

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.

=====

પરમજીત ભસીન અને અન્ય

વિરુદ્ધ

ભારતીય સંઘ અને અન્ય

૯ નવેમ્બર, ૨૦૦૫

[અરિજિત પસાયત અને સી કે ઠક્કર, ન્યાયાધીશ] મોટર વાહન અધિનિયમ,

૧૯૮૮ - કલમ ૧૧૩, ૧૧૪, ૧૯૪ અને ૨૦૦ - માન્ય મર્યાદાથી વધુ ભાર

વહન - જો ગુનાના સંયોજન પછી પરવાનગી આપવામાં આવે તો -

પકડાયેલા, ના - સંયોજન પછી. વધારાનો ભાર, તે સંબંધિત વાહનોમાં

વહન કરવાની મંજૂરી આપી શકાતો નથી - સંયોજનની સત્તા રાજ્ય સરકાર

પાસે છે - પરંતુ વાંધાજનક સૂચનાઓ જારી કરીને તે ગુનાને ચાલુ

રાખવાની મંજૂરી આપી શકતી ન હતી જેને નિશ્ચિત રકમની ચુકવણી દ્વારા

સંયોજન કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી હતી - ચાલુ રાખવાની મંજૂરી
આપવામાં આવી હતી, તે ગુનાના નવા આચરણ સમાન ગણાશે જેના માટે
સંયોજન કરવામાં આવ્યું હતું - કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૮ -
નિયમ ૯૫(૨).

બંધારણની કલમ ૩૨ હેઠળની આ રિટ પિટિશનમાં, અરજદારોએ મોટર
વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૨૦૦ હેઠળ વિવિધ રાજ્યો દ્વારા જારી
કરાયેલી કેટલીક સૂચનાઓની કાયદેસરતા પર પ્રશ્ન ઉઠાવ્યો છે.
અરજદારોનો અભિપ્રાય એ છે કે સૂચનાઓ દ્વારા કાયદાની કલમ ૨૦૦ ની
બહારના કેટલાક કૃત્યોને આવરી લેવામાં આવ્યા છે, જોકે તે કાયદાની
કલમ ૧૧૩ અને ૧૧૪ ના આદેશનું સ્પષ્ટ ઉલ્લંઘન કરીને કરવામાં
આવ્યા હતા જે કાયદાની કલમ ૧૯૪ સાથે વાંચવામાં આવે છે અને
સૂચનાઓ વાસ્તવમાં ગુનાને માફ કરે છે અને તેને ચાલુ રાખવાની મંજૂરી
આપે છે, જોકે કાયદેસર રીતે આવી કોઈ ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપી
શકાતી નથી. ઉદાહરણ તરીકે, એવું કહેવામાં આવ્યું છે કે જ્યારે કોઈ પણ
વ્યક્તિ કોઈપણ જાહેર સ્થળે કલમ ૧૧૩(૩) ની દ્રષ્ટિએ નિર્દિષ્ટ વજન
કરતાં વધુ વજન ધરાવતું કોઈપણ મોટર વાહન ચલાવે છે અથવા
ચલાવવાની મંજૂરી આપે છે ત્યારે ટ્રાન્સપોર્ટરના ખર્ચે વધારાનું વજન

ઉતારવું પડશે પરંતુ સારમાં રાજ્ય સરકાર દ્વારા જારી કરાયેલ વાંધાજનક સૂચનાઓ ચક્રવૃદ્ધિ પછી વધારાના વજનના વહનને મંજૂરી આપે છે.

