

=====

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.

=====

એમ. સી. મહેતા

વિરુદ્ધ

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય

૨૦ નવેમ્બર, ૧૯૯૭

[જે. એસ. વર્મા, મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ, બી. એન. કિરપાલ અને વી. એન. ખરે,
ન્યાયમૂર્તિઓ]

ભારતનું સંવિધાન, ૧૯૫૦: અનુચ્છેદ ૩૨ અને ૧૪૨.

માર્ગ સલામતી – ટ્રાફિક નિયંત્રણ – મોટર વાહન અધિનિયમના અમલ
અને ટ્રાફિક તથા પોલીસ નિયંત્રણ સોંપાયેલ સત્તાવાળાઓને સુપ્રિમ કોર્ટ દ્વારા
અપાયેલા નિર્દેશો.

શૈક્ષણિક સંસ્થાઓ – શૈક્ષણિક સંસ્થાઓ માટે ચલાવાતી બસો –
શૈક્ષણિક સંસ્થાઓના ડ્રાઇવરો માટે જરૂરી અનુભવ અને શરતો – આવી બસો

પર શૈક્ષણિક સંસ્થાનું જરૂરી લખાણ હોવું જોઈએ અને ડ્રાઈવરોએ વિશિષ્ટ ગણવેશ પહેરવો જોઈએ.

સ્પીડ કંટ્રોલ ડિવાઈસ – ભારે અને મધ્યમ પરિવહન વાહનો – હળવા માલવાહક વાહનો – જ્યાં સુધી સ્પીડ કંટ્રોલ ડિવાઈસ ફીટ કરવામાં ન આવે ત્યાં સુધી રસ્તા પર ચલાવવાની પરવાનગી અપાશે નહીં – ઝડપ પ્રતિ કલાક ૪૦ કિમીથી વધુ ન હોવી જોઈએ – આ નિર્દેશમાં અપવાદ – આંતરરાજ્ય પરમિટ અને રાષ્ટ્રીય માલસામાન પરમિટ પર ચાલતા વાહનો – પરિવહન વાહનોને અન્ય કોઈપણ ચાર પૈડાવાળા વાહનને ઓવરટેક કરવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં – બસો તેમની લેનમાં જ સીમિત રહેશે – સત્તાવાળાઓ સુનિશ્ચિત કરશે કે બસ લેન અલગ કરવામાં આવે – યોગ્ય બસ સ્ટોપ બનાવવામાં આવે તે માટે પગલાં લેવા જોઈએ – પરમિટ ધારકોએ અધિકૃત ડ્રાઈવરોની વિગતો અને ફોટોગ્રાફ્સ પરિવહન સત્તાવાળાઓને રજૂ કરવા અને બસોમાં પણ પ્રદર્શિત કરવા – ટ્રાફિકની ભીડની સમસ્યા હલ કરવા માટે સત્તાવાળાઓએ ઓળખ કરવી અને ઉપાયો શોધવા – ટ્રાફિકમાં ખલેલ પહોંચાડતા રસ્તાની બાજુના હોર્ડિંગ્સ દૂર કરવામાં આવશે – આ નિર્દેશોના અમલ માટે ફ્લાઇંગ સ્કવોડની રચના કરવી જોઈએ – જાગૃતિ લાવવા માટે આ નિર્દેશો પ્રિન્ટ અને ઇલેક્ટ્રોનિક મીડિયામાં પ્રસિદ્ધ કરવા.

મૂળ અધિકારક્ષેત્ર: રિટ પિટિશન (સી) નં. ૧૩૦૨૯/૧૯૮૫ વગેરે.

(ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૨ હેઠળ)

એમ. એસ. ઉસગાંવકર, એડિશનલ સોલિસિટર જનરલ, હરીશ સાલ્વે, (એમિક્સ ક્યુરી), ડો. રાજીવ ધવન, અરુણ જેટલી, સ્વરાજ કૌશલ, મુકુલ મુદગલ, (એમ. સી. મહેતા) જાતે હાજર, કુમારી સીમા મિધા, વસીમ એ. કાદરી, એ. ડી. એન. રાવ, નિરંજના સિંહ, એસ. એન. સિક્કા, કુમારી ઇન્દ્રા સાહની, કુમારી અનુભા જૈન, અરવિંદ કુમાર શર્મા, રાજીવ નંદા, હરદીપ સિંહ આનંદ, આર. કે. કપૂર, પી. વર્મા, એસ. કે. શ્રીવાસ્તવ, બી. આર. કપૂર, અનીસ અહમદ ખાન, શ્રી નારાયણ, સંદીપ નારાયણ, ડી. કે. ગર્ગ, સંજીવ પબ્બી, વિજય પંજવાણી, આર. કે. મહેશ્વરી, કુમારી મંજુ ભારતી, રણજીત કુમાર, આર. શશિપ્રભુ, મનીષ ગર્ગ, અશોક માથુર, ડી. એમ. નારગોલકર, પ્રદીપ મિશ્રા, કુમારી નીતિ દીક્ષિત, શ્રીમતી અનિલ કતિયાર, કુમારી સુષ્મા સૂરી, ડી. એસ. મહેરા, સહારીયા એન્ડ કંપની, એઝાઝ મકબૂલ, આર. પી. ગુપ્તા, કે. કે. ગુપ્તા, સી. વી. એસ. રાવ, એલ. કે. પાંડે, એસ. બી. ઉપાધ્યાય, એસ. આર. સેતિયા, સંજય પરીખ અને સતીશ અગ્રવાલ ઉપસ્થિત પક્ષકારો વતી.

