. ૨૮૮), મોતીલાલ વિરુદ્ધ ઉત્તર પ્રદેશ સરકાર (આઈ.એલ.આર. ૧૯૫૧ અલ્હા. ૨૫૭), મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન ઓફ ધ સિટી ઓફ ટોરોન્ટો વિરુદ્ધ વર્ગો ([૧૮૯૬] એ.સી. ૮૮), એ. કે. ગોપાલન વિરુદ્ધ સ્ટેટ ([૧૯૫૦] એસ.સી.આર. ૮૮), લોકનાથ મિશ્રા વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય (એ.આઈ.આર. ૧૯૫૨ ઓરિસ્સા ૪૨), કોમનવેલ્થ ઓફ ઓસ્ટ્રેલિયા અને અન્ય વિરુદ્ધ બેંક ઓફ ન્યુ સાઉથ વેલ્સ અને અન્ય ([૧૯૫૦] એ.સી. ૨૩૫) અને પી. એન્ડ ઓ. સ્ટીમ નેવિગેશન કંપની વિરુદ્ધ ધ સેક્રેટરી ઓફ સ્ટેટ (૧૮૬૧ ૫ બી.એચ.સી.આર. પરિશિષ્ટ ૧) સંદર્ભિત.

સિવિલ અપીલ અધિકારક્ષેત્ર: સિવિલ અપીલો નં. ૧૮૨ અને ૧૮૩/૧૯૫૪.

અલ્હાબાદ ખાતેની હાઇકોર્ટ ઓફ જ્યુડિકેચર દ્વારા ૧૯૫૨ની સિવિલ મિસેલેનિયસ રિટ્સ નં. ૫૩૭, ૫૭૯ થી ૫૮૨, ૫૮૭ થી ૫૯૫, ૫૯૭ થી ૬૦૩, ૬૧૭ થી ૬૨૦, ૬૨૨, ૬૨૩, ૬૨૬ થી ૬૨૯, ૬૩૩, ૬૩૪, ૬૩૮, ૬૩૯, ૬૫૧ થી ૬૫૪, ૬૭૭ અને ૧૯૫૩ની ૩૩૯ થી ૩૪૨, ૩૫૧ થી ૩૫૫, ૩૬૩, ૩૭૨ થી ૩૭૪, ૩૯૭, ૪૧૬ થી ૪૬૪, ૫૦૪ અને ૫૦૫ સાથે

જોડાયેલી ૧૯૫૩ની સિવિલ મિસેલેનિયસ રિટ નં. ૪૧૪માં તારીખ ૧૭ નવેમ્બર, ૧૯૫૩ના રોજ આપવામાં આવેલ ચુકાદા અને હુકમ સામે ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૩૨(૧) હેઠળની અપીલો.

અપીલકર્તાઓ તરફથી જી. એસ. પાઠક (તેમની સાથે વી. ડી. ભાર્ગવ અને નૌનિત લાલ).

સામાવાળાઓ તરફથી ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્યના એડવોકેટ–જનરલ કે. એલ. મિશ્રા અને જગદીશ સ્વરૂપ (તેમની સાથે જે. કે. શ્રીવાસ્તવ અને સી. પી. લાલ).

૧૯૫૪. ઓક્ટોબર ૧૩. **કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયમૂર્તિ મુખર્જી દ્વારા આપવામાં આવેલ–**

ન્યાયમૂર્તિ મુખર્જી– આ બે સમાન અપીલોમાં અપીલકર્તાઓ, અન્ય ઘણા લોકો સાથે મળીને, વીતેલા કેટલાક વર્ષોથી બુલંદશહેર–દિલ્હી રૂટ પર ભાડેથી 'સ્ટેજ કેરેજ' તરીકે મોટર વાહનો દોડાવવાનો વ્યવસાય ચલાવી રહ્યા છે. આ વાહનોનું સંચાલન અત્યાર સુધી ૧૯૩૯ના મોટર વાહન અધિનિયમ દ્વારા નિયંત્રિત કરવામાં આવતું હતું, જે અન્ય બાબતોની સાથે ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ આપવા, વાહનોની નોંધણી કરવા અને પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તામંડળો દ્વારા આપવામાં આવતી પરમિટો મારફતે પરિવહન વાહનો પર નિયંત્રણ રાખવાની જોગવાઈ કરે છે. આ કાયદાની કલમ ૪૨(૩) કેન્દ્ર સરકાર અથવા પ્રાંતીય સરકારની માલિકીના અથવા તેમના વતી માલિકી ધરાવતા પરિવહન વાહનોને

પરમિટ મેળવવાની જરૂરિયાતમાંથી મુક્તિ આપે છે, સિવાય કે તે વાહનો ભારતીય રાજ્ય રેલવેના વ્યવસાયના સંબંધમાં ઉપયોગમાં લેવાતા હોય. એવું જણાય છે કે ૧૯૪૭ પછીના કોઈ સમયે ઉત્તર પ્રદેશ સરકારે જાહેર માર્ગો પર પોતાની બસો દોડાવવાનો વિચાર કર્યો હતો. તેમણે શરૂઆતમાં માત્ર ખાનગી ઓપરેટરો સાથે હરીફ તરીકે બસો દોડાવવાનું શરૂ કર્યું પરંતુ પાછળથી તેમણે આ ક્ષેત્રમાંથી તમામ ખાનગી બસ માલિકોને બાકાત રાખવાનો અને માર્ગ પરિવહનના વ્યવસાયના સંબંધમાં રાજ્યનો સંપૂર્ણ ઈજારો સ્થાપિત કરવાનો નિર્ણય કર્યો. તેમણે ખુદ મોટર વાહન અધિનિયમની જોગવાઈઓની મદદ લઈને આ ઉદ્દેશ પ્રાપ્ત કરવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો. ઉપર જણાવ્યા મુજબ કાયદાની કલમ ૪૨(૩) હેઠળ, સરકારે પોતાના વાહનો માટે પરમિટ મેળવવાની રહેતી ન હતી અને તેઓ તેમના માટે પરમિટ મેળવવાની આવશ્યકતા વિના પોતાની મરજી મુજબ ગમે તેટલી સંખ્યામાં બસો દોડાવી શકતા હતા. પરિવહન સત્તામંડળોએ, આ રાજ્ય નીતિના સમર્થનમાં, ખાનગી ઓપરેટરોને અગાઉ આપવામાં આવેલી પરમિટો રદ કરવાનું શરૂ કર્યું અને જે લોકો અન્યથા તેના માટે હકદાર હોત તેમને પરમિટ આપવાનો ઇનકાર કરવાનું શરૂ કર્યું. આ બાબત પર, સંખ્યાબંધ ખાનગી બસ માલિકોએ ઉત્તર પ્રદેશ સરકાર દ્વારા મોટર વાહન અધિનિયમની જોગવાઈઓના ગેરકાયદેસર ઉપયોગ તરીકે વર્ણવવામાં આવેલ પગલાં સામે રિટ દ્વારા યોગ્ય રાહતની અરજ કરતી ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ અલ્હાબાદ હાઇકોર્ટમાં અરજીઓ દાખલ કરી હતી. આ અરજીઓની સુનાવણી પાંચ ન્યાયાધીશોની કુલ બેંચ દ્વારા કરવામાં આવી હતી અને પક્ષકારો દ્વારા

ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલા વિવિધ પ્રશ્નોનો નિકાલ કરતા ચાર ચુકાદાઓ આપવામાં આવ્યા હતા. ન્યાયાધીશોની બહુમતીએ એવો અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો હતો કે મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૪૨(૩) હેઠળ કાર્ય કરવાનો દાવો કરતું રાજ્ય પોતાની તરફેણમાં અન્ય વ્યક્તિઓ સામે ભેદભાવ રાખી શકે નહીં અને આ પેટા–કલમ, જ્યાં સુધી તે રાજ્ય પરિવહન બસોને તેમના ઉપયોગ માટે પરમિટ મેળવવાની જવાબદારીમાંથી મુક્તિ આપવાનો દાવો કરે છે તેટલા અંશે, સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪ સાથે વિરોધાભાસી છે. તમામ ન્યાયાધીશો યોગ્ય કાયદા વિના માત્ર એક કારોબારી હુકમ દ્વારા કોઈ ઉદ્યોગનું રાષ્ટ્રીયકરણ શક્ય નથી અને તેવા કાયદાને સંભવતઃ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬) હેઠળ વાજબી ઠેરવવો પડશે તેવું ઠેરવવામાં સંમત થયા હતા. આ નિર્ણયના પરિણામે પરિવહન સત્તામંડળોને રાજ્ય સરકાર અમુક રૂટો પર પોતાની બસો દોડાવવા માંગે છે તે વિચારણાથી કોઈપણ રીતે પ્રભાવિત થયા વિના, મોટર વાહન અધિનિયમની જોગવાઈઓ અનુસાર વિવિધ ખાનગી બસ માલિકો દ્વારા પરમિટ માટે કરવામાં આવેલી અરજીઓનો નિકાલ કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો હતો.

કાયદાના આ ચુકાદાને ધ્યાનમાં રાખીને, રાજ્ય સરકાર, જે પોતાના પ્રદેશમાં માર્ગ પરિવહન સેવાઓનું સંચાલન કરવાનો એકમાત્ર અનન્ય અધિકાર મેળવવા માંગતી હતી, તેણે ધારાસભાની મદદ માંગી અને ઉત્તર પ્રદેશ માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ (૧૯૫૧નો અધિનિયમ ૨) પસાર કરવામાં આવ્યો અને તારીખ ૧૦ ફેબ્રુઆરી, ૧૯૫૧થી કાયદો બન્યો. આ કાયદાકીય અધિનિયમની બંધારણીય કાયદેસરતા જ આ વર્તમાન કાર્યવાહીમાં વિવાદનો વિષય છે.

માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ (જે હવે પછી "આ અધિનિયમ" તરીકે ઉલ્લેખિત છે)ની પ્રસ્તાવનામાં જણાવાયું છે કે:

> "જ્યારે સામાન્ય જનતાના હિતમાં અને યોગ્ય તેમજ કાર્યક્ષમ માર્ગ પરિવહનને પ્રોત્સાહન આપવા માટે ઉત્તર પ્રદેશમાં રાજ્ય માર્ગ પરિવહન સેવાઓની જોગવાઈ કરવી યોગ્ય જણાય છે, તેથી આ મુજબ અધિનિયમિત કરવામાં આવે છે."

કલમ ૨ અમુક પદોની વ્યાખ્યાઓ આપે છે, જ્યારે કલમ ૩, જે આ અધિનિયમની સૌથી મહત્વપૂર્ણ કલમ છે, તે વાસ્તવમાં તેના સમગ્ર હેતુને મૂર્ત સ્વરૂપ આપે છે. તેમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે જ્યાં રાજ્ય સરકારને ખાતરી થાય કે સામાન્ય જનતાના હિતમાં અને સર્વસામાન્ય કલ્યાણ માટે તેવો નિર્દેશ કરવો આવશ્યક છે, ત્યારે તે જાહેર કરી શકે છે કે સામાન્ય રીતે માર્ગ પરિવહન સેવાઓ, અથવા કોઈપણ રૂટ કે તેના ભાગ પર આવી સેવાનો કોઈપણ ચોક્કસ વર્ગ, આ અધિનિયમની જોગવાઈઓ અનુસાર સંપૂર્ણપણે રાજ્ય સરકાર દ્વારા અથવા રેલવે સાથે સંયુક્ત રીતે રાજ્ય સરકાર દ્વારા અથવા આંશિક રીતે રાજ્ય સરકાર દ્વારા અને આંશિક રીતે અન્ય લોકો દ્વારા ચલાવવામાં અને સંચાલિત કરવામાં આવશે. કલમ ૪ ઉપરોક્ત ઘોષણા અનુસાર ઘડવામાં આવેલી યોજનાના પ્રકાશનની જોગવાઈ કરે છે અને આવી યોજના સામે હિત ધરાવતી વ્યક્તિઓ દ્વારા કલમ ૫માં નિર્ધારિત પદ્ધતિ અનુસાર વાંધાઓ રજૂ કરી શકાય છે. યોજનાને આખરી ઓપ અપાતાની સાથે જ અમુક પરિણામો ઉદ્ભવે છે જે

કલમ ૭માં વિગતવાર જણાવવામાં આવ્યા છે. જ્યાં સુધી આ યોજના અમલમાં રહે ત્યાં સુધી, રાજ્ય સરકારને માર્ગ પરિવહન સેવાઓ સંચાલિત કરવાનો અનન્ય અધિકાર રહેશે, અથવા જો યોજનામાં તેવી જોગવાઈ હોય, તો અન્ય લોકોના ચોક્કસ નિશ્ચિત સંખ્યાના પરિવહન વાહનો પણ તે રસ્તાઓ પર દોડાવી શકાય છે. આવા તમામ કિસ્સાઓમાં રાજ્ય પરિવહનના વાહનોને પરમિટ મેળવવાની આવશ્યકતામાંથી મુક્તિ આપવાનો નિર્દેશ કરવા માટે, અથવા કોઈપણ હયાત પરમિટોને રદ કરવા, બદલવા કે સુધારવા માટે અથવા કોઈપણ પરિવહન વાહનના સંબંધમાં કોઈપણ પરમિટમાં કોઈપણ નવી શરત ઉમેરવા માટે રાજ્ય સરકાર અધિકૃત રહેશે. આ અધિનિયમનો બાકીનો ભાગ આ અધિનિયમની જોગવાઈઓનો અમલ કેવી રીતે કરવો અને તેને કેવી રીતે કાર્યાન્વિત કરવી તે નિર્ધારિત કરવાનો દાવો કરે છે. કલમો ૮ અને ૯ અનુક્રમે પરિવહન આયોગ અને સલાહકાર સમિતિઓની નિમણૂકની જોગવાઈ કરે છે. કલમ ૧૦ હેઠળ રાજ્ય સરકાર આ અધિનિયમ હેઠળની પોતાની સત્તાઓ પોતાના તાબાના કોઈ અધિકારી અથવા સત્તામંડળને સોંપી શકે છે. કલમ ૧૨ કોઈપણ વ્યક્તિ માટે પબ્લિક સર્વિસ વાહન ચલાવવું અથવા કલમ ૭ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરીને આવા વાહનનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી આપવી તેને ગુનો બનાવે છે. બાકીની કલમોની જોગવાઈઓનો ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી નથી કારણ કે તે આપણા વર્તમાન ઉદ્દેશ માટે પ્રસ્તુત નથી.