રિટ અરજીનો નિકાલ કરતા, કોર્ટે નિર્ણય લીધો:

૧.૧. મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૨૦૦ કોઈપણ રીતે રાજ્ય સરકારને વધારાના વજનને વહન કરવાની મંજૂરી આપવાની સત્તા આપતી નથી જ્યારે વિવિધ નિરીક્ષણ/શોધ પર એવું જણાય છે કે માન્ય મર્યાદાથી વધુ ભાર વહન કરવામાં આવી રહ્યો છે. તે ફક્ત ચક્રવૃદ્ધિની તક આપે છે જેથી નિર્ધારિત રકમને બદલે, અધિકૃત અધિકારીઓ દ્વારા ઓછી રકમ સ્વીકારી શકાય. કલમ ૧૯૪(૧) ના ખાલી વાંચન પરથી વધારાનું વજન ઉતારવાનો હેતુ સ્પષ્ટ થાય છે. કલમ ૧૧૩, ૧૧૪ અને ૧૧૫ ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરીને વાહન ચલાવનાર અથવા મોટર વાહન ચલાવવા માટેનું કારણ બને તે વ્યક્તિ પર વધારાના ભારને ઉતારવા માટે ચાર્જ ચૂકવવાની જવાબદારી નિશ્ચિત કરવામાં આવી છે. એ નોંધવું જોઈએ કે ચક્રવૃદ્ધિ ગણતરી કરાયેલા ગુનાઓના સંદર્ભમાં કાર્યવાહી શરૂ થાય તે પહેલાં અથવા પછી કાં તો કરી શકાય છે. કલમ ૧૯૪ ની સ્પષ્ટ આયાતની વિરુદ્ધ હોય તેવી કોઈપણ સૂચનાની કોઈ માન્યતા નથી. વધારાનું ભારણ

ઉમેર્યા પછી, તે જ વાહનમાં લઈ જવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી. આવી વાહનવ્યવહાર કાયદાની કલમ 113 નું ઉલ્લંઘન ગણાશે. [123-D, F]

૧.૨. ભારત સરકાર દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબ પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે ઓવરલોડિંગ રસ્તાની સપાટીને નોંધપાત્ર નુકસાન પહોંચાડે છે અને ઓટો ઉત્સર્જન દ્વારા પ્રદૂષણ પણ ફેલાવે છે. ઓવરલોડ વાહનો પણ ફક્ત પોતાના માટે જ નહીં, પરંતુ અન્ય માર્ગ વપરાશકર્તાઓ માટે પણ સલામતીનું જોખમ છે. એ નિર્દેશ કરવામાં આવે છે કે કાયદા અને કેન્દ્રીય નિયમોની જોગવાઈઓનો અમલ કરવાની જવાબદારી રાજ્ય સરકારની હોવાથી, કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા કાયદા અને કેન્દ્રીય નિયમોની જોગવાઈઓનો કડક અમલ કરવાની સલાહ આપવામાં આવી છે. [૧૨૪-એફ, જી]

૧.૩. એ વાત નિર્વિવાદ છે કે કમ્પાઉન્ડિંગની સત્તા રાજ્ય સરકાર પાસે છે, પરંતુ આ સંદર્ભમાં જારી કરાયેલ જાહેરનામું એવા ગુનાને ચાલુ રાખવા માટે અધિકૃત કરી શકતું નથી જેને નિશ્ચિત રકમની ચુકવણી દ્વારા કમ્પાઉન્ડિંગ કરવાની મંજૂરી આપવામાં આવી છે. જો તેને ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપવામાં આવે, તો તે ગુનાના નવા આયોગ સમાન બનશે જેના માટે કમ્પાઉન્ડિંગ કરવામાં આવ્યું હતું. જે રાજ્ય સરકારોએ હજુ સુધી સૂચનાઓ પાછી ખેંચી નથી લીધી તેઓ તાત્કાલિક આ કાર્ય કરશે. જ્યાં સુધી હાઇલાઇટ કરેલી વ્યવહારિક મુશ્કેલીઓનો સંબંધ છે, તે રાજ્ય

સરકારોનું કામ છે કે તેઓ જરૂરી વ્યવસ્થા કરે જેથી હાઇલાઇટ કરેલી મુશ્કેલીઓનો ઉકેલ રાજ્ય સરકાર પોતે જ કાયદાકીય પ્રિસ્ક્રિપ્શનોને કોઈપણ રીતે ઓળંગ્યા વિના યોગ્ય રીતે લાવી શકે. [૧૨૭-બી, સી]

પી રત્નાકર રાવ અને અન્ય વિરુદ્ધ એપી સરકાર અને અન્ય, [1996] 5 એસસીસી 359, જેનો ઉલ્લેખ છે.