કોર્ટનો નીચે મુજબનો હુકમ આપવામાં આવેલ:

પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલ અને વિદ્વાન એમિક્સ ક્યુરીની સુનાવણી કર્યા પછી ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૧૪૨ સાથે વાંચતા અનુચ્છેદ ૩૨ હેઠળ આ અદાલતની સત્તાનો ઉપયોગ કરીને અલગથી દર્શાવેલા કારણોસર, અમે આથી નીચે મુજબના નિર્દેશો આપીએ છીએ, એટલે કે:

એ. પોલીસ અને મોટર વાહન અધિનિયમના વહીવટ અને અમલ સાથે તથા સામાન્ય રીતે ટ્રાફિકના નિયંત્રણ સાથે સંકળાયેલા તમામ અન્ય સત્તાવાળાઓ નીચે મુજબનું સુનિશ્ચિત કરશે:

(એ) એનસીઆર અને એનસીટી, દિલ્હીના રસ્તાઓ પર કોઈપણ ભારે અને મધ્યમ પરિવહન વાહનો, અને ચાર પૈડાવાળા હળવા માલવાહક વાહનોને જ્યાં સુધી તેઓ પ્રતિ કલાક ૪૦ કિમીની ઝડપ મર્યાદાથી વધુ ન વધે તેની ખાતરી કરવા માટે યોગ્ય સ્પીડ કંટ્રોલ ડિવાઈસ ફીટ ન કરવામાં આવે ત્યાં સુધી ચલાવવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં. આ આંતરરાજ્ય પરમિટ અને રાષ્ટ્રીય માલસામાન પરમિટ પર કાર્યરત પરિવહન વાહનોને લાગુ પડશે નહીં. આવા મુક્તિ પ્રાપ્ત વાહનો, જોકે, દિવસ અને રાત્રિ દરમિયાન એવા રૂટ અને એવા સમય સુધી સીમિત રહેશે જે પોલીસ/પરિવહન સત્તાવાળાઓ પ્રસિદ્ધ કરે. એ સ્પષ્ટ કરવામાં આવે છે કે સ્પીડ કંટ્રોલ ડિવાઈસ વિના ઉપરોક્ત મુક્તિ પ્રાપ્ત રસ્તાઓ સિવાયના રસ્તાઓ પર અથવા ઉપરોક્ત સમય સિવાયના સમય દરમિયાન કોઈપણ વાહનને મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં.

(બી) અમારા મતે અધિનિયમની યોજના અનિવાર્યપણે એવી રીતે વાહનનો ઉપયોગ કરવાની જવાબદારી સૂચવે છે કે જે જાહેર સલામતીને જોખમમાં ન મૂકે. તેથી ઉપરોક્ત સત્તાવાળાઓએ ખાતરી કરવી જોઈએ કે પરિવહન વાહનોને અન્ય કોઈપણ ચાર પૈડાવાળા મોટરાઈઝ્ડ વાહનને ઓવરટેક કરવાની મંજૂરી આપવામાં ન આવે.

(સી) તેઓ એ પણ સુનિશ્ચિત કરશે કે જ્યાં પણ બસ લેન અસ્તિત્વમાં હોય, ત્યાં બસો ફક્ત બસ લેન પૂરતી જ મર્યાદિત રહેશે અને એ જ રીતે અન્ય કોઈપણ મોટરાઈઝ્ડ વાહનને બસ લેનમાં પ્રવેશવાની મંજૂરી આપવામાં આવશે નહીં. અમે દિલ્હી મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન, એનડીએમસી, પીડબ્લ્યુડી, દિલ્હી સરકાર અને ડીડીએ, કેન્દ્ર સરકાર અને દિલ્હી કેન્ટ બોર્ડને બસ લેન અલગ કરવામાં આવે અને પોલીસ અને પરિવહન સત્તાવાળાઓ દ્વારા નિર્દેશિત કરવામાં આવે તેવા તમામ રસ્તાઓ પર રોડ માર્કિંગ પૂરું પાડવામાં આવે તેની ખાતરી કરવા પગલાં લેવાનો નિર્દેશ આપીએ છીએ.

(ડી) તેઓ સુનિશ્ચિત કરશે કે બસો આ હેતુ માટે નિયુક્ત કરાયેલા બસ સ્ટોપ પર અને ચિહ્નિત વિસ્તારની અંદર જ થોભે. આ સંદર્ભમાં પણ દિલ્હી મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન, એનડીએમસી, પીડબ્લ્યુડી, દિલ્હી સરકાર, ડીડીએ અને ભારત સરકાર તથા દિલ્હી કેન્ટ બોર્ડ યોગ્ય બસ સ્ટોપનું નિર્માણ કરવા, યોગ્ય માર્કિંગ કરવા અને પરિવહન/પોલીસ સત્તાવાળાઓ દ્વારા દર્શાવવામાં આવે તેવા સ્થળોએ ‘બસ-બે’ બનાવવા માટે તમામ પગલાં લેશે.

(ઈ) કોઈપણ વ્યક્તિ દ્વારા ઉપરોક્ત નિર્દેશોના કોઈપણ ઉલ્લંઘન પર, અન્ય કાનૂની પરિણામો ઉપરાંત, પરમિટની શરતોના ઉલ્લંઘન તરીકે કાર્યવાહી કરવામાં આવશે જેમાં પરમિટનું સસ્પેન્શન/રદ્દીકરણ અને વાહન જપ્ત કરવાનો સમાવેશ થઈ શકે છે.

(એફ) એનસીઆર અને એનસીટી, દિલ્હીમાં કોઈપણ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ

ઓથોરિટી દ્વારા જારી કરાયેલ પરમિટનો દરેક ધારક આજથી દસ દિવસની અંદર, તેના દ્વારા રોકવામાં આવેલા ડ્રાઇવરોની યાદી યોગ્ય ફોટોગ્રાફ્સ અને આવા વ્યક્તિઓની ઓળખ સ્થાપિત કરવા માટે અન્ય વિગતો સાથે તેના આરટીએ પાસે ફાઇલ કરશે. દરેક વાહનમાં આરટીએ દ્વારા યોગ્ય રીતે પ્રમાણિત અધિકૃત ડ્રાઇવરનો યોગ્ય ફોટોગ્રાફ રાખવામાં આવશે. અધિકૃત ડ્રાઇવર સિવાયની કોઈપણ વ્યક્તિ દ્વારા ચલાવવામાં આવતા કોઈપણ વાહનને પરમિટના ઉદ્દેશ્યમાં ઉપયોગમાં લેવાતું માનવામાં આવશે અને તે મુજબના પરિણામો આવશે.