તારીખ ૨૫ માર્ચ, ૧૯૫૩ના એક જાહેરનામા દ્વારા, ઉત્તર પ્રદેશ સરકારે આ કાયદાની કલમ ૩ની શરતો અનુસાર એક ઘોષણા પ્રસિદ્ધ કરી હતી, જેની

અસર એ હતી કે બુલંદશહેર–દિલ્હી રૂટ પર સ્ટેજ કેરેજ સેવાઓ, અન્યોની સાથે, અનન્ય રીતે રાજ્ય સરકાર દ્વારા જ ચલાવવામાં અને સંચાલિત કરવામાં આવશે. ત્યારબાદ ૭ એપ્રિલના રોજ બહાર પાડવામાં આવેલ વધુ એક જાહેરનામામાં આ રૂટો પર રાજ્ય કેરેજ સેવાઓના સંચાલન માટેની એક કથિત યોજના નક્કી કરવામાં આવી હતી. તેના પર બંને અપીલકર્તાઓ તેમજ આ રૂટો પર પરિવહન બસો દોડાવતા અન્ય ઘણા ખાનગી બસ માલિકો, જેમની કુલ સંખ્યા ૧૦૬ હતી, તેમણે અરજદારોની સ્ટેજ કેરેજના સંચાલનમાં દખલ ન કરવા અને મોટર વાહન અધિનિયમની જોગવાઈઓ અનુસાર સિવાય સ્ટેટ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ સર્વિસનું સંચાલન કરવાથી દૂર રહેવા માટે ઉત્તર પ્રદેશ સરકાર અને સ્ટેટ ટ્રાન્સપોર્ટ ઓથોરિટીઝને નિર્દેશ આપતા પરમાદેશ સ્વરૂપની રિટની અરજ કરતી ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ અલ્હાબાદ ખાતેની હાઇકોર્ટ સમક્ષ અરજીઓ રજૂ કરી હતી. આ અધિનિયમની બંધારણીય કાયદેસરતાને સંખ્યાબંધ આધારો પર પડકારવામાં આવી હતી, જેમાં મુખ્ય દલીલો નીચે મુજબ હતી:

(૧) આ અધિનિયમ તેના સ્વરૂપમાં ભેદભાવપૂર્ણ હતો અને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરતો હતો;

(૨) તે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલ અરજદારોના મૂળભૂત અધિકારો સાથે વિરોધાભાસ ધરાવતો હતો; અને

(૩) તે કાયદાનો એક અમાન્ય ભાગ હતો કારણ કે તે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨) હેઠળ જરૂરી વળતર માટે કોઈપણ જોગવાઈ કર્યા વિના

વ્યાપારી ઉપક્રમમાં અરજદારોના હિતનું સંપાદન કરવાનો દાવો કરતો હતો. વધુમાં એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે આ અધિનિયમ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧માં સમાવિષ્ટ આંતર–રાજ્ય અને રાજ્ય–અંતર્ગત વેપારની સ્વતંત્રતાની ખાતરીનું ઉલ્લંઘન કરે છે.

આ તમામ રિટ અરજીઓની સુનાવણી ન્યાયમૂર્તિ મુખર્જી અને ન્યાયમૂર્તિ ચતુર્વેદીની બનેલી હાઇકોર્ટની ડિવિઝન બેંચ દ્વારા કરવામાં આવી હતી. તારીખ ૧૭ નવેમ્બર, ૧૯૫૩ના બે અલગ પરંતુ સહમત ચુકાદાઓ દ્વારા, વિદ્વાન ન્યાયાધીશોએ અરજદારોની તમામ દલીલોને ફગાવી દીધી હતી અને રિટ અરજીઓ કાઢી નાખી હતી. આ નિર્ણય સામે જ હાઇકોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલા પ્રમાણપત્રોના આધારે આ બંને અપીલો આ કોર્ટ સમક્ષ આવી છે અને અપીલોના સમર્થનમાં ઉપસ્થિત થયેલા શ્રી ગોપાલ સ્વરૂપ પાઠકે નીચેની અદાલતમાં તેમના અસીલો વતી રજૂ કરવામાં આવેલા વ્યવહારિક રીતે તમામ કારણોનો પુનરોચ્ચાર કર્યો છે. અમે આ મુદ્દાઓને યોગ્ય ક્રમમાં હાથ પર લઈશું અને સૌથી પહેલા બે સંબંધિત પ્રશ્નો તરફ ધ્યાન આપવું અનુકૂળ રહેશે, અર્થાત, શું અપીલકર્તાઓ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ કોઈપણ મૂળભૂત અધિકારનો દાવો કરી શકે છે જેનું વાદગ્રસ્ત કાયદા દ્વારા ઉલ્લંઘન થયું હોવાનું કહી શકાય, અને શું આ કાયદાએ તેમને કોઈપણ 'મિલકત'થી વંચિત કર્યા છે જે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧ના અમલને આકર્ષિત કરશે?

શ્રી પાઠક દલીલ કરે છે કે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) દ્વારા

તમામ નાગરિકોને કોઈપણ વ્યવસાય, વેપાર અથવા ધંધો કરવાનો અધિકાર સુનિશ્ચિત કરવામાં આવ્યો છે. વર્તમાન કેસોમાં અપીલકર્તાઓ અત્યાર સુધી જાહેર ધોરીમાર્ગ પર ભાડેથી બસો દોડાવવાનો વ્યવસાય કરી રહ્યા હતા અને તેથી તેમને તે વેપાર અથવા વ્યવસાય ચાલુ રાખવાથી અટકાવતો આ કાયદો સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલ મૂળભૂત અધિકાર સાથે સંઘર્ષમાં આવે છે. એવું પણ કહેવામાં આવ્યું છે કે વાણિજ્યિક ઉપક્રમમાં અપીલકર્તાઓનું આ હિત સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨)ના અર્થમાં 'મિલકત' છે અને આ કાયદો તે અનુચ્છેદની આવશ્યકતાઓને અનુરૂપ ન હોવાથી તેને રદબાતલ ઠેરવવો જ જોઈએ.

શ્રી પાઠકે બીજી અને કંઈક અંશે નવીન દલીલ આગળ ધપાવી હતી કે વેપારના હેતુઓ માટે જાહેર ધોરીમાર્ગનો ઉપયોગ કરવાનો અપીલકર્તાઓનો અધિકાર સુખાધિકારના સ્વરૂપનો છે અને તેથી કાયદામાં તેને મિલકત તરીકે ગણી શકાય; પરિણામે આ અર્થમાં પણ વાદગ્રસ્ત કાયદા દ્વારા મિલકતથી વંચિત કરવામાં આવ્યા છે. આ દલીલ અમને અસમર્થનીય જણાય છે અને વિદ્વાન વકીલ દ્વારા તેને યોગ્ય રીતે પડતી મૂકવામાં આવી હતી. ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્ય તરફથી હાજર રહેલા એડવોકેટ–જનરલે એવી તકરાર કરી ન હતી અને કરી શક્યા પણ ન હતા કે વ્યક્તિની પસંદગીનો કોઈપણ વેપાર, ધંધો અથવા વ્યવસાય કરવાનો અધિકાર સંવિધાન દ્વારા સુનિશ્ચિત કરવામાં આવ્યો છે. જોકે તેઓ કહે છે કે આનો અર્થ એવો નથી કે કોઈ નાગરિક પોતાની ઇચ્છા મુજબ ગમે ત્યાં પોતાનો વેપાર અથવા ધંધો ચલાવી શકે અને આવો અધિકાર પણ

સંવિધાન દ્વારા સુનિશ્ચિત થયેલ છે. બંધારણીય ખાતરીના આધારે તેના પરના કોઈપણ અતિક્રમણનો પ્રતિકાર કરી શકે તે પહેલાં, તેના વેપાર અથવા વ્યવસાયના હેતુઓ માટે કોઈ ચોક્કસ સ્થળનો ઉપયોગ કરવાનો તેની પાસે કાયદેસરનો અધિકાર હોવો આવશ્યક છે. તેમની દલીલનો સારાંશ એ છે કે બસ માલિકોને, સામાન્ય જનતાના સભ્યો તરીકે, કોઈપણ જાહેર રસ્તા પર ભાડેથી બસો દોડાવવાનો કોઈ કાયદેસર અધિકાર નથી. જાહેર માર્ગના સંબંધમાં સામાન્ય જનતાનો કોઈ સભ્ય જે એકમાત્ર અધિકારનો દાવો કરી શકે છે તે તેના પરથી અવરજવર કરવાનો અધિકાર છે. રાજ્ય, જેમાં કાયદા હેઠળ તમામ જાહેર માર્ગો નિહિત છે, તે કોઈ નાગરિકને જાહેર ધોરીમાર્ગ પર વેપાર અથવા વ્યવસાય કરવાની મંજૂરી આપશે કે કેમ અને જો હા, તો કઈ હદ સુધી, તે નક્કી કરવાનો એકમાત્ર અધિકાર ધરાવે છે. રાજ્યની કોઈપણ મંજૂરી સિવાય નાગરિક પાસે આ સંબંધમાં કોઈ અંતર્ગત અધિકાર નથી. તેથી સ્થિતિ એ છે કે અપીલકર્તાઓના અધિકારો, જેમ કે ખરેખર અન્ય બસ માલિકોના અધિકારો, સંપૂર્ણપણે રાજ્યના કાયદા દ્વારા નિર્મિત થયા છે અને રાજ્યના કાયદા દ્વારા જ તેમને તેનાથી વંચિત કરી શકાય છે. આવા કિસ્સાઓમાં સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલ મૂળભૂત અધિકાર સાથે કોઈ સંઘર્ષનો પ્રશ્ન જ ઉપસ્થિત થતો નથી. આ દલીલ પર ગંભીર વિચારણાની જરૂર છે. એ નિર્વિવાદ છે કે બુલંદશહેર–દિલ્હી રૂટ ગ્રાન્ડ ટ્રંક રોડનો એક ભાગ છે જે જાહેર ધોરીમાર્ગ છે. ભારતમાં સતત લાગુ કરવામાં આવેલા અંગ્રેજી કાયદા અનુસાર, કાયદા સિવાય ધોરીમાર્ગનો ઉદ્ભવ જમીનના માલિક દ્વારા જનતાને તેના પરથી પસાર થવાના

અધિકારના વ્યક્ત અથવા ગર્ભિત સમર્પણમાં અને જનતા દ્વારા તે અધિકારના સ્વીકારમાં રહેલો છે. મોટાભાગના કિસ્સાઓમાં આ સમર્પણ જનતા દ્વારા માર્ગના લાંબા અને અવિરત ઉપયોગ પરથી અનુમાનિત કરવામાં આવે છે, અને આવા કિસ્સાઓમાં અનુમાન એટલું પ્રબળ હોય છે કે તે જમીનના માલિકના વાસ્તવિક ઇરાદા વિશેની તમામ તપાસમાંથી મુક્તિ આપે છે અને માલિક કોણ હતો તેની તપાસ કરવી પણ પ્રસ્તુત નથી. સામાન્ય જનતાના સભ્યો પાસે ધોરીમાર્ગ પરથી અવરજવર કરવાનો અધિકાર છે તે હકીકતનો અર્થ એવો થતો નથી કે તમામ ધોરીમાર્ગોનો માત્ર પગપાળા રસ્તા તરીકે જ કાયદેસર ઉપયોગ થઈ શકે અને અન્ય કોઈપણ ઉપયોગ માત્ર રાજ્યની પરવાનગી અથવા સહનશીલતાથી જ શક્ય છે. ઉપયોગના સ્વરૂપ પરથી જ પસાર થવાના અધિકારનો વ્યાપ તારવવાનો રહે છે અને સ્થાપિત સિદ્ધાંત એ છે કે અધિકાર તમામ પ્રકારના ટ્રાફિક સુધી વિસ્તરે છે જે સામાન્ય અને પ્રચલિત રહ્યા છે અને વાજબી રીતે સમાન અને તેને આનુષંગિક હોય તેવા તમામ ટ્રાફિક સુધી પણ વિસ્તરે છે. હેલ્સબરીઝ લોઝ ઓફ ઈંગ્લેન્ડમાં આ કાયદો આ મુજબ જણાવવામાં આવ્યો છે:

> "જ્યાં કોઈ ધોરીમાર્ગ અનુમાનિત સમર્પણમાંથી ઉદ્ભવે છે, ત્યાં તેઓ સમર્પણનું અનુમાન કરે તે તારીખ પહેલાં માર્ગના સ્વરૂપ અને ઉપયોગની પ્રકૃતિને ધ્યાનમાં રાખીને, તે કેવા પ્રકારના ટ્રાફિક માટે સમર્પિત કરવામાં આવ્યો હતો તે હકીકતનો પ્રશ્ન છે; અને એકવાર પ્રાપ્ત થયેલો પસાર થવાનો અધિકાર તે વધુ આધુનિક પ્રકારના ટ્રાફિક સુધી વિસ્તરશે જે વાજબી રીતે તે પ્રકારના ટ્રાફિક સાથે સમાન હોય જેના માટે ધોરીમાર્ગ

મૂળરૂપે સમર્પિત કરવામાં આવ્યો હતો, જ્યાં સુધી તેઓ જમીનના માલિક પર નોંધપાત્ર રીતે મોટો બોજ ન લાદે."