સીવીલ મૂળ અધિકારક્ષેત્ર: રિટ પિટિશન (C) નંબર ૧૩૬/૨૦૦૩.

(ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૩૨ હેઠળ.)

પિટિશનરો માટે શ્રીમતી રાની છાબરા, સુશ્રી ગૌરી છાબરા અને સુધા પાલ.
મોહન પ્રસારન, એડિશનલ સોલિસિટર જનરલ, ડૉ આર જી પડિયા, શ્રીમતી અનિલ કટિયાર, મનીષ તિવારી, ગૌરવ ઢીંગરા, ચિદાનંદ ડીએલ, નિતેશ રાણા, બી કે પ્રસાદ, વિવેક સૂદ, શ્રીમતી સાધના સંઘુ, સુશ્રી હેમંતિકા વાહી, જનરંજન દાસ, શ્વેતકેતુ મિશ્રા, અનકેતુ મિશ્રા, અન્નાબેન શર્મા, એસ. મિશ્રા, સંજય આર હેગડે, શ્રીમતી પિંકી આનંદ, વીએન રઘુપતિ, રવીન્દ્ર કેશવરાવ અડસુરે, મનીષ કુમાર, અંસાર અહમદ ચૌધરી, અજય સિવાય, ટી વી જ્યોર્જ, પ્રમોદ બી અગ્રવાલા અને શ્રીમતી પ્રવીણા ગૌતમ ઉત્તરદાતાઓ માટે.

કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયાધીશ અરિજિત પાસાયત દ્વારા આપવામાં આવ્યો હતો

આ અરજીમાં ભારતના બંધારણ, ૧૯૫૦ (ટૂંકમાં 'બંધારણ') ની કલમ ૩૨ હેઠળ અરજદારોએ મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ (ટૂંકમાં 'અધિનિયમ') ની કલમ ૨૦૦ ની જોગવાઈઓ હેઠળ પંજાબ અને હરિયાણા, ગુજરાત, મધ્યપ્રદેશ, રાજસ્થાન, ઓરિસ્સા, મહારાષ્ટ્ર, કામતક અને ઉત્તર પ્રદેશ જેવા વિવિધ રાજ્યો દ્વારા જારી કરાયેલી કેટલીક સૂચનાઓની કાયદેસરતા પર પ્રશ્ન ઉઠાવ્યો છે. અરજદારોનો અભિપ્રાય એ છે કે સૂચનાઓ દ્વારા કાયદાની કલમ ૨૦૦ ની બહારના કેટલાક કૃત્યોને આવરી લેવામાં આવ્યા છે, જોકે તે કાયદાની કલમ ૧૯૪ સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૧૧૩ અને ૧૧૪ ના આદેશનું સ્પષ્ટ ઉલ્લંઘન કરીને કરવામાં આવ્યા હતા. સૂચનાઓ જારી કરવામાં આવી છે જે વાસ્તવમાં ગુનાને માફ કરે છે અને તેને ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપે છે, જોકે કાયદેસર રીતે આવી કોઈ ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી. અરજદારોનો અભિપ્રાય એ છે કે કાયદા અને તેના હેઠળ બનાવેલા નિયમો હેઠળ વાહનોનું મહત્તમ કુલ વજન, ખાસ કરીને પરિવહન વાહનો, નક્કી કરવામાં આવ્યા છે. મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૮ (ટૂંકમાં 'જૂનો અધિનિયમ') અને કાયદા બંને હેઠળ ટ્રકના દરેક એક્સલ માટે મહત્તમ કુલ વજન તેમાં ફીટ કરેલા ટાયરના કદ અને સંખ્યાના સંબંધમાં નિર્ધારિત છે.