શૈક્ષણિક સંસ્થાની માલિકીની અથવા ભાડે રાખેલી કોઈપણ બસ એવા ડ્રાઇવર દ્વારા ચલાવવામાં આવશે નહીં કે જેની પાસે:

- દસ વર્ષથી ઓછો અનુભવ હોય;
- નાના ટ્રાફિક ગુના માટે બે કરતાં વધુ વખત ચલાન કરવામાં આવ્યું હોય;
- અવિચારી અને બેદરકારીપૂર્વક વાહન ચલાવવા સંબંધિત કોઈપણ ગુના માટે આરોપ મૂકવામાં આવ્યો હોય.

આવા તમામ ડ્રાઇવરો વિશિષ્ટ ગણવેશમાં સજ્જ હશે અને આવી તમામ બસો પર તેઓ શૈક્ષણિક સંસ્થાની ફરજ પર છે તે દર્શાવતું યોગ્ય લખાણ રહેશે.

(જી) આ નિર્દેશોનો અમલ કરવા માટે, એસડીએમની આગેવાની હેઠળ

આંતર-વિભાગીય ટીમોની બનેલી ફ્લાઇંગ સ્કવોડની રચના કરવામાં આવશે અને તેઓ મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૨૦૭ તેમજ કલમ ૮૪ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરશે.

સરકારને કલમ ૮૬(૪) હેઠળ સહાયક પોલીસ કમિશનર કે તેથી વધુ રેન્કના અધિકારીઓને સૂચિત કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે છે જેથી આ અધિકારીઓનો પણ ફ્લાઇંગ સ્કવોડની રચના માટે ઉપયોગ કરી શકાય.

(એચ) અમે પોલીસ અને પરિવહન સત્તાવાળાઓને એક જ રસ્તાનો ઉપયોગ કરતા વિવિધ પ્રકારના મોટરાઈઝ્ડ અને નોન-મોટરાઈઝ્ડ વાહનોને કારણે થતી ટ્રાફિક જામની સમસ્યાઓ પર તાત્કાલિક વિચારણા કરવાનો નિર્દેશ આપીએ છીએ. આ હેતુ માટે, અમે પોલીસ અને પરિવહન સત્તાવાળાઓને એવા રસ્તાઓની ઓળખ કરવાનો નિર્દેશ આપીએ છીએ કે જેને તેઓ ચોક્કસ પ્રકારના મોટરાઈઝ્ડ ટ્રાફિક સહિત માત્ર મોટરાઈઝ્ડ ટ્રાફિક પૂરતા મર્યાદિત રાખવા યોગ્ય માને છે અને એવા રસ્તાઓની ઓળખ કરે કે જેને તેઓ મોટરાઈઝ્ડ અથવા ચોક્કસ પ્રકારના મોટરાઈઝ્ડ ટ્રાફિક દ્વારા ઉપયોગ માટે અયોગ્ય માને છે અને તે રસ્તાઓ પરથી અનિચ્છનીય પ્રકારના ટ્રાફિકને બાકાત રાખવા માટે યોગ્ય નિર્દેશો જારી કરે.

(આઈ) ડીડીએ, રેલ્વે, પોલીસ અને પરિવહન સત્તાવાળાઓ સહિત નાગરિક સત્તાવાળાઓને રસ્તાની બાજુએ આવેલા અને જોખમી તથા સલામત ટ્રાફિકની અવરજવરમાં ખલેલ પહોંચાડતા તમામ હોર્ડિંગ્સ ઓળખીને દૂર કરવાનો

નિર્દેશ આપવામાં આવે છે. વધારામાં, ટ્રાફિકના મુક્ત પ્રવાહને સરળ બનાવતા રોડ/ટ્રાફિક ચિહ્નો લગાવવા પગલાં લેવા.

બી. અમે ભારત સરકારને નિર્દેશ આપીએ છીએ કે આ હુકમની સામગ્રી ૨૨ નવેમ્બર, ૧૯૯૭ થી મોડી નહીં તે રીતે પ્રિન્ટ તેમજ ઇલેક્ટ્રોનિક મીડિયામાં યોગ્ય રીતે પ્રસિદ્ધ કરવામાં આવે જેથી દરેક વ્યક્તિ આ હુકમમાં સમાવિષ્ટ નિર્દેશોથી વાકેફ થાય. આવા પ્રકાશન યોગ્ય પાલન માટે સંબંધિત તમામને પૂરતી જાહેર નોટિસ ગણાશે.

સી. અમે નિર્દેશ આપીએ છીએ કે કોઈપણ સત્તામંડળ, અદાલત અથવા ટ્રિબ્યુનલના અન્ય કોઈપણ આદેશ અથવા નિર્દેશો હોવા છતાં આ હુકમનો અમલ કરવામાં આવશે, અને જ્યાં સુધી આ નિર્દેશોના અમલીકરણ અને પાલનનો સંબંધ છે ત્યાં સુધી કોઈપણ સત્તામંડળ પોલીસ અને પરિવહન વિભાગની કામગીરીમાં દખલ કરશે નહીં.

પાલનનો અહેવાલ ૮ ડિસેમ્બર, ૧૯૯૭ ના રોજ અથવા તે પહેલાં રજૂ કરવામાં આવે.

૯ ડિસેમ્બર, ૧૯૯૭ ના રોજ લિસ્ટ કરો.

અરજી હજુ પેન્ડિંગ છે.

=====

એમ. સી. મહેતા

વિરુદ્ધ

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય

૨૦ નવેમ્બર, ૧૯૯૭

[જે. એસ. વર્મા, મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ, બી. એન. કિરપાલ અને વી. એન. ખરે,
ન્યાયમૂર્તિઓ]

મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮: કલમો ૨(૨૮)(૪૭), ૧૯, ૩૯,
૪૫, ૫૩, ૫૬, ૬૬, ૮૬, ૧૧૨, ૧૭૭, ૧૮૩, ૧૮૪ અને ૨૦૭.