એમાં કોઈ વિવાદ હોઈ શકે નહીં કે ગ્રાન્ડ ટ્રંક રોડ જે એક જાહેર ધોરીમાર્ગ તરીકે ઈ.સ. ૧૫મી સદીથી અસ્તિત્વમાં છે, તેનો ઉપયોગ વિવિધ સમયે પ્રચલિત વાહનોના તમામ પ્રકારના ટ્રાફિક માટે થતો રહ્યો છે. જ્યારે રસ્તો અસ્તિત્વમાં આવ્યો ત્યારે મોટર વાહનો ચોક્કસપણે જાણીતા ન હતા પરંતુ ગતિશીલતા અને પરિવહનના સાધન તરીકે આધુનિક સમયમાં મોટર વાહનોનો ઉપયોગ, ઉપર જણાવેલા સિદ્ધાંત અનુસાર, જે ટેવાયેલા ઉપયોગને ધોરીમાર્ગ આધીન છે તેના અયોગ્ય વિસ્તરણ સમાન ગણી શકાય નહીં. જો આવા ઉપયોગને કારણે રસ્તાને કોઈ ભય હોય, અથવા જો કોઈ એક દ્વારા આવા ઉપયોગથી અન્ય લોકો દ્વારા થતા ઉપયોગમાં દખલ થતી હોય, તો મોટર ટ્રાફિકનું નિયમન કરવું અથવા રસ્તા પર વાહનોની સંખ્યા કે વજન ઘટાડવું તે પોતાની મરજી મુજબ કરવું રાજ્ય પર નિર્ભર છે, અને તેની સામે સંભવતઃ કોઈ વાંધો ઉઠાવી શકાય નહીં. પરંતુ જાહેર માર્ગ પર મોટર વાહનોનો ઉપયોગ કરવાનો જનતાનો અધિકાર કોઈપણ અર્થમાં મોટર વાહન અધિનિયમ દ્વારા નિર્મિત અધિકાર તરીકે ગણી શકાય નહીં. આ અધિકાર ધોરીમાર્ગ પરના જાહેર અધિકારોના આનુષંગિક તરીકે આ વિષય પરના કોઈપણ કાયદા પહેલાંથી અસ્તિત્વ ધરાવે છે. રાજ્ય માત્ર જનતાની સુરક્ષા, શાંતિ, આરોગ્ય અને સદાચારની ખાતરી કરવાના હેતુથી તેનું નિયંત્રણ અને નિયમન કરે છે. એકવાર એ સ્થિતિ સ્વીકારવામાં આવે કે જાહેર જનતાનો કોઈ સભ્ય ધોરીમાર્ગ પરથી

પસાર થવાના પોતાના અધિકારના આનુષંગિક તરીકે જાહેર માર્ગ પર મોટર વાહનો ચલાવવા માટે હકદાર છે, ત્યારે તે વાહન મોજમજા કે મનોરંજન માટે ચલાવે છે કે વેપાર અને ધંધાના હેતુ માટે ચલાવે છે તે પ્રશ્ન ખરેખર અપ્રસ્તુત છે. ધોરીમાર્ગના સંબંધમાં અધિકારનું સ્વરૂપ તેનાથી કોઈપણ રીતે પ્રભાવિત થતું નથી અને અમે વિદ્વાન એડવોકેટ–જનરલ સાથે સંમત થઈ શકતા નથી કે વેપારના હેતુઓ માટે જાહેર માર્ગનો ઉપયોગ એ ધોરીમાર્ગનો અસાધારણ કે વિશેષ ઉપયોગ છે જે માત્ર રાજ્યની વિશેષ મંજૂરી હેઠળ જ મેળવી શકાય છે.

વિદ્વાન એડવોકેટ–જનરલે પોતાની દલીલના સમર્થનમાં આ મુદ્દા પરના કેટલાક અમેરિકન કેસોનો સંદર્ભ આપ્યો છે. પેકાર્ડ વિરુદ્ધ બેન્ટનના કેસમાં ન્યાયમૂર્તિ સધરલેન્ડે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું:

> "શેરીઓ જનતાની છે અને મુખ્યત્વે સામાન્ય રીતે જનતાના ઉપયોગ માટે છે. નફાના હેતુઓ માટે તેમનો ઉપયોગ વિશેષ અને અસાધારણ છે અને ધારાસભા યોગ્ય માને તે મુજબ સામાન્ય રીતે ઓછામાં ઓછું તેના પર પ્રતિબંધ મૂકી શકાય છે અથવા શરતી બનાવી શકાય છે."

આ નિર્ણયને ફ્રોસ્ટ વિરુદ્ધ રેલરોડ કમિશનમાં અને ફરીથી સ્ટીફન્સન વિરુદ્ધ બિનફોર્ડમાં માન્ય રાખવામાં આવ્યો હતો, જ્યાં ન્યાયમૂર્તિ સધરલેન્ડે અગાઉના કેસમાંના પોતાના અવલોકનોનો વ્યવહારિક રીતે નીચે મુજબ પુનરોચ્ચાર કર્યો હતો:

> "આ એક સુસ્થાપિત કાયદો છે કે રાજ્યના ધોરીમાર્ગો જાહેર મિલકત છે;

તેમનો પ્રાથમિક અને પસંદગીનો ઉપયોગ ખાનગી હેતુઓ માટે છે; અને નફાના હેતુઓ માટે તેમનો ઉપયોગ વિશેષ અને અસાધારણ છે જેને સામાન્ય રીતે ઓછામાં ઓછું ધારાસભા યોગ્ય માને તે મુજબ પ્રતિબંધિત કરી શકે છે અથવા શરતી બનાવી શકે છે."

અમે માનતા નથી કે અમારા સંવિધાન હેઠળ ભારતનો આ કાયદો છે. ઉપર જણાવેલા કેસોની નોંધ અલ્હાબાદ હાઇકોર્ટ દ્વારા મોતીલાલ વિરુદ્ધ ઉત્તર પ્રદેશ સરકારના કુલ બેંચના નિર્ણયમાં લેવામાં આવી હતી, અને કુલ બેંચની રચના કરતા વિદ્વાન ન્યાયાધીશોમાંથી બે ન્યાયાધીશોએ એવો અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો હતો કે 'અસાધારણ ઉપયોગનો આ સિદ્ધાંત' અમેરિકન અદાલતો દ્વારા એ જ રીતે વિકસાવવામાં આવ્યો હોઈ શકે છે જે રીતે તેમણે 'પોલીસ સત્તાઓનો સિદ્ધાંત' વિકસાવ્યો હતો. તેઓ બંનેએ ઠેરવ્યું હતું કે આ અમેરિકન નિયમ આ વિષય પરના અંગ્રેજી કે ભારતીય કાયદાને મૂર્તિમંત કરતો નથી.

આ સમાન મુદ્દાની તપાસ મદ્રાસ હાઇકોર્ટના તાજેતરના એક નિર્ણય સી. એસ. એસ. મોટર સર્વિસ વિરુદ્ધ મદ્રાસ રાજ્યમાં ઘણી ઊંડાણપૂર્વક કરવામાં આવી હતી, અને કોર્ટનો ચુકાદો આપનાર ન્યાયમૂર્તિ વેંકટરામ અય્યર દ્વારા દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે અમેરિકામાં ધોરીમાર્ગોના વિશેષ અથવા અસાધારણ ઉપયોગના નિયમના મૂળ 'ફ્રેન્ચાઇઝ'ના સિદ્ધાંતમાં રહેલા છે, જે તે દેશમાં હજુ પણ એક માન્ય સંસ્થા છે. 'ફ્રેન્ચાઇઝ' અથવા 'વિશેષાધિકાર'ના સિદ્ધાંતનો ઉદ્ભવ અંગ્રેજી કોમન લોમાં થયો હતો અને તે ક્રાઉનના જૂના વિશેષાધિકાર સાથે

જોડાયેલો હતો. આ સિદ્ધાંત સ્વાતંત્ર્ય પૂર્વેના દિવસોના અવશેષ તરીકે બદલાયેલા સ્વરૂપમાં અમેરિકન કાનૂની જગતમાં જીવંત રહ્યો હતો. અંગ્રેજી કોમન લો હેઠળના શાહી અનુદાનનું સ્થાન અમેરિકામાં કાયદાકીય અનુદાન દ્વારા લેવામાં આવ્યું હતું અને કાયદા દ્વારા ચોક્કસ વ્યક્તિઓ અથવા કંપનીઓને વિશેષ અધિકારોની મંજૂરીને ત્યાં નાગરિકની સામાન્ય સ્વતંત્રતાઓથી અલગ 'ફ્રેન્ચાઇઝ' અથવા 'વિશેષાધિકાર' તરીકે ગણવામાં આવે છે. અમેરિકામાં જાહેર રસ્તા પર કોમન કેરિયર્સ દ્વારા ટ્રાન્સપોર્ટ બસો ચલાવવી એ એક 'ફ્રેન્ચાઇઝ' છે અને કોમન લો અધિકાર નથી, જેનો તમામ નાગરિકો દ્વારા દાવો કરી શકાય અને ઉપર ટાંકેલા કેસો દર્શાવે છે તેમ, ચોક્કસ કરારો હેઠળ મુસાફરો અથવા માલસામાનનું વહન કરતા કોન્ટ્રાક્ટ કેરિયર્સ અને જેમના વ્યવસાય સાથે જાહેર હિત સંકળાયેલું છે તેવા કોમન કેરિયર્સ વચ્ચે તફાવત કરવામાં આવે છે. આ પછીના પર રાજ્ય નિયંત્રણની સંપૂર્ણ સત્તાનો દાવો કરે છે અને તેનો ઉપયોગ કરે છે. અમારા મતે ન્યાયમૂર્તિ અય્યરે યોગ્ય રીતે દર્શાવ્યું છે કે 'ફ્રેન્ચાઇઝ'ના આ સિદ્ધાંતને આપણા સંવિધાનમાં કોઈ સ્થાન નથી. ભારતીય સંવિધાન હેઠળ જ્યાં સુધી અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળના સુનિશ્ચિત અધિકારનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી કોન્ટ્રાક્ટ કેરિયર્સ તેમજ કોમન કેરિયર્સ બંને સમાન દરજ્જો ભોગવશે અને બંને તે અનુચ્છેદના ખંડ (૬) હેઠળ યોગ્ય નિયમનો દ્વારા નિયંત્રિત થવાને પાત્ર છે. આ મુદ્દા પરનો કાયદો, જે હાલમાં પ્રવર્તે છે, તે વિદ્વાન ન્યાયાધીશ દ્વારા આ મુજબ સંક્ષિપ્તમાં જણાવવામાં આવ્યો છે: "ત્યારે ખરી સ્થિતિ એ છે કે તમામ જાહેર શેરીઓ અને રસ્તાઓ રાજ્યમાં નિહિત થાય છે, પરંતુ રાજ્ય જનતા વતી