જૂના કાયદા અને કાયદા દ્વારા સપાટી અને પરિવહન મંત્રાલયને મહત્તમ કુલ વજન અને પરિવહન વાહનોના મહત્તમ વજનનો ઉલ્લેખ કરવાની સત્તા આપવામાં આવી હતી. કાયદાનો પ્રકરણ 7 મોટર વાહનોના બાંધકામ, સાધનો અને જાળવણી સાથે સંબંધિત છે. કલમ 110 કેન્દ્ર સરકારને અનેક બાબતોના સંદર્ભમાં નિયમો બનાવવાની સત્તા આપે છે. કલમ 111 હેઠળ નિયમો બનાવવાની પણ સત્તા આપવામાં આવી છે. "ટ્રાફિક નિયંત્રણ" શીર્ષક હેઠળ પ્રકરણ 7 ના ભાગ રૂપે, કલમ 113 હેઠળ વજનની મર્યાદા અને ઉપયોગ પર મર્યાદાઓ નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે. કલમ 114 વાહનનું વજન કરવાની સત્તાઓ સાથે સંબંધિત છે. કલમ 194 અનુમતિપાત્ર મર્યાદાથી વધુ વાહનો ચલાવવાને ગુનો બનાવે છે અને કલમ 113, 114 અને 115 માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓના ઉલ્લંઘનના પરિણામો નક્કી કરવામાં આવ્યા છે. કલમ 200 કલમ 194 સહિત અનેક કલમો હેઠળ ચોક્કસ ગુનાઓની રચના સાથે સંબંધિત છે.

ઉપર નોંધ્યા મુજબ, અરજદારોનો અભિપ્રાય એ છે કે કલમ ૧૯૪ હેઠળ સજાપાત્ર ગુનાઓનું સંયોજન માન્ય છે. જોકે, તે સંયોજન પછી ઉલ્લંઘન ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપતું નથી. ઉદાહરણ તરીકે, એવું કહેવામાં આવ્યું છે કે જ્યારે કોઈ વ્યક્તિ કોઈપણ જાહેર સ્થળે નિર્દિષ્ટ વજનથી વધુ વજન ધરાવતું કોઈપણ મોટર વાહન ચલાવે છે અથવા ચલાવવાની મંજૂરી આપે

છે (કલમ ૧૧૩(૩) ની દ્રષ્ટિએ) ત્યારે ટ્રાન્સપોર્ટરના ખર્ચે વધારાનું વજન ઉતારવું પડશે. પરંતુ સારમાં રાજ્ય સરકાર દ્વારા જારી કરાયેલ સૂચનાઓ સંયોજન પછી વધારાના વજનના વહનને મંજૂરી આપે છે.

ભારતીય સંઘે તેના પ્રતિભાવમાં નિર્દેશ કર્યો છે કે જ્યારે વિવિધ રાજ્ય સરકારો દ્વારા જારી કરાયેલા અનેક સૂચનાઓ કેન્દ્ર સરકારના ધ્યાન પર લાવવામાં આવી હતી, ત્યારે કેન્દ્ર સરકારના અધિકારીઓએ ચિંતાજનક વિચારણા કરી હતી. ઘણી બેઠકો બોલાવવામાં આવી હતી અને રાજ્ય સરકારોને સૂચનાઓ પાછી ખેંચવા/સુધારવા માટે યોગ્ય નિર્દેશો આપવામાં આવ્યા હતા. આ કેસમાં નોટિસ જારી કરાયેલા કેટલાક રાજ્યોએ કેન્દ્ર સરકારના અધિકારીઓ સાથેની બેઠકમાં થયેલી ચર્ચાના આધારે પ્રતિ-સોગંદનામા દાખલ કર્યા છે જ્યારે અન્ય રાજ્યોએ તેમના દ્વારા લેવામાં આવેલા પગલાં વિશે મૌખિક રીતે રજૂઆત કરી છે. અમે પછીથી વ્યક્તિગત કેસોનો સામનો કરીશું.