જાહેર સલામતી - ટ્રાફિક સુરક્ષા ઉપાયો - નેશનલ કેપિટલ રિજન -
નેશનલ કેપિટલ ટેરિટરી - ટ્રાફિકનું સંચાલન અને નિયંત્રણ - રસ્તાઓ પર
અનિયંત્રિત અને અવ્યવસ્થિત ટ્રાફિકના વધતા જતા દૂષણને ડામવાની
જરૂરિયાત - કાયદામાં હાલની જોગવાઈઓ આ સંદર્ભમાં જરૂરી પગલાં લેવા માટે
સત્તાવાળાઓને પૂરતી સત્તા આપે છે - કોઈ વ્યક્તિ અથવા થોડી વ્યક્તિઓ
દ્વારા કોઈપણ અધિકારનો દાવો વિશાળ જાહેર હિત પર વિજયી થઈ શકે નહીં
અને તેના ગૌણ હોવો જોઈએ - અધિનિયમ અને નિયમો હેઠળની
આવશ્યકતાઓનું સંપૂર્ણ પાલન થવું જોઈએ - સત્તાવાળાઓએ ખાતરી કરવી
જોઈએ કે કોઈપણ મોટર વાહનના ઉપયોગથી જનતાને કોઈ જોખમ ન રહે - જે
વાહનો રસ્તા પર ચલાવવા યોગ્ય નથી તેના ઉપયોગથી જનતા સામે ઊભા થતા
જોખમને રોકવા માટે કડક અને અસરકારક પગલાં લેવાની જરૂરિયાત -

અધિનિયમની લાભદાયી જોગવાઈઓના અમલ માટે સત્તાવાળાઓ પોતાની સત્તા સોંપવા માટે સક્ષમ છે.

ભારતનું સંવિધાન, ૧૯૫૦: અનુચ્છેદ ૨૧, ૩૨ અને ૧૪૨.

જીવનનો અધિકાર – રસ્તાઓ પર જાહેર સલામતી – ટ્રાફિકનું નિયંત્રણ અને નિયમન એ સર્વોચ્ચ મહત્વની બાબત છે – તે અનુચ્છેદ ૨૧ ના દાયરામાં આવે છે.

મૂળ અધિકારક્ષેત્ર: રિટ પિટિશન (સી) નં. ૧૩૦૨૯/૧૯૮૫ વગેરે.

(ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૨ હેઠળ)

કોર્ટનો નીચે મુજબનો હુકમ આપવામાં આવેલ:

આ રિટ અરજી દ્વારા આવરી લેવાયેલા પાસાઓ પૈકી એક પાસું જાહેર સલામતી માટે જરૂરી હોય તેવા મહત્તમ સંભવિત સુરક્ષા પગલાં સુનિશ્ચિત કરવા નેશનલ કેપિટલ રિજન (એનસીઆર) અને નેશનલ કેપિટલ ટેરિટરી (એનસીટી), દિલ્હીમાં ટ્રાફિકના યોગ્ય સંચાલન અને નિયંત્રણ સાથે સંબંધિત છે. આ સમસ્યા એટલી સ્પષ્ટ છે કે તેનું વિસ્તરણ કરવાની જરૂર નથી અને કાયદાની હાલની જોગવાઈઓના અમલમાં વધુ વિલંબ અટકાવવા તાત્કાલિક પગલાં લેવાની જરૂરિયાત અનિવાર્ય છે. માર્ગ અકસ્માતોની સંખ્યામાં ચિંતાજનક વધારો અને તેના કારણે થતા મૃત્યુ તથા શારીરિક ઈજાઓથી આ જરૂરિયાત વધુ તીવ્ર બને છે. તાજેતરની સૌથી મોટી દુર્ઘટના જેમાં બે દિવસ પહેલાં એક સ્કૂલ

બસ પુલનો કહેડો તોડીને નદીમાં ખાબકી હતી, તે આ સંદર્ભમાં તાત્કાલિક પગલાં લેવામાં હવે વધુ વિલંબની મંજૂરી આપતી નથી. આ કારણસર, વિદ્વાન એમિક્સ ક્યુરી, એડિશનલ સોલિસિટર જનરલ અને સમગ્ર બાર દ્વારા અમને આપવામાં આવેલી સહાય ઉપરાંત, અમે આ બાબતની વિગતવાર તપાસ કરવા મુખ્ય સચિવ શ્રી પી. વી. જયકિશન, પોલીસ કમિશનર શ્રી ટી. આર. કક્કડ અને કમિશનર (ટ્રાફિક) કુમારી કિરણ ઢીંગરાની ઉપસ્થિતિ પણ આવશ્યક ગણી હતી.

તે તમામની સુનાવણી કર્યા પછી અને સુનાવણી દરમિયાન આપવામાં આવેલા વિવિધ સૂચનોને ધ્યાનમાં લીધા પછી, અમને જણાય છે કે હાલના કાયદામાં પૂરતી જોગવાઈઓ છે જેનો જો યોગ્ય રીતે અમલ કરવામાં આવે તો તાત્કાલિક સમસ્યાનું નિરાકરણ આવી શકે છે અને એનસીઆર અને એનસીટી, દિલ્હીમાં માર્ગ અકસ્માતોનું કારણ બનતા પરિબળોને મોટા પ્રમાણમાં દૂર કરી શકાય છે. ઉપરોક્ત અધિકારીઓએ આ જોગવાઈઓના ઝડપી અમલ માટે યોગ્ય પગલાં લેવા સંબંધિત સત્તાવાળાઓની સત્તાઓની મર્યાદા અને રસ્તાઓ પર અનિયંત્રિત અને અવ્યવસ્થિત ટ્રાફિકના વધતા જતા દૂષણને ડામવા માટે જરૂરી ઉપચારાત્મક પગલાં અંગે થોડી શંકા વ્યક્ત કરી હોવાથી, અમે હાલના કાયદાની સુસંગત જોગવાઈઓના સંદર્ભમાં આ હુકમમાં તે સ્થિતિ સ્પષ્ટ કરવી યોગ્ય માનીએ છીએ. એ સ્પષ્ટ છે કે યોગ્ય પગલાં ઘડવા અને આ દૂષણને ડામવા માટે તે પગલાંના કડક અમલ માટે તંત્ર પૂરું પાડવું એ મુખ્યત્વે કારોબારીનું કામ છે. જોકે, આ રિટ અરજી ૧૯૮૫ થી પેઝિંગ હોવા છતાં આ સંદર્ભમાં કારોબારીની

નિષ્ક્રિયતા અને જાહેર સલામતી સામેના આ જોખમ પર નિયંત્રણ મેળવવાને બદલે તેમાં સતત વધારો થતો રહ્યો હોવાથી, આ અદાલત માટે કેટલાક નિર્દેશો જારી કરવા જરૂરી બન્યા છે જે ઇચ્છિત પરિણામ પ્રાપ્ત કરવા માટે તાત્કાલિક અમલમાં મૂકવા જરૂરી છે. એ ઉમેરવાની જરૂર નથી કે આ નિર્દેશો જ્યાં સુધી સંબંધિત કારોબારી સત્તાવાળાઓ દ્વારા આ સંદર્ભમાં જરૂરી પગલાં લેવામાં ન આવે ત્યાં સુધી અમલમાં રહેશે જેથી ત્યારબાદ આ નિર્દેશો ચાલુ રાખવાની જરૂર ન રહે.