ટ્રસ્ટી તરીકે તેમનો કબજો ધરાવે છે. જનતાના સભ્યો લાભાર્થી તરીકે અધિકારના ભાગરૂપે તેનો ઉપયોગ કરવા હકદાર છે અને આ અધિકાર માત્ર અન્ય દરેક નાગરિક દ્વારા રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરવાના સમાન અધિકારો દ્વારા જ મર્યાદિત છે. જનતા વતી ટ્રસ્ટી તરીકે રાજ્ય સામાન્ય રીતે જનતાના અધિકારોના રક્ષણ માટે જરૂરી હોય તેવી તમામ મર્યાદાઓ ઉપયોગના સ્વરૂપ અને વ્યાપ પર લાદવા હકદાર છે; ..... પરંતુ આવી મર્યાદાઓને આધીન રહીને રાજ્ય ધોરીમાર્ગોની માલિકી ધરાવે છે તેવા કારણોસર જાહેર રસ્તાઓ પર પરિવહન વાહનોમાં વ્યવસાય કરવાના નાગરિકના અધિકારનો ઇનકાર કરી શકાય નહીં." અમે આ ફકરાઓમાં કરવામાં આવેલા કાયદાના નિવેદન સાથે સંપૂર્ણ સંમત છીએ. રાજ્યના નિયમનો દ્વારા લાદવામાં આવેલી મર્યાદાઓની અંદર રહીને સામાન્ય જનતાનો કોઈપણ સભ્ય જાહેર માર્ગ પર મોટર વાહનો ચલાવી શકે છે. તે હદ સુધી તે વાહનોની સહાયથી મુસાફરોનું પરિવહન કરવાનો વ્યવસાય પણ ચલાવી શકે છે. વેપાર અથવા વ્યવસાય કરવાના આ અધિકારને જ અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળની ખાતરી આકર્ષિત થાય છે અને જો કોઈ કાયદો તે અનુચ્છેદના ખંડ (૬) હેઠળ અનુમતિપાત્ર હોય તેના કરતાં વધુ તે અધિકાર છીનવી લે અથવા ઘટાડે તો નાગરિક કાયદેસર રીતે ફરિયાદ કરી શકે છે. વર્તમાન કેસમાં કાયદાએ પરિવહન વ્યવસાયના ક્ષેત્રમાંથી તમામ ખાનગી બસ માલિકોને બાકાત રાખ્યા છે. પ્રથમદર્શી રીતે તે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી)ની જોગવાઈનું ઉલ્લંઘન છે અને તેથી અમારી વિચારણા માટેનો પ્રશ્ન એ છે કે શું ધારાસભા દ્વારા મૂળભૂત અધિકાર પરના આ આક્રમણને સામાન્ય જનતાના હિતમાં અધિકારના

ઉપયોગ પર વાજબી નિયંત્રણો લાદવાના કારણોસર અનુચ્છેદ ૧૯ના ખંડ (૬)ની જોગવાઈ હેઠળ યોગ્ય ઠેરવી શકાય કે કેમ.

સંવિધાનનો અનુચ્છેદ ૧૯(૬), ૧૯૫૧ના સુધારા પછીની તેની વર્તમાન સ્થિતિમાં, આ અનુચ્છેદના ખંડ (૧)(જી) પર અપવાદ અથવા મર્યાદા તરીકે ત્રણ ગણી જોગવાઈ કરે છે. પ્રથમ સ્થાને તે રાજ્યને સામાન્ય જનતાના હિતમાં વેપાર, ધંધા, વ્યવસાય કે રોજગારની સ્વતંત્રતા પર વાજબી નિયંત્રણો લાદવાની સત્તા આપે છે. બીજા સ્થાને તે રાજ્યને કોઈપણ વ્યવસાય કરવા અથવા કોઈપણ રોજગાર, વેપાર કે ધંધો ચલાવવા માટે જરૂરી વ્યાવસાયિક અને તકનીકી લાયકાતો નિર્ધારિત કરવાની સત્તા આપે છે. ત્રીજું,–અને આ સંવિધાન (પ્રથમ) સુધારા અધિનિયમ, ૧૯૫૧નું પરિણામ છે–તે રાજ્યને પોતાની જાતે અથવા રાજ્યની માલિકીની કે નિયંત્રણ હેઠળની કોર્પોરેશન મારફતે ખાનગી નાગરિકોને સંપૂર્ણ અથવા આંશિક રીતે બાકાત રાખીને કોઈપણ વેપાર કે વ્યવસાય ચલાવવા માટે સક્ષમ બનાવે છે. એ નિર્વિવાદ છે કે ૧૯૫૧માં સંવિધાનના સુધારા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી આ ત્રીજી જોગવાઈ જ્યારે વાદગ્રસ્ત કાયદો પસાર કરવામાં આવ્યો ત્યારે અસ્તિત્વમાં ન હતી અને હાઇકોર્ટે યોગ્ય રીતે ઠેરવ્યું હતું કે આ કાયદાની કાયદેસરતા આ નવા ખંડની જોગવાઈ લાગુ કરીને નક્કી કરવાની નથી. જોકે વિદ્વાન ન્યાયાધીશોએ ઠેરવ્યું હતું કે નવી જોગવાઈથી તદ્દન અલગ, પરિવહન સેવાના સંબંધમાં રાજ્યના ઈજારાનું સર્જન, જે આ કાયદા હેઠળ કરવામાં આવ્યું છે, તેને સામાન્ય જનતાના હિતમાં લાદવામાં આવેલ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી)માં દર્શાવેલા મૂળભૂત અધિકાર પરના

વાજબી નિયંત્રણો તરીકે યોગ્ય ઠેરવી શકાય છે. પ્રશ્ન એ છે કે, શું હાઇકોર્ટ દ્વારા લેવાયેલ આ દ્રષ્ટિકોણ યોગ્ય છે?

આ પ્રશ્નનો ઉત્તર આપવા માટે ત્રણ બાબતો પર વિચાર કરવો પડશે. પહેલું એ કે, અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં અને તે બાબતે આ અનુચ્છેદના અન્ય પેટા–ખંડોમાં વપરાયેલ "નિયંત્રણ" શબ્દનો અર્થ સંપૂર્ણ વંચિતતા પણ થાય છે અને તેમાં તેનો સમાવેશ થાય છે કે કેમ? જો ઉત્તર હકારાત્મક હોય, તો જ અન્ય બે પ્રશ્નો ઉપસ્થિત થશે, અર્થાત, શું આ નિયંત્રણો વાજબી છે અને સામાન્ય જનતાના હિતમાં લાદવામાં આવ્યા છે? ઓક્સફર્ડ ડિક્શનરીમાં આપવામાં આવેલા અર્થ અનુસાર, "નિયંત્રણ" શબ્દ વ્યક્તિ અથવા વસ્તુ પર લાદવામાં આવેલી 'મર્યાદા', આ પ્રકારની 'શરત અથવા નિયમન' દર્શાવે છે, જોકે દમન અથવા રોકવાના અર્થમાં આ શબ્દનો ઉપયોગ તદ્દન અજાણ્યો નથી. મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન ઓફ ધ સિટી ઓફ ટોરોન્ટો વિરુદ્ધ વર્ગોના કેસમાં, લોર્ડ ડેવીએ વેપારના નિયમન અને સંચાલન માટે ઉપનિયમો બનાવવાની મ્યુનિસિપલ કાઉન્સિલને મળેલી વૈધાનિક સત્તાની ચર્ચા કરતી વખતે નીચે મુજબનું અવલોકન કર્યું હતું:

> "એમાં કોઈ શંકા નથી કે વેપારના નિયમન અને સંચાલનમાં તેના ઉપયોગ પર નિયંત્રણો લાદવાનો સમાવેશ થઈ શકે છે ..... જ્યાં જાહેર સત્તામંડળના મતે ઉપદ્રવ અટકાવવા અથવા વ્યવસ્થા જાળવવા માટે આવા નિયંત્રણો આવશ્યક હોય. પરંતુ લોર્ડશિપ્સ માને છે કે વેપારના

પ્રતિબંધ અથવા અટકાવ અને તેના નિયમન અથવા સંચાલન વચ્ચે સ્પષ્ટ તફાવત દોરવાનો રહે છે, અને ખરેખર નિયમન અને સંચાલન કરવાની સત્તા જેનું નિયમન કે સંચાલન કરવાનું છે તેના સતત અસ્તિત્વને સૂચવે છે."

દલીલની આ પદ્ધતિને એ. કે. ગોપાલન વિરુદ્ધ સ્ટેટના કેસમાં આ કોર્ટના કેટલાક વિદ્વાન ન્યાયાધીશો દ્વારા તેમના સંબંધિત ચુકાદાઓમાં કરવામાં આવેલા અવલોકનોનું સમર્થન મળે છે. તે કેસમાં વિચારણા માટેનો પ્રશ્ન પ્રિવેન્ટિવ ડિટન્શન એક્ટની બંધારણીય કાયદેસરતાનો હતો અને કાયદાની કાયદેસરતા પર હુમલો કરતી વખતે અપીલકર્તાના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલી દલીલો પૈકીની એક એ હતી કે તેણે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(ડી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલ મુક્ત હિલચાલના અધિકાર પર અતિક્રમણ કર્યું છે; અને તેના દ્વારા લાદવામાં આવેલા નિયંત્રણોને આ અનુચ્છેદના ખંડ (૫)ના અર્થમાં વાજબી નિયંત્રણો ગણી શકાય નહીં તેથી આ કાયદાને રદબાતલ ઠેરવવો જોઈએ. ન્યાયાધીશોની બહુમતી દ્વારા આ દલીલને અન્ય બાબતોની સાથે એવા આધાર પર ફગાવી દેવામાં આવી હતી કે અંગત સ્વતંત્રતાથી વંચિત કરવાની સત્તા આપતો કાયદો અનુચ્છેદ ૧૯ના કાર્યક્ષેત્રમાં આવતો નથી અને તેની કાયદેસરતા તે અનુચ્છેદમાં દર્શાવેલા માપદંડો દ્વારા નક્કી કરવાની નથી પરંતુ સંવિધાનના અનુચ્છેદો ૨૧ અને ૨૨ની આવશ્યકતાઓના તેના પાલન પર આધારિત છે. અનુચ્છેદ ૨૧માં વપરાયેલ "અંગત સ્વતંત્રતા" શબ્દપ્રયોગ અનુચ્છેદ ૧૯(૧)માં ગણાવેલી ચોક્કસ

સ્વતંત્રતાઓનો સમાવેશ કરવા માટે પૂરતો વ્યાપક હોવાનું કહેવાયું હતું અને તેથી અનુચ્છેદ ૨૧ની જોગવાઈ અનુસાર તેનાથી વંચિત કરવાથી અન્ય સ્વતંત્રતાઓ પણ આપમેળે નાબૂદ થઈ જશે. આ સંબંધમાં અનુચ્છેદ ૧૯ના કેટલાક પેટા–ખંડોનો સંદર્ભ આપવામાં આવ્યો હતો અને ન્યાયમૂર્તિ પતંજલિ શાસ્ત્રીએ નીચેના શબ્દોમાં પોતાના વિચારો વ્યક્ત કર્યા હતા: "વિવિધ પેટા–ખંડોમાં 'નિયંત્રણો' શબ્દનો ઉપયોગ સંદર્ભમાં એવો સંકેત આપતો જણાય છે કે આ અનુચ્છેદ દ્વારા ખાતરી આપવામાં આવેલા અધિકારો હજુ પણ વાપરી શકાય તેવી સ્થિતિમાં છે, અને જેલવાસના વિચારને બાકાત રાખે છે, જોકે 'નિયંત્રણ અને વંચિતતા' શબ્દો ક્યારેક પરસ્પર બદલી શકાય તેવા પદો તરીકે વપરાય છે, કારણ કે નિયંત્રણ એવા સ્તરે પહોંચી શકે છે જ્યાં તે વંચિતતા સમાન બની જાય. સમગ્ર રીતે વાંચવામાં આવે અને 'સ્વતંત્રતાના અધિકાર' સંબંધિત જોગવાઈઓના સમૂહ વચ્ચે તેની ગોઠવણમાં જોવામાં આવે તો, મારા મતે અનુચ્છેદ ૧૯ એવું પૂર્વાનુમાન કરે છે કે જે નાગરિકને આ મૂળભૂત અધિકારોનો કબજો સુનિશ્ચિત કરવામાં આવ્યો છે તે અંગત સ્વતંત્રતાનો મૂળ આધાર જાળવી રાખે છે જેના પર જ આ અધિકારોનો ઉપભોગ અનિવાર્યપણે ટકી રહે છે."