કલમ 113, 114, 194 અને 200 નીચે મુજબ વાંચે છે:

"113. વજનની મર્યાદા અને ઉપયોગ પર મર્યાદાઓ-(1) રાજ્ય સરકાર રાજ્ય અથવા પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તાવાળાઓ દ્વારા [પરિવહન વાહનો] માટે પરમિટ જારી કરવા માટેની શરતો

નિર્ધારિત કરી શકે છે અને કોઈપણ વિસ્તાર અથવા રૂટમાં આવા વાહનોના ઉપયોગને પ્રતિબંધિત અથવા પ્રતિબંધિત કરી શકે છે.

(૨) અન્યથા નિર્ધારિત કરવામાં આવે તે સિવાય, કોઈપણ વ્યક્તિ કોઈપણ જાહેર સ્થળે ન્યુમેટિક ટાયર વગરનું મોટર વાહન ચલાવશે નહીં અથવા ચલાવવા દેશે નહીં અથવા ચલાવવા દેશે નહીં.

(૩) કોઈપણ વ્યક્તિ કોઈપણ જાહેર સ્થળે કોઈપણ મોટર વાહન અથવા ટ્રેલર ચલાવશે નહીં અથવા ચલાવવા દેશે નહીં અથવા ચલાવવા દેશે નહીં -(a) વાહનના નોંધણી પ્રમાણપત્રમાં ઉલ્લેખિત વાહનના કુલ વજન કરતાં વધુ વજન ધરાવતું ન હોય તેવું વજન, અથવા

(b) વાહનના નોંધણી પ્રમાણપત્રમાં ઉલ્લેખિત કુલ વજન કરતાં વધુ વજન ધરાવતું હોય તેવું વજન.

(૪) જ્યાં પેટા-કલમ (૨) અથવા પેટા-કલમ (૩) ની કલમ (એ) ના ઉલ્લંઘનમાં ચલાવવામાં આવેલા મોટર વાહન અથવા ટ્રેલરના ઇન્ચાર્જ વ્યક્તિનો ડ્રાઇવર માલિક ન હોય, તો કોર્ટ એવું માની શકે છે કે ગુનો મોટર વાહન અથવા ટ્રેલરના માલિકની જાણકારીથી અથવા તેના આદેશ હેઠળ કરવામાં આવ્યો હતો.

114. વાહનનું વજન કરાવવાની સત્તા: (1) રાજ્ય સરકાર દ્વારા આ વતી અધિકૃત મોટર વાહન વિભાગના કોઈપણ અધિકારી, જો તેમને એવું માનવાનું કારણ હોય કે કલમ 113 ના ઉલ્લંઘનમાં માલ વાહન અથવા ટ્રેલરનો ઉપયોગ થઈ રહ્યો છે, તો તે ડ્રાઇવરને વાહનને વજન ઉપકરણ પર લઈ જવા માટે કહેશે, જો કોઈ હોય તો, આગળના માર્ગ પરના કોઈપણ બિંદુથી દસ કિલોમીટરના અંતરે અથવા વજન માટે વાહનના ગંતવ્ય સ્થાનથી વીસ કિલોમીટરના અંતરે; અને જો આવા વજનમાં વાહન કલમ 113 ની વજન સંબંધિત જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરતું જણાય, તો તે લેખિત આદેશ દ્વારા, ડ્રાઇવરને પોતાના જોખમે વધારાનું વજન ઉતારવાનો અને જ્યાં સુધી ભારિત વજન ઓછું ન થાય અથવા વાહન અથવા ટ્રેલર . અન્યથા કાર્યવાહી ન થાય ત્યાં સુધી તે જગ્યાએથી ટ્રેલર ઉપર વાહન ન ખસેડવાનો આદેશ આપી શકે છે જેથી તે કલમ 113 નું પાલન કરે અને આવી સૂચના પ્રાપ્ત થયા પછી, ડ્રાઇવરે આવા નિર્દેશોનું પાલન કરવું પડશે.