અમારા મતે મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની જોગવાઈઓ, હાલના કાયદાઓમાં રહેલી જોગવાઈઓ, ઉદાહરણ તરીકે, પોલીસ એક્ટ અને ફોજદારી કાર્યરીતિ સંહિતા ઉપરાંત, માર્ગ ટ્રાફિકને નિયંત્રિત અને નિયમન કરવા માટે અને જો મોટર વાહન જાહેર સલામતી માટે જોખમ ઊભું કરતું હોય તો તેનું રજીસ્ટ્રેશન અથવા પરમિટ સસ્પેન્ડ/રદ કરવા માટે જરૂરી પગલાં લેવા માટે સત્તાવાળાઓને પૂરતી સત્તાઓ આપે છે. એ ભાગ્યે જ ઉમેરવાની જરૂર છે કે કોઈપણ વ્યક્તિ અથવા થોડી વ્યક્તિઓ દ્વારા કોઈપણ અધિકારનો દાવો વિશાળ જાહેર હિત પર વિજયી થઈ શકે નહીં અને તેના ગૌણ હોવો જોઈએ અને કોઈપણ વ્યક્તિગત અધિકાર આપતી તમામ જોગવાઈઓનું અર્થઘટન આ રીતે થવું જોઈએ. અમે હવે મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ (ટૂંકમાં "અધિનિયમ") ની કેટલીક જોગવાઈઓનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ જે આ હેતુ માટે સુસંગત છે.

કલમ ૨(૪૭) "પરિવહન વાહન" ને પબ્લિક સર્વિસ વાહન, ગુડ્સ કેરેજ,

શૈક્ષણિક સંસ્થાની બસ અથવા ખાનગી સેવા વાહન તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરે છે. આ વાહનો પૈકી દરેકને કલમ ૨ ના અન્ય પેટા-કલમોમાં અલગથી વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યા છે. પેટા-કલમ (૨૮) "મોટર વાહન" ને વ્યાખ્યાયિત કરે છે. ટૂંકમાં, અધિનિયમની કલમ ૨ માં સમાવિષ્ટ વ્યાખ્યાઓ રસ્તાઓ પર દોડતા તમામ પ્રકારના વાહનોને આવરી લે છે જેથી તેઓ તમામ અધિનિયમની જોગવાઈઓ દ્વારા સંચાલિત થાય છે.

પ્રકરણ II મોટર વાહનોના ડ્રાઇવરોના લાયસન્સિંગ સાથે સંબંધિત છે જેમાં કલમ ૧૯ લાયસન્સિંગ ઓથોરિટીને કોઈપણ વ્યક્તિને ડ્રાઇવિંગ લાયસન્સ ધરાવવાથી ગેરલાયક ઠેરવવાની અથવા આવા લાયસન્સને રદ કરવાની સત્તા આપે છે. જે કેટલાક કારણોસર આ સત્તાનો ઉપયોગ કરી શકાય છે, તે આ મુજબ છે: જ્યારે મોટર વાહનનો ઉપયોગ કોઈ સંજોગ ગુનો કરવામાં થયો હોય અથવા થઈ રહ્યો હોય; જ્યારે મોટર વાહનના ડ્રાઇવર તરીકેનું અગાઉનું વર્તન દર્શાવે છે કે તેનું ડ્રાઇવિંગ જનતા માટે જોખમી બનવાની સંભાવના છે; અથવા જ્યારે તેણે એવું કોઈ કૃત્ય કર્યું હોય જેનાથી જનતા માટે ત્રાસ અથવા જોખમ ઊભું થવાની સંભાવના હોય, વગેરે. આ સામાન્ય કારણો જ એ દર્શાવવા માટે પૂરતા છે કે કોઈપણ વ્યક્તિ જે જનતા સામે કોઈ જોખમ ઊભું કરે છે અથવા જાહેર ત્રાસ કે ભય પેદા કરે તેવી સંભાવના હોય તેને ગેરલાયક ઠેરવી શકાય છે અને તેનું લાયસન્સ રદ કરી શકાય છે.

પ્રકરણ IV મોટર વાહનોના રજીસ્ટ્રેશન સાથે સંબંધિત છે જેમાં કલમ ૩૯

રજીસ્ટ્રેશનની આવશ્યકતા નિર્ધારિત કરે છે. તે જણાવે છે કે જ્યાં સુધી અધિનિયમની જોગવાઈઓ અનુસાર વાહન રજીસ્ટર ન થયેલું હોય ત્યાં સુધી તેને કોઈપણ જાહેર સ્થળે ચલાવી શકાતું નથી. આવા વાહનને ન ચલાવવાની ખાતરી કરવાની જવાબદારી માત્ર વાહન ચલાવતી વ્યક્તિ પર જ નહીં પરંતુ વાહનના માલિક પર પણ છે. કલમ ૪૫ અન્ય બાબતોની સાથે વાહન યાંત્રિક રીતે ખામીયુક્ત હોવાના અથવા અધિનિયમ અથવા તે હેઠળ બનાવેલા નિયમોની જરૂરિયાતોનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ જવાના આધારે રજીસ્ટ્રેશન અથવા રજીસ્ટ્રેશન પ્રમાણપત્રના નવીકરણનો ઇનકાર કરવાની પરવાનગી આપે છે. એ સ્પષ્ટ છે કે વાહન મોટર વાહન તરીકે ઉપયોગમાં લેવાની મંજૂરી આપવા માટે તેમાં કોઈ યાંત્રિક ખામી ન હોય તે અર્થમાં તે રસ્તા પર ચલાવવા યોગ્ય હોવું જોઈએ. તમામ જરૂરિયાતોનું પાલન કરવાની અનિવાર્યતા સ્પષ્ટ કરે છે કે અધિનિયમ હેઠળ અથવા નિયમો દ્વારા નિર્દિષ્ટ કરાયેલી કોઈપણ આવશ્યકતાનું સંપૂર્ણ પાલન કરવું પડશે અને આવી આવશ્યકતામાં મોટર વાહનોની ચોક્કસ શ્રેણીમાં સ્પીડ ગવર્નર અથવા કાયદા દ્વારા નિર્ધારિત અન્ય ઉપકરણો ફીટ કરવાની આવશ્યકતાનો સમાવેશ થશે.