તે કેસમાં વિચારણા માટેનો મુદ્દો નિઃશંકપણે વર્તમાન કેસમાં ઉપસ્થિત થયેલા મુદ્દા કરતાં ભિન્ન હતો અને અનુચ્છેદ ૧૯ના વિવિધ પેટા–ખંડોમાં ગણાવેલા નિયંત્રણો આ સ્વતંત્રતાઓની સંપૂર્ણ વંચિતતાની હદ સુધી જઈ શકે કે કેમ તે પ્રશ્ન તે કેસમાં ન તો ઉપસ્થિત કરવામાં આવ્યો હતો કે ન તો નક્કી કરવામાં આવ્યો હતો. પરંતુ વિદ્વાન ન્યાયાધીશોની બહુમતી દ્વારા અધિકારના

નકાર અથવા વંચિતતા અને તેના પરના નિયંત્રણ વચ્ચે તફાવત દોરવામાં આવ્યો હતો અને જોકે એવું કહેવામાં આવ્યું હતું કે નિયંત્રણ એવા સ્તરે પહોંચી શકે છે જ્યાં તે વંચિતતા સમાન બની જાય, છતાં નિયંત્રણો સામાન્ય રીતે જે બાબત પર નિયંત્રણો લાદવામાં આવ્યા હતા તેના સતત અસ્તિત્વનું–ભલે તે ખૂબ જ પાતળા અને ક્ષીણ સ્વરૂપમાં હોય–પૂર્વાનુમાન કરશે. મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ કાનિયાએ તેમના ચુકાદામાં (જુઓ પૃષ્ઠ ૧૦૬) સ્પષ્ટપણે કહ્યું હતું:

> "તેથી અનુચ્છેદ ૧૯(૫) નાગરિકને અંગત સ્વતંત્રતાથી વંચિત કરતા મૂળભૂત કાયદાને લાગુ થઈ શકે નહીં. અનુચ્છેદ ૨૧નું અર્થઘટન કરતી વખતે 'વંચિતતા' શબ્દ તેના કાર્યક્ષેત્રમાં 'નિયંત્રણ'નો સમાવેશ કરે છે તેવી દલીલ હું સ્વીકારવામાં અસમર્થ છું."

આ દ્રષ્ટિકોણ સામે એવી દલીલ કરી શકાય કે સામાન્ય ભાષામાં પરસ્પર બદલી શકાય તેવી અભિવ્યક્તિઓ તરીકે "વંચિતતા" અને "નિયંત્રણો" શબ્દોનો ઉપયોગ તદ્દન અસામાન્ય નથી અને નિયંત્રણોનું સ્વરૂપ અને વ્યાપ કેટલાક કિસ્સાઓમાં અધિકારના નકાર સમાન હોઈ શકે છે.

ઓરિસ્સા હાઇકોર્ટે લોકનાથ મિશ્રા વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્યના કેસમાં આ દ્રષ્ટિકોણ સ્વીકાર્યો હતો અને "નિયમન" અને "નિયંત્રણ" વચ્ચે તફાવત કર્યો હતો. વિદ્વાન ન્યાયાધીશોના મતે ઉપર સંદર્ભિત મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન ઓફ ધ સિટી ઓફ ટોરોન્ટો વિરુદ્ધ વર્ગોમાં લોર્ડ ડેવીના અવલોકનોને એવા આધાર પર અલગ તારવી શકાય છે કે તે કલમમાં વપરાયેલ શબ્દપ્રયોગ 'નિયંત્રણ' ન હતો

પરંતુ 'નિયમન' અને 'સંચાલન' હતો. એવું કહેવાય છે કે સંવિધાનના ઘડવૈયાઓ 'નિયમન' કરવાની સત્તા અને 'નિયંત્રણ' લાદવાની સત્તા વચ્ચેના તફાવતથી વાકેફ હતા અને આ બાબત સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૨૫ના ખંડ (૨)ના પેટા–ખંડ (એ)ની ચકાસણી પરથી સ્પષ્ટ થશે જ્યાં "નિયમન" અને "નિયંત્રણ" શબ્દો એકબીજાની જોડે આવે છે જે દર્શાવે છે કે તેઓ સમાન અર્થ દર્શાવવાનો હેતુ ધરાવતા ન હતા. સામાવાળાઓ વતી આ કોર્ટના કુવરજી વિરુદ્ધ ધ એક્સાઇઝ કમિશનર વગેરેના નિર્ણય પર પણ ઘણો આધાર રાખવામાં આવ્યો છે જ્યાં વિચારણા માટેનો મુદ્દો ૧૯૧૫ના એક્સાઇઝ રેગ્યુલેશન ૧ની કાયદેસરતાનો હતો. તે કેસમાં અપીલકર્તા વતી અન્ય બાબતોની સાથે એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે આબકારી નિયમન અને તે હેઠળ થયેલા હરાજી વેચાણ સત્તા બહારના હતા, કારણ કે આ કાયદો તે વેપારનો ઈજારો થોડા લોકોને આપવાનો દાવો કરતો હતો અને આ બાબત સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) સાથે અસંગત હતી. આ દલીલ નકારી કાઢવામાં આવી હતી અને આ કોર્ટે ઠેરવ્યું હતું કે અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ આપવામાં આવેલા અધિકાર પર સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬)ના અર્થમાં વાજબી નિયંત્રણો નક્કી કરવાના હેતુ માટે, વ્યવસાયના સ્વરૂપ અને ચોક્કસ વેપારમાં પ્રવર્તતી પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેવી આવશ્યક છે. ગેરકાયદેસર અથવા અનૈતિક અથવા જનતાના આરોગ્ય અને કલ્યાણ માટે હાનિકારક હોય તેવા વેપાર પર પ્રતિબંધ મૂકવાનો રાજ્ય પાસે ચોક્કસપણે અધિકાર છે. ચુકાદાનો પ્રસ્તુત ભાગ નીચે મુજબ છે: "સંવિધાનનો અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) ખાતરી આપે છે કે તમામ નાગરિકોને કોઈપણ વ્યવસાય

કરવાનો અથવા કોઈપણ રોજગાર કે વેપાર અથવા ધંધો ચલાવવાનો અધિકાર છે, અને આ અનુચ્છેદનો ખંડ (૬) એવા કાયદાને અધિકૃત કરે છે જે સામાન્ય જનતાના હિતમાં આ અધિકાર પર વાજબી નિયંત્રણો લાદે છે. એ નિર્વિવાદ હતું કે નિયંત્રણની વાજબીતા નક્કી કરવા માટે વ્યવસાયના સ્વરૂપ અને તે વેપારમાં પ્રવર્તતી પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેવી આવશ્યક છે. ..... એ વાતનો પણ ઇનકાર કરી શકાય નહીં કે ગેરકાયદેસર અથવા અનૈતિક અથવા જનતાના આરોગ્ય અને કલ્યાણ માટે હાનિકારક હોય તેવા વેપાર પર પ્રતિબંધ મૂકવાની સત્તા રાજ્ય પાસે છે. હાનિકારક કે જોખમી માલસામાનના વેપાર પર અથવા સ્ત્રીઓની હેરાફેરી પર પ્રતિબંધ મૂકતા કાયદાઓને માત્ર નિયમન નહીં પણ પ્રતિબંધ ઘડવા બદલ ગેરકાયદેસર ગણી શકાય નહીં."

સામાવાળાઓ વતી એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે આ અવલોકનો સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં વપરાયેલ "વાજબી નિયંત્રણ" શબ્દપ્રયોગ અમુક સંજોગોમાં સંપૂર્ણ પ્રતિબંધનો સમાવેશ કરી શકે છે. અહીં ઉલ્લેખ કરી શકાય કે એક્સાઇઝ રેગ્યુલેશન એ કોઈ નિષેધાત્મક કાયદો નથી જે ખાનગી નાગરિકો દ્વારા દારૂના વેપાર પર સંપૂર્ણપણે પ્રતિબંધ મૂકે છે. તે વેપારને એક ચોક્કસ રીતે નિયંત્રિત કરવાનો દાવો કરે છે, અર્થાત, હરાજી વેચાણમાં સૌથી વધુ બોલી લગાવનારને નિર્દિષ્ટ વિસ્તારોમાં દારૂનો વેપાર કરવાનો અધિકાર આપીને. તેથી ઉપર ટાંકેલા ચુકાદામાં આવતા સામાન્ય અવલોકનો તે કેસની હકીકતોના સંદર્ભમાં જ લેવા જોઈએ.

ગમે તે હોય, જોકે અમારા મતે "નિયંત્રણ" શબ્દનો સામાન્ય ઉપયોગ "નાબૂદી" નહીં પણ "મર્યાદા"ના અર્થમાં જણાય છે, છતાં અમે આ પ્રસંગે આ બાબતે કોઈ આખરી અભિપ્રાય વ્યક્ત ન કરવાનું પસંદ કરીશું. જો "નિયંત્રણ" શબ્દમાં સંપૂર્ણ પ્રતિબંધનો સમાવેશ થતો ન હોય તો સમીક્ષા હેઠળના કાયદાને અનુચ્છેદ ૧૯(૬) હેઠળ વાજબી ઠેરવી શકાય નહીં. તે કિસ્સામાં આ કાયદો જ્યાં સુધી તેને અનુચ્છેદ ૩૧નું સમર્થન ન મળી શકે ત્યાં સુધી રદબાતલ રહેશે. તે મુદ્દાનો નિકાલ અપીલમાં ઉપસ્થિત અન્ય મુદ્દા હેઠળ કરવામાં આવશે. જોકે, જો સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં "નિયંત્રણ" શબ્દ અમુક સંજોગોમાં પ્રતિબંધનો પણ સમાવેશ કરતો ગણવામાં આવે, તો વિચારણા માટેનો મુદ્દો એ રહેશે કે શું આ અધિનિયમ દ્વારા નિર્ધારિત કર્યા મુજબ ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્યની અંદર જાહેર રસ્તાઓ પર મોટર પરિવહનનો વ્યવસાય કરવાના તમામ ખાનગી નાગરિકોના અધિકાર પરનો પ્રતિબંધ સામાન્ય જનતાના હિતમાં લાદવામાં આવેલ વાજબી નિયંત્રણો તરીકે યોગ્ય ઠેરવી શકાય કે કેમ.

કુવરજી વિરુદ્ધ ધ એક્સાઇઝ કમિશનર વગેરેના કેસમાં આ કોર્ટ દ્વારા ઠેરવવામાં આવ્યું છે તેમ, નિયંત્રણો વાજબી છે કે નહીં તેનો આધાર મોટા પાયે વેપારના સ્વરૂપ અને તેમાં પ્રવર્તતી પરિસ્થિતિઓ પર રહેશે. અમારી સમક્ષના વેપારના સ્વરૂપમાં કંઈપણ અયોગ્ય નથી, જે સંપૂર્ણપણે નિર્દોષ છે. હાઇકોર્ટના વિદ્વાન ન્યાયાધીશોએ કાયદાની કાયદેસરતાને મુખ્યત્વે બે આધારો પર માન્ય રાખી છે. પ્રથમ સ્થાને, તેમણે કાયદાની જેને અમૂર્ત દરખાસ્ત કહી શકાય તેના પર આધાર રાખ્યો છે, કે રાજ્યના ઈજારાના હેતુથી લાદવામાં આવેલો પ્રતિબંધ

સ્વતઃ ગેરવાજબી નથી. એક વિદ્વાન ન્યાયાધીશે આ મુજબ અવલોકન કર્યું છે: "મારા મતે, જાહેર સ્થળો અને માર્ગો પર વેપારની આ સંપૂર્ણ રોકને પણ હંમેશા ગેરવાજબી નિયંત્રણ કહી શકાય નહીં". બીજા સ્થાને, એવું કહેવામાં આવ્યું છે કે પરિવહન સેવાઓ સમુદાયના જીવન માટે આવશ્યક છે અને જાહેર રસ્તાઓ પર પરિવહનની કાર્યક્ષમ વ્યવસ્થા હોવી સામાન્ય જનતાના હિત માટે અનુકૂળ છે. એવું દર્શાવવામાં આવ્યું છે કે કાયદાની પ્રસ્તાવના સૂચવે છે કે આ કાયદો સામાન્ય જનતાના હિતમાં પસાર કરવામાં આવ્યો હતો જેઓ નિઃશંકપણે યોગ્ય અને કાર્યક્ષમ માર્ગ પરિવહન સેવામાં રસ ધરાવે છે, અને અરજદારો દ્વારા એ સાબિત કરવામાં આવ્યું ન હતું કે આ ચોક્કસ વ્યવસાયના સંબંધમાં રાજ્યની તરફેણમાં જે ઈજારો વિચારવામાં આવ્યો હતો, તે સર્વસામાન્ય કલ્યાણ માટે અનુકૂળ ન હતો. કાયદાની એક દરખાસ્ત તરીકે પ્રથમ આધાર સામે કોઈ વિવાદ ન હોઈ શકે પરંતુ અમે માનીએ છીએ કે પ્રિવી કાઉન્સિલના કોમનવેલ્થ ઓફ ઓસ્ટ્રેલિયા અને અન્ય વિરુદ્ધ બેંક ઓફ ન્યુ સાઉથ વેલ્સ અને અન્યના કેસમાં લોર્ડ પોર્ટરના અવલોકનો, જેના પર હાઇકોર્ટ દ્વારા ઘણો આધાર રાખવામાં આવ્યો છે, તે આ પ્રશ્ન તરફના યોગ્ય અભિગમનો સંકેત આપશે. લોર્ડ પોર્ટે આ મુજબ અવલોકન કર્યું હતું: "તેમની લોર્ડશિપ્સ એવું ઠેરવવાનો ઇરાદો ધરાવતી નથી કે કોઈપણ સંજોગોમાં રાજ્ય અથવા કોમનવેલ્થ એજન્સીમાં અથવા અન્ય કોઈ સંસ્થામાં ઈજારો ઊભો કરવા માટે હરીફાઈને બાકાત રાખવાનું વાજબી ઠેરવી શકાય નહીં. દરેક કેસનું મૂલ્યાંકન તેની પોતાની હકીકતો અને સમય તેમજ સંજોગોની પોતાની પૃષ્ઠભૂમિ પર થવું જોઈએ, અને બની શકે કે કેટલીક આર્થિક