(૨) જ્યાં પેટા-કલમ (૧) હેઠળ અધિકૃત વ્યક્તિ લેખિતમાં ઉપરોક્ત આદેશ આપે છે, ત્યારે તેણે માલવાહક પરમિટ પર ઓવરલોડિંગની સંબંધિત વિગતોને પણ સમર્થન આપવું પડશે અને તે પરમિટ જારી

કરનાર સત્તાધિકારીને આવા સમર્થનની હકીકતની પણ જાણ કરવી પડશે.

૧૯૪. માન્ય વજન કરતાં વધુ વાહન ચલાવવું: (૧) જે કોઈ કલમ ૧૧૩ અથવા કલમ ૧૧૪ અથવા કલમ ૧૧૫ ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરીને મોટર વાહન ચલાવે છે અથવા મોટર વાહન ચલાવવા દે છે અથવા ચલાવવા દે છે તેને ઓછામાં ઓછા બે હજાર રૂપિયાનો દંડ અને વધારાના ભાર માટે પ્રતિ ટન એક હજાર રૂપિયાનો વધારાનો દંડ, તેમજ વધારાના ભારને ઉતારવા માટે ચાર્જ ચૂકવવાની જવાબદારી સાથે શિક્ષા કરવામાં આવશે. (૨) કલમ ૧૧૪ હેઠળ આ વતી અધિકૃત અધિકારી દ્વારા વાહન તોલવાનો નિર્દેશ મળ્યા પછી પણ વાહનનો કોઈપણ ચાલક તેનું વાહન રોકવાનો અને વજન કરવા માટે સોંપવાનો ઇનકાર કરે છે અથવા વજન કરતા પહેલા તેનો ભાર અથવા તેનો ભાગ દૂર કરે છે અથવા દૂર કરાવે છે, તેને ત્રણ હજાર રૂપિયા સુધીના દંડની શિક્ષા થઈ શકે છે.૨૦૦. ચોક્કસ ગુનાઓની રચના: (૧) કલમ ૧૭૭, કલમ ૧૭૮, કલમ ૧૭૯, કલમ ૧૮૦, કલમ ૧૮૧, કલમ ૧૮૨, પેટા-કલમ (૧) અથવા કલમ ૧૮૩, કલમ ૧૮૪, કલમ ૧૮૬, કલમ ૧૮૯, કલમ ૧૯૦ ની પેટા-કલમ (૨), કલમ ૧૯૧, કલમ ૧૯૧, કલમ ૧૯૪, કલમ ૧૯૬, અથવા કલમ ૧૯૮ હેઠળ સજાપાત્ર હોય તેવો કોઈપણ ગુનો, ફરિયાદ દાખલ થાય તે પહેલાં અથવા પછી, આવા અધિકારીઓ અથવા સત્તાવાળાઓ દ્વારા અને રાજ્ય સરકાર, સત્તાવાર

ગેઝેટમાં સૂચના દ્વારા, આ વતી સ્પષ્ટ કરી શકે તેટલી રકમ માટે, વધારી શકાય છે.

(૨) જ્યાં પેટા-કલમ (૧) હેઠળ ગુનો વધુ ગંભીર બન્યો હોય, ત્યાં ગુનેગાર, જો કસ્ટડીમાં હોય, તો તેને છોડી દેવામાં આવશે અને આવા ગુનાના સંદર્ભમાં તેની સામે કોઈ વધુ કાર્યવાહી કરવામાં આવશે નહીં.