કલમ ૫૩ રજીસ્ટ્રેશન સત્તામંડળ અથવા અન્ય નિર્ધારિત સત્તામંડળ દ્વારા રજીસ્ટ્રેશન સસ્પેન્ડ કરવાની પરવાનગી આપે છે જો તેની પાસે એવું માનવાનું કારણ હોય કે કોઈપણ મોટર વાહન એવી સ્થિતિમાં છે કે જાહેર સ્થળે તેનો ઉપયોગ જનતા માટે જોખમ ઊભું કરશે અથવા તે આ અધિનિયમ અથવા તેના હેઠળ બનાવેલા નિયમોની જરૂરિયાતોનું પાલન કરવામાં નિષ્ફળ જાય છે. એ

મહત્વપૂર્ણ છે કે રજીસ્ટ્રેશન સસ્પેન્ડ કરવાની આ સત્તા સત્તામંડળને ઉપલબ્ધ છે ભલે મોટર વાહનની સ્થિતિ એવી જણાય કે જાહેર સ્થળે તેનો ઉપયોગ જાહેર જનતા માટે જોખમ ઊભું કરશે – પછી ભલે તે અધિનિયમ અથવા નિયમોની ચોક્કસ જરૂરિયાત હોય કે ન હોય. આ સત્તા આપવાનું સ્પષ્ટ કારણ એ છે કે મોટર વાહન કે જેને અસુરક્ષિત માનવામાં આવે છે અથવા જે જાહેર સ્થળે જનતા માટે જોખમ ઊભું કરે છે, જો ચલાવવામાં આવે તો તેને જાહેર સ્થળે ચલાવવાની મંજૂરી આપવી જોઈએ નહીં કારણ કે સર્વોચ્ચ જરૂરિયાત જાહેર સલામતી છે. તેથી, તે સ્પષ્ટ છે કે જો અધિનિયમ અથવા તેના હેઠળ બનાવેલા નિયમોની કોઈપણ આવશ્યકતા દ્વારા ચોક્કસ વર્ગના મોટર વાહનો માટે સ્પીડ ગવર્નર નિર્ધારિત ન હોય તો પણ, સંબંધિત સત્તામંડળ માટે આવા મોટર વાહનોમાં સ્પીડ ગવર્નર ફીટ કરાવવાની જરૂરિયાત ઊભી કરવી સ્વીકાર્ય છે જેથી જાહેર સ્થળે આવા મોટર વાહનના ઉપયોગથી જનતાને કોઈ જોખમ ન રહે. આ હદ સુધી કલમ ૫૩ હેઠળની સત્તા વ્યાપક છે. કલમ ૪૫ સાથે વાંચતા કલમ ૫૩ સંબંધિત સત્તાવાળાઓની સત્તાઓની વિશાળતા વિશે કોઈ શંકા રાખતી નથી જેમની ફરજ જાહેર સ્થળોએ ટ્રાફિકને નિયંત્રિત અને નિયમન કરવાની છે. આ સત્તાના ઉપયોગ માટે તેમના દ્વારા લાગુ કરવામાં આવતી મૂળભૂત કસોટી એ સુનિશ્ચિત કરવાની જરૂરિયાત છે કે જાહેર સ્થળે કોઈપણ મોટર વાહનના ઉપયોગથી જનતાને કોઈ જોખમ ન રહે.

એ નિર્ધિવાદ છે કે ભારે અને મધ્યમ વાહનો તેમજ હળવા માલવાહક વાહનો જાહેર સલામતીને જોખમમાં મૂકવાની તેમની ક્ષમતાના સંદર્ભમાં

પોતાનામાં એક અલગ વર્ગ બનાવે છે. તેથી, સ્પીડ કંટ્રોલ ડિવાઈસ લગાવવા અને આવા વાહનો અધિકૃત વ્યક્તિઓ દ્વારા ચલાવવામાં આવે તેની ખાતરી કરવા જેવા પગલાં લેવાની તાત્કાલિક જરૂરિયાત છે. જાહેર સલામતી વધારવા માટે રચાયેલા આવા પગલાં નિઃશંકપણે ઉપરોક્ત જોગવાઈઓ દ્વારા આવરી લેવામાં આવશે.

પ્રકરણ V પરિવહન વાહનોના નિયંત્રણ સાથે સંબંધિત છે. કલમ ૬૬ પરમિટની અનિવાર્યતા નિર્ધારિત કરે છે જેના વિના કોઈપણ જાહેર સ્થળે વાહનનો ઉપયોગ કરી શકાતો નથી. કલમ ૮૪ તમામ પરમિટ સાથે જોડાયેલી સામાન્ય શરતો સાથે સંબંધિત છે. આ શરતો દરેક પરમિટમાં સમાવિષ્ટ માનવામાં આવે છે અને દરેક પરમિટમાં તેનો વધારાનો અથવા આગળ ઉલ્લેખ કરવાની જરૂર નથી. કેટલીક મહત્વપૂર્ણ સામાન્ય શરતો એ છે કે વાહનની જાળવણી હંમેશાં એવી રીતે કરવી જોઈએ કે જેથી અધિનિયમ અને તે હેઠળ બનાવેલા નિયમોની જરૂરિયાતોનું પાલન થાય; અને વાહન અનુમતિપાત્ર ઝડપ કરતાં વધુ ઝડપે ચલાવવામાં ન આવે. કલમ ૮૬ પરમિટ રદ કરવા અને સસ્પેન્ડ કરવાની જોગવાઈ કરે છે. કલમ ૮૪ માં નિર્દિષ્ટ સામાન્ય શરતો પૈકી કોઈપણ શરતના અથવા પરમિટમાં સમાવિષ્ટ અન્ય કોઈપણ શરતના ભંગ બદલ પરમિટ રદ કરવા અથવા સસ્પેન્ડ કરવા માટે સત્તાવાળાઓ સશક્ત છે. આ બંને જોગવાઈઓ કલમ ૫૬ સાથે વાંચવાની છે જે પરિવહન વાહનોના ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર માટેની જોગવાઈ કરે છે. અમે કલમ ૮૬ ની પેટા-કલમ (૪) નો પણ સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ જે ટ્રાન્સપોર્ટ ઓથોરિટી અથવા કોઈપણ સત્તામંડળ કે