પ્રવૃત્તિઓના સંબંધમાં અને સામાજિક વિકાસના કોઈ તબક્કે એવું માની શકાય કે રાજ્યના ઈજારાના ઉદ્દેશ સાથેનો પ્રતિબંધ એ નિયમનની એકમાત્ર વ્યવહારુ અને વાજબી રીત હતી". તેથી રાજ્યનો ઈજારો વાજબી છે કે નહીં તે નક્કી કરવા માટે, દરેક ચોક્કસ કેસની હકીકતોને તેના પોતાના સમય અને સંજોગોના સંદર્ભમાં ધ્યાનમાં લેવી આવશ્યક છે. માત્ર એટલું કહેવું પૂરતું નથી કે કાર્યક્ષમ પરિવહન સેવા લોકોના હિત માટે અનુકૂળ હોવાથી, આવી સેવાની જોગવાઈ કરતો કાયદો હંમેશા કાયદેસર ગણવો જ જોઈએ, પછી ભલે તેવા કાયદાની શું અસર થશે અને જે ચોક્કસ પરિસ્થિતિઓ અને સંજોગો હેઠળ કાયદો પસાર કરવામાં આવ્યો હતો તે ગમે તે હોય. નિયંત્રણો જનતાના લાભ માટે છે તેટલું પૂરતું નથી, તે વાજબી પણ હોવા જોઈએ અને તેની વાજબીતા તમામ સંબંધિત હકીકતો અને સંજોગોના સમગ્ર અવલોકન પર જ નક્કી કરી શકાય.

બીજા મુદ્દાના સંબંધમાં પણ અમે માનતા નથી કે વિદ્વાન ન્યાયાધીશોએ યોગ્ય દ્રષ્ટિકોણથી આ પ્રશ્ન પર વિચાર કર્યો છે. કાયદાની બંધારણીયતાની તરફેણમાં નિઃશંકપણે એક અનુમાન હોય છે. પરંતુ જ્યારે કોઈ કાયદો તેના દર્શન માત્રથી જ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલા મૂળભૂત અધિકારનું ઉલ્લંઘન કરતો જણાય, ત્યારે જ્યાં સુધી કાયદાનું સમર્થન કરનારાઓ તેને આ અનુચ્છેદના ખંડ (૬)માં નિર્ધારિત અપવાદના કાર્યક્ષેત્રમાં ન લાવી શકે ત્યાં સુધી તેને અમાન્ય ઠેરવવો જ જોઈએ. જો સામાવાળાઓ કાયદો ખંડ (૬)ની સ્વીકાર્ય મર્યાદાઓમાં આવે છે તે સ્થાપિત કરવા માટે કોર્ટ સમક્ષ કોઈ સામગ્રી રજૂ ન કરે, તો કાયદો વાજબી ન હતો અને સમુદાયના

કલ્યાણ માટે અનુકૂળ ન હતો તે નકારાત્મક રીતે સાબિત કરવાનું ચોક્કસપણે અપીલકર્તાઓનું કામ નથી. વર્તમાન કેસમાં ચોક્કસ વિસ્તારોમાં માર્ગ પરિવહન સેવાના સંબંધમાં રાજ્યના ઈજારાની સ્થાપના કઈ રીતે સામાન્ય જનતાના કલ્યાણ માટે અનુકૂળ રહેશે તે જણાવવા માટે અમારી સમક્ષ બિલકુલ કોઈ સામગ્રી નથી. અમે વર્તમાન ક્ષણે બસ સેવાની પરિસ્થિતિઓ અથવા તેના સંબંધમાં જનતાની સગવડ કે અગવડતાઓ વિશે જાણતા નથી; તેમજ અમને એ પણ જણાવવામાં આવ્યું નથી કે જો રાજ્ય માર્ગ પરિવહન સેવા સંભાળી લે તો પરિસ્થિતિ કેવી રીતે સુધરવાની સંભાવના છે અને તે સંજોગોમાં સામાન્ય જનતા કઈ વધારાની સુવિધાઓ કે ફાયદાઓ ભોગવશે. અમે આ બાબતોનો ઉલ્લેખ માત્ર એ દર્શાવવા માટે કરીએ છીએ કે આ પ્રસ્તુત હકીકતો છે જે પ્રતિબંધની વાજબીતા કે અન્યથા અંગેના નિર્ણય પર આવવામાં કોર્ટને મદદ કરી શકે છે, પરંતુ કમનસીબે તેમાંથી કોઈપણ એકને લગતી કોઈ સામગ્રી રેકોર્ડ પર નથી. જોકે અમારા મતે એક બાબત વાજબીતાના પ્રશ્ન સાથે નિર્ણાયક સંબંધ ધરાવે છે અને તે છે આ કાયદો જે તાત્કાલિક અસર ઉત્પન્ન કરે તેવી શક્યતા છે તે. ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્યની અંદર વિવિધ રૂટો પર આ વ્યવસાય ચલાવીને સેંકડો નાગરિકો પોતાની આજીવિકા કમાઈ રહ્યા છે. જોકે તેઓ મોટર વાહન અધિનિયમો હેઠળ સત્તામંડળો દ્વારા તેમને આપવામાં આવેલી પરમિટોની સહાયથી જ વ્યવસાય ચલાવે છે, છતાં કાયદા હેઠળ તેમને કોઈ વળતર આપવામાં આવ્યું નથી. એ કહેવાની જરૂર નથી કે આ કાયદાના પરિણામે તેઓ બધા પોતાનું અને પોતાના પરિવારોનું ભરણપોષણ કરવાના સાધનોથી વંચિત થઈ જશે અને તેઓ તેમની

બસો સાથે રહી જશે જે તેમના માટે હવે પછી કોઈ ઉપયોગની રહેશે નહીં અને જેને તેઓ સરળતાથી અથવા વાજબી કિંમતે વેચી શકશે નહીં. આ સંબંધમાં નિર્દેશ કરી શકાય કે રાજ્યનીતિના માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતોનું પ્રતિપાદન કરતા સંવિધાનના ભાગ ૪માં, અનુચ્છેદ ૩૯(એ) સ્પષ્ટપણે નિર્ધારિત કરે છે કે રાજ્ય પોતાની નીતિ એ સુનિશ્ચિત કરવા તરફ દોરશે કે "નાગરિકો, સ્ત્રી અને પુરુષ સમાન રીતે, આજીવિકાના પર્યાપ્ત સાધનોનો અધિકાર ધરાવે છે." અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં નવો ખંડ કોઈ શંકા વિના એવી જોગવાઈ કરવાના હેતુથી દાખલ કરવામાં આવ્યો છે કે રાજ્ય કોઈપણ વેપાર કે વ્યવસાયના સંબંધમાં પોતાની તરફેણમાં ઈજારો બનાવી શકે છે; પરંતુ આ સુધારો આવા ઈજારાની સ્થાપનાને અનુચ્છેદ ૧૯(૬)ના પ્રથમ ખંડના અર્થમાં વાજબી નિયંત્રણ બનાવતો નથી. સુધારાનું પરિણામ એ છે કે રાજ્યે અદાલતમાં આવી કાર્યવાહીને વાજબી તરીકે બિલકુલ યોગ્ય ઠેરવવી પડશે નહીં અને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલા અધિકારનું ઉલ્લંઘન છે તેવા આધાર પર તેની સામે કોઈ વાંધો લઈ શકાશે નહીં. એ વાત તદ્દન સાચી છે કે જો વર્તમાન કાયદો સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં નવો ખંડ અમલમાં આવ્યા પછી પસાર કરવામાં આવ્યો હોત, તો વાજબીતાનો પ્રશ્ન જ ઉપસ્થિત થયો ન હોત અને આ મુદ્દા પર અપીલકર્તાઓનો કેસ, ગમે તે રીતે, દલીલ કરવા યોગ્ય રહ્યો ન હોત. જોકે આ એવી વિચારણાઓ છે જે વર્તમાન કેસમાં અમારા નિર્ણયને અસર કરી શકતી નથી. સંવિધાનનો જે સુધારો પાછળથી આવ્યો, તેને અગાઉના કાયદાને માન્ય કરવા માટે સહારે લઈ શકાય નહીં જેને તે પસાર કરવામાં આવ્યો ત્યારે ગેરબંધારણીય ગણવો જ

જોઈએ. પ્રોફેસર કૂલીએ બંધારણીય મર્યાદાઓ પરના તેમના ગ્રંથમાં જણાવ્યું છે તેમ, "ગેરબંધારણીયતાને કારણે રદબાતલ કાયદો મૃત છે અને બંધારણીય વાંધાને દૂર કરતા સંવિધાનના અનુવર્તી સુધારા દ્વારા તેને પુનર્જીવિત કરી શકાતો નથી પરંતુ તેને ફરીથી ઘડવો જ પડે છે". અમે માનીએ છીએ કે આ સાચો કાયદો છે અને અમારો નિષ્કર્ષ એ છે કે પ્રશ્ન હેઠળનો કાયદો જે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ અપીલકર્તાઓના મૂળભૂત અધિકારનું ઉલ્લંઘન કરે છે અને કાયદો ઘડાયો તે સમયે આ અનુચ્છેદના ખંડ (૬) દ્વારા રક્ષિત હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું નથી, તેને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૩(૨) હેઠળ રદબાતલ ઠેરવવો જ જોઈએ.

હવે આપણે બીજા મુદ્દા પર આવીએ છીએ જે એક રીતે પ્રથમ મુદ્દા સાથે જોડાયેલો છે અને પ્રશ્ન એ છે કે: જો વાદગ્રસ્ત કાયદા દ્વારા અપીલકર્તાઓના વેપાર કે વ્યવસાયના પ્રતિબંધની અસર સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨)ના અર્થમાં તેમની મિલકત અથવા વ્યાપારી ઉપક્રમમાંના હિતથી વંચિત કરવા સમાન હોય, તો આ કાયદામાં વળતર માટે કોઈ જોગવાઈ કરવામાં આવી ન હોવાથી શું આ કાયદો તે ખંડની જોગવાઈનો ભંગ કરતો નથી? સામાવાળાઓ વતી ગંભીરતાપૂર્વક એવો વિવાદ કરવામાં આવ્યો નથી કે નફા માટે મોટર વાહનો દોડાવવાનો અપીલકર્તાઓનો અધિકાર, કોઈપણ સંજોગોમાં, વ્યાપારી ઉપક્રમમાંનું એક હિત છે. એમાં પણ કોઈ શંકા નથી કે અપીલકર્તાઓને આ હિતથી વંચિત કરવામાં આવ્યા છે. હાઈકોર્ટના મતે, વર્તમાન કેસના સંજોગોમાં, સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨)ના અમલ માટે કોઈ અવકાશ નથી અને આ

દ્રષ્ટિકોણ અપનાવવાનું કારણ વિદ્વાન ન્યાયાધીશો પૈકીના એકના ચુકાદામાં આ મુજબ આપવામાં આવ્યું છે:

> "પ્રશ્ન એ છે કે અમુક રૂટો પર બસો દોડાવવાના ખાનગી ઓપરેટરોના અધિકારથી તેમને વંચિત કરીને અને રૂટો પોતે ચલાવવાનું નક્કી કરીને શું રાજ્યએ એ અધિકાર પ્રાપ્ત કર્યો છે જે અરજદારોનો હતો? મને એવું જણાય છે કે એવું કહી શકાય નહીં કે જે અગાઉ અરજદારોનો અધિકાર હતો તેનું રાજ્ય દ્વારા કોઈ સંપાદન થયું હતું, પછી ભલે તેવો અધિકાર મિલકત હોય કે વ્યાપારી અથવા ઔદ્યોગિક ઉપક્રમમાંનું હિત હોય. ખાનગી ઓપરેટરો દ્વારા જે વાહનો ચલાવવામાં આવતા હતા તે રાજ્ય દ્વારા સંપાદિત કરવામાં આવ્યા નથી તેમજ અરજદારો દ્વારા તેમના વ્યવસાય માટે ઉપયોગમાં લેવાતી અન્ય કોઈ મૂર્ત મિલકત પણ સંપાદિત કરવામાં આવી નથી. જે કરવામાં આવ્યું છે તે એ છે કે અરજદારોને અમુક રૂટો પર તેમની બસો ચલાવવાથી પ્રતિબંધિત કરવામાં આવ્યા છે. અરજદારોનો આ અધિકાર કોઈપણ રીતે રાજ્યમાં નિહિત થયો નથી કારણ કે રાજ્ય પાસે હંમેશા આ રૂટો પર પોતાની બસો દોડાવવાનો અરજદારો સાથે સમાન અધિકાર હતો."