કલમ ૨૦૦ કોઈપણ રીતે રાજ્ય સરકારને વધારાના વજનને વહન કરવાની પરવાનગી આપવાનો અધિકાર આપતી નથી જ્યારે વિવિધ નિરીક્ષણ/શોધ દરમિયાન એવું જણાય છે કે માન્ય મર્યાદાથી વધુ ભાર વહન કરવામાં આવી રહ્યો છે. તે ફક્ત ચક્રવૃદ્ધિની તક આપે છે જેથી નિર્ધારિત રકમને બદલે, અધિકૃત અધિકારીઓ દ્વારા ઓછી રકમ સ્વીકારી શકાય. કલમ ૧૯૪(૧) ના ખાલી વાંચન પરથી વધારાનું વજન ઉતારવાનો હેતુ સ્પષ્ટ થાય છે. કલમ ૧૧૩, ૧૧૪ અને ૧૧૫ ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન કરીને વાહન ચલાવનાર અથવા મોટર વાહન ચલાવવા માટેનું કારણ બને તે વ્યક્તિ પર વધારાનું ભારણ અપલોડ કરવા માટે ચાર્જ ચૂકવવાની જવાબદારી નિશ્ચિત કરવામાં આવી છે. એ નોંધવું જોઈએ કે ગણતરી કરાયેલા ગુનાઓના સંદર્ભમાં કાર્યવાહી શરૂ થાય તે પહેલાં અથવા પછી ચક્રવૃદ્ધિ કરી શકાય છે. કલમ ૧૯૪ ની સ્પષ્ટ આયાતની વિરુદ્ધ હોય

તેવી કોઈપણ સૂચનાની કોઈ માન્યતા નથી. વધારાના ભારને ચક્રવૃદ્ધિ કર્યા પછી અરજદારોના વિદ્વાન વકીલ દ્વારા યોગ્ય રીતે રજૂ કરાયેલી રજૂઆત મુજબ, તેને સંબંધિત વાહનમાં વહન કરવાની મંજૂરી આપી શકાતી નથી. આવી ગાડી ચલાવવી એ કાયદાની કલમ 113 નું ઉલ્લંઘન ગણાશે. જે હેતુ માટે મહત્તમ માન્ય વજન નક્કી કરવામાં આવ્યું છે તે સ્પષ્ટ છે. જોગવાઈઓનું અવલોકન કરતાં સ્પષ્ટ થાય છે કે ટ્રકનું મહત્તમ કુલ વજન (ટ્રકમાં 'GVB') 16.2 ટન છે જે લગભગ 9 ટન લોડિંગને સક્ષમ કરે છે. લોડ રેટિંગ મુખ્યત્વે રસ્તાની ડિઝાઇન, ભારતીય રસ્તાઓની વિશિષ્ટતાઓ પર આધારિત છે. સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ રૂલ્સ, 1989 (ટ્રકમાં 'કેન્દ્રીય નિયમો') ના નિયમ 95(2) વાહનોના GVB ના ડિસ્ક્સેશનને આવરી લેતા સિદ્ધાંતો સૂચવે છે. તે નીચે મુજબ વાંચે છે:-

"નિયમ ૯૫(૨): વાહનના દરેક એક્સલનું મહત્તમ કુલ વાહન વજન અને મહત્તમ સલામત એક્સલ વજન, પેટા-નિયમ (૧) મુજબ પ્રકારો દ્વારા વહન કરવા માટે મંજૂર કરાયેલ કદ, પ્રકૃતિ અને પ્રકારોની સંખ્યા અને મહત્તમ વજનને ધ્યાનમાં લેતા, - (૧) નિયમ ૧૨૬ ના પાલન માટે પરીક્ષણ એજન્સીઓ દ્વારા યોગ્ય રીતે પ્રમાણિત કરાયેલા કુલ વાહન વજન અને એક્સેલ વજનનું વાહન રેટિંગ, અથવા