વ્યક્તિ જેને આવી સત્તાઓ યોગ્ય રીતે સોંપવામાં આવી હોય તેના દ્વારા પરમિટ રદ કરવા અને સસ્પેન્ડ કરવાની સત્તાનો ઉપયોગ કરવાની મંજૂરી આપે છે. આ સત્તાઓની સોંપણી સક્ષમ બનાવવાની જોગવાઈ દેખીતી રીતે તેને કાર્યક્ષમ બનાવવા માટે છે જો ટ્રાન્સપોર્ટ ઓથોરિટીનું અધિકારક્ષેત્ર એટલું વિશાળ હોય જેમ કે એનસીઆર અને એનસીટી, દિલ્હીના કિસ્સામાં, જેથી આ સત્તાનો ઉપયોગ કરવા માટે ઘણા લોકોની જરૂર પડે.

પ્રકરણ VIII ટ્રાફિકના નિયંત્રણ સાથે સંબંધિત છે. કલમ ૧૧૨ ઝડપની મર્યાદાઓ સાથે સંબંધિત છે અને કોઈપણ જાહેર સ્થળે મહત્તમ અનુમતિપાત્ર ઝડપ કરતાં વધુ ઝડપે મોટર વાહન ચલાવવા અથવા ચલાવવાની મંજૂરી આપવા પર પ્રતિબંધ મૂકે છે.

પ્રકરણ XIII ગુનાઓ, દંડ અને પ્રક્રિયા સાથે સંબંધિત છે. કલમ ૧૭૭ માં ગુનાઓની સજા માટેની સામાન્ય જોગવાઈઓ છે જે આપેલ કેસમાં લાગુ પડતી સજા માટેની કોઈપણ વિશિષ્ટ જોગવાઈની ગેરહાજરીમાં ઉપલબ્ધ છે. આ સજા પ્રથમ ગુના માટે વધુમાં વધુ રૂ. ૧૦૦ નો દંડ અને ત્યારબાદના ગુના માટે માત્ર રૂ. ૩૦૦ છે. કલમ ૧૮૩ કલમ ૧૧૨ માં સંદર્ભિત ઝડપ મર્યાદાના ઉલ્લંઘન માટે દંડની જોગવાઈ કરે છે અને કલમ ૧૮૪ જોખમી ડ્રાઇવિંગ માટે સજાની જોગવાઈ કરે છે. આ ત્રણેય કલમોમાં નિર્ધારિત મહત્તમ સજા વર્તમાન સમયમાં કોઈ અસરકારકતા ગુમાવી ચૂકી છે અને તેથી, તેનો ભાગ્યે જ કોઈ અવરોધક પ્રભાવ રહ્યો છે. અમને જાણ કરવામાં આવી છે કે થોડા સમય પહેલાં દિલ્હીના

ટ્રાન્સપોર્ટ કમિશનરે મહત્તમ સજા વધારવાની ભલામણ કરી હતી પરંતુ મહત્તમ દંડની રકમમાં વધારો કરવાની દરખાસ્ત પણ કેન્દ્ર સરકારને પસંદ આવી નહોતી. અમને કોઈ શંકા નથી કે ટ્રાન્સપોર્ટ કમિશનર દ્વારા કરવામાં આવેલી ખૂબ જ વિચારશીલ દરખાસ્ત પર કેન્દ્ર સરકારના સ્તરે યોગ્ય ધ્યાન આપવામાં આવ્યું ન હતું. વાસ્તવિકતાઓને અને એનસીઆર તથા એનસીટી, દિલ્હીમાં માર્ગ ટ્રાફિકની અસ્તવ્યસ્ત સ્થિતિને ધ્યાનમાં લેતાં, અમને આશ્ચર્ય થાય છે કે દિલ્હીમાં બેસીને આ પરિસ્થિતિઓને પોતાની આંખે જોતી કોઈપણ વ્યક્તિએ ટ્રાન્સપોર્ટ કમિશનર દ્વારા કરવામાં આવેલી ભલામણોનો સ્વીકાર ન કરવો યોગ્ય માન્યો જ્યારે વાસ્તવમાં હાલના સંજોગોમાં મહત્તમ સજામાં વધારો કરવાની જરૂરિયાત વધુ છે.

અમારા દ્વારા વિગતવાર વિચારણા કરાયેલા પાસાઓ પૈકી એક પાસું રસ્તા પર ચલાવવા યોગ્ય ન હોય તેવા મોટર વાહનના સતત ઉપયોગથી અથવા જોખમી રીતે વાહન ચલાવવાથી જનતા સામે ઊભા થતા જોખમને ઓછામાં ઓછું અટકાવવા માટે કોઈ કડક અને અસરકારક ઉપાય શોધવાની જરૂરિયાત હતી. અમને જણાય છે કે કલમ ૨૦૭ કોઈપણ પોલીસ અધિકારી અથવા આ સંદર્ભમાં અધિકૃત અન્ય વ્યક્તિને વાહન જપ્ત કરવા અને અટકાયતમાં લેવાની સત્તા આપીને તે પરિસ્થિતિનું ધ્યાન રાખે છે જો તેની પાસે એવું માનવાનું કારણ હોય કે તેનો નિર્દિષ્ટ જોગવાઈઓના ઉલ્લંઘનમાં ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે અથવા થઈ રહ્યો છે જેથી જનતા માટે ગંભીર ખતરો ઊભો થાય છે. આવી જોગવાઈ ઘડવાનો ઉદ્દેશ્ય સ્પષ્ટપણે એ છે કે એકવાર એવું જણાય કે વાહન જનતા માટે

જોખમ ઊભું કરે છે ત્યારે તેને ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી કારણ કે, અગાઉ કરવામાં આવેલા ઉદ્ધંધનો માટે દોષિત વ્યક્તિને સજા કરવા ઉપરાંત, જાહેર સ્થળે વાહનને સતત ચાલવા દઈને જનતા સામે વધુ જોખમ અટકાવવું પણ મહત્વપૂર્ણ અને જરૂરી છે.