તેથી હાઈકોર્ટના મતે, બસો દોડાવવાના અરજદારોના અધિકાર અથવા વ્યાપારી ઉપક્રમમાંના તેમના હિતની માત્ર વંચિતતા સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨)ના અમલને આકર્ષિત કરવા માટે પૂરતી નથી કારણ કે તે અનુચ્છેદના

ખંડ (૧)ના અર્થમાં કાયદાની સત્તા દ્વારા આ વંચિતતા કરવામાં આવી છે. ખંડ (૨) માત્ર ત્યારે જ આકર્ષિત થઈ શકે જો રાજ્યએ અરજદારોના આ જ અધિકાર અથવા હિતનું સંપાદન કર્યું હોય અથવા તેનો કબજો લીધો હોય અથવા બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો જો બસો દોડાવવાનો અરજદારોનો અધિકાર સરકાર દ્વારા સંપાદિત કરવામાં આવ્યો હોય અથવા સરકારમાં નિહિત થયો હોય. એવું દર્શાવવામાં આવ્યું છે કે રાજ્ય પાસે જાહેર માર્ગો પર પોતાની બસો દોડાવવાનો અસંદિગ્ધ અધિકાર છે, અને તેઓ અરજદારોના અધિકારો પર નિર્ભર નથી. આ કોર્ટના પશ્ચિમ બંગાળ રાજ્ય વિરુદ્ધ સુબોધ ગોપાલ બોઝ અને અન્ય તથા દ્વારકાદાસ શ્રીનિવાસ વિરુદ્ધ ધ શોલાપુર સ્પિનિંગ એન્ડ વીવિંગ કંપની લિમિટેડના કેસમાં બહુમતી નિર્ણયને ધ્યાનમાં લેતા આ દલીલ અમને માન્ય રાખવા યોગ્ય જણાતી નથી. તે બહુમતી નિર્ણયને ધ્યાને લેતા હવે એ સુસ્થાપિત થયેલું ગણવું જોઈએ કે અનુચ્છેદ ૩૧ના ખંડ (૧) અને (૨) કાર્યક્ષેત્રમાં પરસ્પર વિશિષ્ટ નથી પરંતુ રાજ્યની સત્તાઓ પર મર્યાદાઓ મૂકીને મિલકતના અધિકારના રક્ષણના સમાન વિષય સાથે સંબંધિત હોવાથી તેમને એકસાથે વાંચવા જોઈએ, જેમાં ખંડ (૧)માં અભિપ્રેત વંચિતતા ખંડ (૨)માં ઉલ્લેખિત મિલકતનું સંપાદન કરવા અથવા કબજો લેવા સિવાય અન્ય કંઈ નથી. ઉપર સંદર્ભિત આ કોર્ટના ચુકાદાઓ પછી વિદ્વાન એડવોકેટ–જનરલે સ્વીકાર્યું હતું કે આ ખરી કાનૂની સ્થિતિ છે. અપીલકર્તાઓની બસો સરકાર દ્વારા સંપાદિત કરવામાં આવી નથી તે હકીકત પણ મહત્વપૂર્ણ નથી. વ્યવસાયની મિલકત મૂર્ત અને અમૂર્ત બંને હોઈ શકે છે. કાયદા હેઠળ સરકાર અપીલકર્તાઓને તેમની બસો

અથવા અન્ય કોઈપણ મૂર્ત મિલકતથી વંચિત ન કરી શકે પરંતુ તેઓ તેમને જાહેર રસ્તાઓ પર ભાડેથી બસો દોડાવવાના વ્યવસાયથી વંચિત કરી રહ્યા છે. તેથી અમે માનીએ છીએ કે આ સંજોગોમાં આ કાયદો સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૧(૨)ની જોગવાઈ સાથે વિરોધાભાસ ધરાવે છે અને તે ખંડની આવશ્યકતાઓનું પાલન કરવામાં આવ્યું ન હોવાથી, તે આધાર પર તેને અમાન્ય ઠેરવવો જોઈએ.

હવે પછીનો જે મુદ્દો વિચારણા માંગી લે છે તે એ છે કે શું આ અધિનિયમ અથવા તેની કોઈપણ જોગવાઈઓ તેમના સ્વરૂપમાં ભેદભાવપૂર્ણ છે અને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪માં સમાવિષ્ટ સમાન રક્ષણના નિયમ સાથે વિરોધાભાસ ધરાવે છે? શ્રી પાઠકે આ મુદ્દા પર બે ગણી દલીલ ઉપસ્થિત કરી છે. તેમણે પ્રથમ સ્થાને એવી દલીલ કરી છે કે જાહેર રસ્તાઓ પર ભાડેથી બસો દોડાવવાનો વ્યવસાય ચલાવવાની બાબતમાં ખાનગી વ્યક્તિઓની સામે રાજ્યની તરફેણમાં કોઈ ભેદભાવ કરી શકાય નહીં. એક વ્યક્તિ તરીકે રાજ્ય, એ સ્વીકારવામાં આવે છે કે, ખાનગી નાગરિકોથી અલગ વર્ગ અથવા શ્રેણી હેઠળ આવે છે; પરંતુ દલીલ એવી છે કે જ્યારે રાજ્ય વેપારી તરીકે વેપાર ચલાવે છે ત્યારે તે ખાનગી વેપારીઓ જેવો જ દરજ્જો ધરાવે છે અને આ સંબંધમાં તેના કાર્યોને સાર્વભૌમના કાર્યો ગણી શકાય નહીં. આ દ્રષ્ટિકોણના સમર્થનમાં વિદ્વાન વકીલ દ્વારા પી. એન્ડ ઓ. સ્ટીમ નેવિગેશન કંપની વિરુદ્ધ ધ સેક્રેટરી ઓફ સ્ટેટમાં સર બાર્નેસ પીકોકના ચુકાદા પર ઘણો આધાર રાખવામાં આવ્યો છે. વિદ્વાન વકીલ દ્વારા લેવામાં આવેલો બીજો વાંધો એ છે કે આ અધિનિયમ

રાજ્યને પરિવહન વ્યવસાયમાં પોતાની ઇચ્છા મુજબની વ્યક્તિઓને જોડવા માટે અનિયંત્રિત અને અમર્યાદિત વિવેકબુદ્ધિ આપે છે અને તેના દ્વારા તેને એક નાગરિક અને બીજા નાગરિક વચ્ચે ભેદભાવ રાખવાની મંજૂરી આપે છે. આવા કિસ્સાઓમાં રાજ્યની પસંદગીનું નિયમન કરવા માટે કોઈ નિયમો નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યા નથી.

જ્યાં સુધી પ્રથમ આધારનો સંબંધ છે, એ સુસ્થાપિત છે કે માત્ર ભેદ પાડવાથી કાયદો સમાન રક્ષણના ખંડ માટે વાંધાજનક બનતો નથી. ધારાસભા પાસે હંમેશા વર્ગીકરણ કરવાની સત્તા હોય છે અને માત્ર એટલું જ જરૂરી છે કે વર્ગીકરણ મનસ્વી ન હોવું જોઈએ પરંતુ કાયદાનો જે ઉદ્દેશ છે તેની સાથે વાજબી સંબંધ ધરાવતું હોવું જોઈએ. એમાં કોઈ શંકા નથી કે ઈજારાના ખ્યાલમાં વર્ગીકરણ અંતર્ગત છે; અને જો કાયદાનો ઉદ્દેશ કોઈ ચોક્કસ વ્યવસાયના સંબંધમાં રાજ્યની તરફેણમાં ઈજારો બનાવવાનો હોય, તો દેખીતી રીતે વ્યવસાય ચલાવવાનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી રાજ્યને સામાન્ય નાગરિકોથી અલગ પાડવું જ પડે અને અલગ શ્રેણીમાં મૂકવું પડે અને આ વર્ગીકરણ કાયદાના ઉદ્દેશ સાથે સંપૂર્ણપણે તર્કસંગત સંબંધ ધરાવશે. જો રાજ્યની તરફેણમાં ઈજારાનું સર્જન પોતે જ કેટલીક બંધારણીય જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરવાના આધારે ખામીયુક્ત હોય, તો તે કારણોસર કાયદો અમાન્ય બનશે અને ભેદભાવનો પ્રશ્ન બિલકુલ પ્રસ્તુત રહેશે નહીં. અમારા મતે, શ્રી પાઠકની એવી દલીલ કે રાજ્ય સામાન્ય વેપારીની જેમ વેપારમાં જોડાય કે તરત જ રાજ્ય તરીકે કાર્ય કરવાનું બંધ કરી દે છે તે આજના ભારતના સંવિધાન હેઠળ કાયદાની યોગ્ય દરખાસ્ત તરીકે સ્વીકારી

શકાય નહીં. છેલ્લી સદીમાં, જ્યારે મુક્ત વેપારનો સિદ્ધાંત અમલમાં હતો, ત્યારે રાજ્યનું પ્રાથમિક કાર્ય કાયદો અને વ્યવસ્થા જાળવવાનું માનવામાં આવતું હતું અને અન્ય તમામ પ્રવૃત્તિઓ ખાનગી હરીફો પર છોડી દેવામાં આવતી હતી. તે ખ્યાલ હવે બદલાઈ ગયો છે અને જૂના 'પોલીસ રાજ્ય'ના સ્થાને હવે આપણી પાસે 'કલ્યાણ રાજ્ય' છે. આપણા સંવિધાનનું પ્રકરણ ૪ જે રાજ્યનીતિના માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો નિર્ધારિત કરે છે તે સ્પષ્ટપણે દર્શાવે છે કે રાજ્યના કાર્યો શું હોવા જોઈએ અને જ્યારે પી. એન્ડ ઓ. સ્ટીમ નેવિગેશન કંપની વિરુદ્ધ ધ સેક્રેટરી ઓફ સ્ટેટનો કેસ નક્કી કરવામાં આવ્યો ત્યારે જેને રાજ્યના કાર્યો તરીકે ગણી શકાય ન હોત તેવી ઘણી બાબતો ચોક્કસપણે રાજ્યની ફરજોના કાયદેસરના વ્યાપમાં આવશે. આ સંબંધમાં લોકનાથ મિશ્રા વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય જુઓ.

અનુચ્છેદ ૧૪ના સંબંધમાં શ્રી પાઠકની બીજી દલીલ જોકે પ્રથમ નજરે કંઈક અંશે યોગ્ય લાગે છે છતાં તે અમને યોગ્ય જણાતી નથી. આ અધિનિયમની કલમ ૩ રાજ્ય સરકારને એ જાહેર કરવા માટે અધિકૃત કરે છે કે સામાન્ય રીતે અથવા ચોક્કસ રૂટો પર માર્ગ પરિવહન સેવા આ અધિનિયમની જોગવાઈઓ અનુસાર સંપૂર્ણપણે રાજ્ય સરકાર દ્વારા અથવા રેલવે સાથે સંયુક્ત રીતે રાજ્ય સરકાર દ્વારા અથવા આંશિક રીતે રાજ્ય સરકાર દ્વારા અને આંશિક રીતે અન્ય લોકો દ્વારા ચલાવવામાં અને સંચાલિત કરવામાં આવવી જોઈએ. સમગ્ર પ્રશ્ન એ છે કે આ કલમના છેલ્લા ભાગનો અમલ કેવી રીતે કરવો અને તેને કેવી રીતે પાર પાડવો? જો રાજ્ય પરિવહન સેવા સાથે સંકળાયેલા રહેવાના હેતુ માટે પોતાની

ઇચ્છા મુજબની કોઈપણ અને દરેક વ્યક્તિને પસંદ કરી શકે અને તેની વિવેકબુદ્ધિનું માર્ગદર્શન કરવા માટે કોઈ નિયમો ન હોય, તો સ્પષ્ટપણે આ જોગવાઈ સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪નું ઉલ્લંઘન કરશે. જોકે વિદ્વાન એડવોકેટ–જનરલે દર્શાવ્યું હતું કે રાજ્યએ માત્ર એવા રૂટો અથવા રૂટોના ભાગો પસંદ કરવાના છે જેના પર ખાનગી નાગરિકોને કામ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે અને વ્યક્તિઓની સંખ્યા નક્કી કરવાની છે કે જેમને પરમિટ આપવી જોઈએ, અને પરમિટ આપવાનું કામ અનિવાર્યપણે મોટર વાહન અધિનિયમની જોગવાઈઓ દ્વારા નિયંત્રિત થશે. આ અધિનિયમની કલમ ૩ના પ્રસ્તુત ભાગનું આ અર્થઘટન અમને ગેરવાજબી જણાતું નથી અને આ અધિનિયમની કલમ ૭(સી)માં જે નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યું છે તેના પરથી તેને સમર્થન મળે છે. આ અર્થઘટન પર રાજ્ય દ્વારા વાપરવામાં આવનાર વિવેકબુદ્ધિ એ વૈધાનિક નિયમો દ્વારા સંચાલિત નિયંત્રિત વિવેકબુદ્ધિ હશે. તેથી અમે ઠેરવીએ છીએ કે અપીલકર્તા આ બાબતે કોઈ ફરિયાદ કરી શકે નહીં અને આ કાયદો સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪નું ઉલ્લંઘન કરતો નથી.

છેલ્લો મુદ્દો જે વિચારણા માટે રહે છે તે એ છે કે શું આ કાયદો સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવેલી આંતર–રાજ્ય અને રાજ્ય–અંતર્ગત વેપાર, વાણિજ્ય અને વ્યવહારની સ્વતંત્રતાની ખાતરી સાથે વિરોધાભાસ ધરાવે છે? અનુચ્છેદ ૩૦૧ નીચે મુજબ છે:

"આ ભાગની અન્ય જોગવાઈઓને આધીન રહીને, સમગ્ર ભારતના

રાજ્યક્ષેત્રમાં વેપાર, વાણિજ્ય અને વ્યવહાર મુક્ત રહેશે."

અનુચ્છેદ ૩૦૨ સંસદને જાહેર હિતમાં આવશ્યક હોય તે મુજબ એક રાજ્ય અને બીજા રાજ્ય વચ્ચે અથવા ભારતના રાજ્યક્ષેત્રના કોઈપણ ભાગમાં વેપાર, વાણિજ્ય અને વ્યવહારની સ્વતંત્રતા પર તેવા નિયંત્રણો કાયદા દ્વારા લાદવા માટે અધિકૃત કરે છે. અનુચ્છેદ ૩૦૪(બી) હેઠળ રાજ્યની ધારાસભા માટે પણ જાહેર હિતમાં ઉપર જણાવેલ વેપાર, વાણિજ્ય અને વ્યવહારની સ્વતંત્રતા પર વાજબી નિયંત્રણો લાદવા સક્ષમ છે, પરંતુ તે જરૂરી છે કે આ હેતુ માટેનું કોઈપણ વિધેયક અથવા સુધારો રાજ્યની ધારાસભામાં ખસેડવામાં આવે અથવા દાખલ કરવામાં આવે તે પહેલાં તેને રાષ્ટ્રપતિની મંજૂરી મેળવવી આવશ્યક છે. અનુચ્છેદ ૩૦૧ ઓસ્ટ્રેલિયન સંવિધાનની કલમ ૯૨ સાથે સુસંગત છે અને તે પછીના કરતાં પણ વધુ વ્યાપક છે કારણ કે ઓસ્ટ્રેલિયન સંવિધાન માત્ર આંતર–રાજ્ય વેપારની સ્વતંત્રતાની જોગવાઈ કરે છે. હાઇકોર્ટે અપીલકર્તાઓની આ મુદ્દા પરની દલીલને મુખ્યત્વે એવા આધાર પર નકારી કાઢી છે કે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧નો વર્તમાન કેસમાં કોઈ અમલ થતો નથી. એવું કહેવામાં આવ્યું છે કે અનુચ્છેદ ૩૦૧ વ્યક્તિના વેપાર ચલાવવાના અધિકારોથી અલગ સમગ્ર વેપાર ચલાવવા માટે સુરક્ષા પૂરી પાડે છે. બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, આ અનુચ્છેદ રાજ્યની સીમાઓની અંદર અથવા બહાર ચીજવસ્તુઓ અથવા વ્યક્તિઓની અવરજવર સાથે સંબંધિત છે પરંતુ વાણિજ્ય કે વેપાર ચલાવતી વ્યક્તિઓ સાથે સીધો સંબંધ ધરાવતો નથી. વ્યક્તિઓનો અધિકાર, એવું કહેવાય છે કે, સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) હેઠળ વિચારવામાં આવ્યો છે અને આ બંને

અનુચ્છેદો બે અલગ અલગ ઉદ્દેશો પ્રાપ્ત કરવા માટે ઘડવામાં આવ્યા છે.

આ પ્રશ્ન મુશ્કેલીથી તદ્દન મુક્ત નથી અને ઉપર જણાવેલા બે આધારો પર અમે આ અધિનિયમને ગેરબંધારણીય જાહેર કર્યો હોવાથી, અમે આ મુદ્દા પર અમારો નિર્ણય નોંધવો જરૂરી માનતા નથી. અમે માત્ર આ મુદ્દા પર ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલી અથવા ઉપસ્થિત કરી શકાય તેવી દલીલો અને તેના સંબંધમાં લઈ શકાય તેવા વિવિધ મંતવ્યો દર્શાવવા માંગીએ છીએ જેથી જો અને જ્યારે ધારાસભા આ વિષય પર કાયદો ઘડવાનું વિચારે ત્યારે તે આ બાબતોને ધ્યાનમાં લઈ શકે.

અમે નિર્દેશ કરવા માંગીએ છીએ કે ઓસ્ટ્રેલિયન સંવિધાનની કલમ ૯૨ના સંબંધમાં, જે આંતર–રાજ્ય વેપારનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી લગભગ આપણા સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧ જેવી જ ભાષા અપનાવે છે, તેમાં પ્રિવી કાઉન્સિલની જ્યુડિશિયલ કમિટી દ્વારા કોમનવેલ્થ ઓફ ઓસ્ટ્રેલિયા વિરુદ્ધ ધ બેંક ઓફ ન્યુ સાઉથ વેલ્સના કેસમાં સ્પષ્ટપણે ઠેરવવામાં આવ્યું છે કે વ્યક્તિઓના અધિકારો આ કલમના કાર્યક્ષેત્રમાં આવે છે. એ સાચું છે, જેમ લોર્ડ પોર્ટે અવલોકન કર્યું છે, કે કલમ ૯૨ કોઈ નવા કાનૂની અધિકારોનું સર્જન કરતી નથી પરંતુ તે રાજ્ય અથવા કોમનવેલ્થના નાગરિકોને, જે તે સંજોગો અનુસાર, આ કલમનું ઉલ્લંઘન કરતી કાયદાકીય અથવા કારોબારી કાર્યવાહીઓનો પ્રતિકાર કરવામાં મદદ કરવા માટે અદાલતી સત્તાનો સહારો લેવાનો અધિકાર આપે છે. આના પરથી એ પરિણામે છે, જેમ તેમની લોર્ડશિપે દર્શાવ્યું હતું, કે કલમ ૯૨ના

અમલમાં આંતર-રાજ્ય વેપારના કુલ મૂલ્ય પર વાસ્તવિક વર્તમાન અથવા સંભવિત ભાવિ અસર અંગેની ગણતરીઓનો સમાવેશ થતો નથી, કારણ કે આવા માપદંડને લાગુ કરવામાં મુશ્કેલી ખૂબ જ સ્પષ્ટ છે. જો આપણા સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧ના સંબંધમાં આ દ્રષ્ટિકોણ અપનાવવામાં આવે તો એવું વાજબી રીતે દલીલ કરી શકાય કે વર્તમાન કેસમાં કાયદો આ અનુચ્છેદની વાજબી શરતોનું ઉલ્લંઘન કરતો હોવાથી અમાન્ય છે. વાજબી નિયંત્રણોનો પ્રશ્ન પણ આ કેસમાં ઉપસ્થિત થઈ શક્યો ન હોત, કારણ કે કલમ ૩૦૪(બી)ના પરંતુક દ્વારા જરૂરી રાષ્ટ્રપતિની પૂર્વ મંજૂરી સાથે આ વિધેયક દાખલ કરવામાં આવ્યું ન હતું. એ વાત સાચી છે કે રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ પાછળથી લેવામાં આવી હતી પરંતુ પરંતુક સ્પષ્ટપણે આગ્રહ રાખે છે કે વિધેયક દાખલ કરતાં પહેલાં મંજૂરી લેવી આવશ્યક છે.

એવી દલીલ કરી શકાય કે ઉપર સંદર્ભિત ઓસ્ટ્રેલિયન બેંક કેસમાં લોર્ડ પોર્ટે અવલોકન કર્યું હતું તેમ, વેપારની સ્વતંત્રતાનો અર્થ અનિયંત્રિત અથવા અમર્યાદિત સ્વતંત્રતા થતો નથી અને વેપારનું નિયમન તેની સ્વતંત્રતા સાથે તદ્દન સુસંગત છે. આની સામે એ દર્શાવી શકાય કે સંવિધાનમાં પોતે જ અનુચ્છેદો ૩૦૨ અને ૩૦૪(બી)માં જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે વેપાર અને વાણિજ્યની સ્વતંત્રતા પર વાજબી નિયંત્રણો કેવી રીતે લાદી શકાય અને સંવિધાનમાં આ જોગવાઈઓ સિવાય અન્ય રીતે નિયંત્રણો લાદી શકાય તેવું ઠેરવવું યોગ્ય રહેશે નહીં. એ પ્રશ્ન પણ ઉપસ્થિત થશે કે "વાજબી નિયંત્રણો" શબ્દપ્રયોગનું શું અર્થઘટન કરવું જોઈએ અને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૬)ના

સંબંધમાં અમે જે કસોટીઓ લાગુ કરી છે તે જ કસોટીઓ અમારે લાગુ કરવી પડશે કે કેમ. આ સંબંધમાં ધ્યાનમાં લેવા જેવી એક મહત્વપૂર્ણ બાબત એ હશે કે જોકે ૧૯૫૧માં અનુચ્છેદ ૧૯(૬)માં એક વધારાનો ખંડ ઉમેરીને સંવિધાનમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો જેના દ્વારા વેપાર કે વ્યવસાયના સંબંધમાં રાજ્યના ઈજારાને સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી)ના કાર્યક્ષેત્રમાંથી બહાર કાઢવામાં આવ્યો હતો, છતાં સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૦૧ અથવા અનુચ્છેદ ૩૦૪માં આવો કોઈ ઉમેરો કરવામાં આવ્યો ન હતો અને અનુચ્છેદ ૩૦૧, તેની વર્તમાન સ્થિતિમાં, માત્ર સંવિધાનના ભાગ ૧૩ને આધીન રહીને વેપાર, વાણિજ્ય અને વ્યવહારની સ્વતંત્રતાની ખાતરી આપે છે અને મૂળભૂત અધિકારો સાથે સંબંધિત ભાગ સહિત સંવિધાનના અન્ય ભાગોને આધીન નથી.

ઓસ્ટ્રેલિયન સંવિધાનમાં ખરેખર ભારતીય સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી) જેવી કોઈ જોગવાઈ નથી અને એ ચોક્કસપણે એક દલીલપાત્ર મુદ્દો છે કે શું સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૯(૧)(જી)માં માત્ર વ્યક્તિઓના અધિકારોની જ ચર્ચા કરવામાં આવી છે અને વેપાર અને વાણિજ્યની સ્વતંત્રતા, જે અભિવ્યક્તિનો અર્થ રાજ્યની અંદર કે બહાર 'માત્ર વ્યક્તિઓ અને માલસામાનની મુક્ત અવરજવર' થાય છે, તેને અનુચ્છેદ ૩૦૧ અને ત્યારપછીના અનુચ્છેદો હેઠળ વિચારવા માટે છોડી દેવામાં આવી છે.

અમે આ રીતે માત્ર એ મુદ્દાઓ દર્શાવ્યા છે જે ઉપસ્થિત કરી શકાયા હોત અને સંભવિત મંતવ્યો જે લઈ શકાયા હોત પરંતુ અમે અગાઉ કહ્યું છે તેમ, આ

મુદ્દાઓ પર કોઈ આખરી અભિપ્રાય વ્યક્ત કરવાની અમારી ઈચ્છા નથી કારણ કે વર્તમાન કેસના હેતુઓ માટે તે બિનજરૂરી છે. પરિણામ એ આવે છે કે અમારા મતે આ અપીલો મંજૂર થવી જોઈએ અને હાઈકોર્ટનો ચુકાદો રદબાતલ થવો જોઈએ. આ અપીલોમાં સામાવાળાઓ સામે પરમાદેશ સ્વરૂપની રિટ બહાર પાડવામાં આવે છે જે તેમને અપીલકર્તાઓ અથવા તેમની હેઠળ કામ કરતા માણસો સામે ઉત્તર પ્રદેશ રાજ્ય માર્ગ પરિવહન અધિનિયમ, ૧૯૫૧ની જોગવાઈઓનો અમલ કરવાથી રોકે છે. ખર્ચ અંગે કોઈ હુકમ કરવામાં આવતો નથી.

અપીલો મંજૂર કરવામાં આવે છે.

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

==========

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgment in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/ her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

==========