અમારા મતે, અધિનિયમની હાલની જોગવાઈઓ જ પોલીસ દળના સભ્યો અને પરિવહન સત્તાવાળાઓને યોગ્ય રીતે ટ્રાફિકને નિયંત્રિત અને નિયમન કરવા માટે પૂરતી સત્તાઓ આપવા માટે પૂરતી છે જેથી જાહેર સ્થળે ઉપયોગમાં લેવાતું કોઈપણ વાહન કોઈપણ સ્વરૂપે જનતા માટે જોખમ ઊભું ન કરે. નિર્ધારિત રીતે મોટર વાહનોની જાળવણી કરવાની આવશ્યકતા અને જો તે રસ્તા પર ચલાવવા યોગ્ય હોય તો એવી રીતે તેનો ઉપયોગ જે જનતાને જોખમમાં ન મૂકે, તે સત્તાવાળાઓ દ્વારા સુનિશ્ચિત થવું જોઈએ અને અધિનિયમમાં ઘડાયેલી આ જોગવાઈઓનો આ ઉદ્દેશ્ય છે. અગાઉ જણાવ્યા મુજબ, અમે પોલીસ એક્ટ અને ફોજદારી કાર્યરીતિ સંહિતા હેઠળ પોલીસ અધિકારીઓને ઉપલબ્ધ સામાન્ય સત્તાઓનો સંદર્ભ લીધા વિના પણ આ નિષ્કર્ષ પર પહોંચીએ છીએ.

એ પણ નોંધવું જોઈએ કે જ્યારે આપેલ વિસ્તારમાં પોલીસ દળનું સંખ્યાબળ પર્યાપ્ત ન હોય અને આ લાભદાયી જોગવાઈઓના કડક અમલ માટે વધુ માણસોના ઉપયોગની જરૂર હોય ત્યારે તે પરિસ્થિતિને પહોંચી વળવા માટે કાયદો અન્ય વ્યક્તિઓને સત્તા સોંપવાની સત્તા આપે છે. અમે એ હકીકતથી વાકેફ છીએ કે કર્મચારીઓની અછત અને અન્ય ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર એક મર્યાદા હોઈ

શકે છે જેણે અત્યાર સુધી આ જોગવાઈઓના કડક અમલમાં અવરોધ ઊભો કર્યો છે. અમને કોઈ શંકા નથી કે આ હુકમમાં અમારા દ્વારા કરવામાં આવેલી આ સ્પષ્ટતા પછી સંબંધિત સત્તાવાળાઓ આ સત્તાઓ અન્ય સત્તાવાળાઓ/અધિકારીઓને અને જો જરૂર પડે તો જનતાના જવાબદાર સભ્યોને પણ સોંપીને જરૂરી ટેકો એકત્ર કરશે જેથી સંસાધનોની તંગી અથવા માળખાકીય સુવિધાઓની અછત કાયદાના અમલમાં અને ઇચ્છિત પરિણામો મેળવવા માટે આજે આપવામાં આવેલા નિર્દેશોના અમલમાં અવરોધ ન બને. નિઃશંકપણે, આ સંદર્ભમાં અનુભવાતી જરૂરિયાતને પહોંચી વળવા પોલીસ દળ અને પરિવહન વિભાગના દળના સંખ્યાબળનું વાસ્તવિક મૂલ્યાંકન કરવાનું સરકારનું કામ છે પરંતુ અમે ઉમેરવું યોગ્ય માનીએ છીએ કે તે ખામી/નિષ્ફિયતાને દૂર કરવા માટે, આ હુકમને હાલના સત્તાવાળાઓને કાયદા હેઠળ જ્યાં પણ અનુમતિપાત્ર હોય ત્યાં, સંજોગોમાં તેઓ યોગ્ય માને તે રીતે જવાબદાર વ્યક્તિઓને પોતાની સત્તા સોંપવા માટે સક્ષમ બનાવતો ગણવામાં આવે. આ પગલાંના તાત્કાલિક અમલીકરણને ધ્યાનમાં રાખીને, અમે એ પણ સ્પષ્ટ કરીએ છીએ કે જનતામાંથી પણ પસંદ કરાયેલી જવાબદાર વ્યક્તિઓને આવી સત્તા સોંપવાના હેતુ માટે, આ સત્તાવાળાઓ કોઈપણ અવરોધથી પીડાશે નહીં અને તેમના પર કોઈ વહીવટી આદેશો દ્વારા કોઈ અવરોધ લાદવામાં આવ્યો હોય તો પણ આ હુકમ આ સંદર્ભમાં તેમના માટે પૂરતું સશક્તિકરણ છે.

અમારા માટે એ ઉમેરવાની જરૂર નથી કે આ બાબતનો સમગ્ર વ્યાપ અને ખાસ કરીને જે પાસા સાથે આ હુકમ સંબંધિત છે, એટલે કે, એનસીઆર અને

એનસીટી, દિલ્હીમાં ટ્રાફિકનું નિયંત્રણ અને નિયમન, એ સર્વોચ્ચ જાહેર સલામતીની બાબત છે અને તેથી, તે સ્પષ્ટપણે સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૨૧ ના દાયરામાં આવે છે. તેમ હોવાથી, આ હુકમ કરવો જરૂરી બન્યો છે અને ભારતના સંવિધાનના અનુચ્છેદ ૩૨ હેઠળ આ અદાલતની જે બંધારણીય જવાબદારી છે, જેને આજે અલગથી જરૂરી નિર્દેશો આપવા માટે અનુચ્છેદ ૧૪૨ ની મદદ સાથે લાગુ કરવામાં આવી છે, તેના કારણે હવે વધુ વિલંબ કરી શકાય તેમ નથી.

અરજી હજી પેન્ડિંગ 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.

=====