(૨) કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા સૂચિત કરાયેલા દરેક વાહનનું મહત્તમ વાહન

વજન અને મહત્તમ સલામત એક્સેલ વજન,

અથવા

(૩) વાહનના એક્સેલ (એક્સલ્સ) પર ફીટ કરેલા ટાયરના કદ અને

સંખ્યા માટે પેટા-નિયમ (૧) માં ઉલ્લેખિત ટાયર દ્વારા વાહન

કરવા માટે માન્ય મહત્તમ કુલ ભાર.

જે ઓછું હોય તે:

જોકે, મલ્ટી એક્સલ વાહનો સહિત, બધા વાહનોના સંદર્ભમાં મહત્તમ

કુલ વાહન વજન, બધા મહત્તમ સલામત એક્સલ વજનના કુલ

સરવાળા કરતાં વધુ ન હોય."

ભારત સરકારે વિવિધ શ્રેણીના વાહનો માટે GVB પણ નક્કી કર્યું હતું.

સપાટી પરિવહન મંત્રાલય (માર્ગ પરિવહન અને ધોરીમાર્ગ વિભાગ)

(પરિવહન શાખા) દ્વારા જારી કરાયેલ 18 ઓક્ટોબર, 1996 (નંબર

S0728(E) અને 26 મે, 2000 (નંબર S05 1 7E) ના રોજની

સૂચનાઓનો સંદર્ભ લઈ શકાય છે.

ભારત સંઘ દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબ પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે

ઓવરલોડિંગ રસ્તાની સપાટીને નોંધપાત્ર નુકસાન પહોંચાડે છે અને ઓટો

ઉત્સર્જન દ્વારા પ્રદૂષણ પણ ફેલાવે છે. ઓવરલોડ વાહનો પણ ફક્ત પોતાના માટે જ નહીં, પરંતુ અન્ય માર્ગ વપરાશકર્તાઓ માટે પણ સલામતીનું જોખમ છે. એ નિર્દેશ કરવામાં આવે છે કે કાયદા અને કેન્દ્રીય નિયમોની જોગવાઈઓનો અમલ કરવાની જવાબદારી રાજ્ય સરકારની હોવાથી, કેન્દ્ર સરકારે તેમને કાયદા અને કેન્દ્રીય નિયમોની જોગવાઈઓનો કડક અમલ કરવાની સલાહ આપી છે. એવું લાગે છે કે પરિવહન વિકાસ પરિષદની 30મી બેઠકમાં આ મુદ્દા પર ચર્ચા કરવામાં આવી હતી જ્યાં નીચેના નિર્ણયો લેવામાં આવ્યા હતા:-

"(૧) મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ અને સેન્ટ્રલ મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ હેઠળ ઓવરલોડિંગ સંબંધિત જોગવાઈઓનો કડક અમલ.

(૨) રાજ્ય સરકારો ઓવરલોડિંગને કાયદેસર બનાવતા ખાસ કાર્ડ/પાસ જારી કરશે નહીં.

(૩)

(૪)

(પ) ઓવરલોડિંગના રીઢો ગુનેગારોને નોંધણીનું નવીકરણ ન કરવું અને પેનિટનો ઇનકાર કરવો.

કલમ 202 હેઠળ રચનાની શક્તિના આધારે ઘણા રાજ્યો ગ્રીન કાર્ડ/ગોલ્ડન પાસ જારી કરી રહ્યા હોવાની ફરિયાદો મળી હતી. આ બાબતની તપાસ કર્યા પછી કેન્દ્ર સરકારે સંબંધિત રાજ્યોને આવા કાર્ડ/પાસ બંધ કરવા વિનંતી કરી.

રાજ્યો તરફથી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલે રજૂઆત કરી હતી કે કાર્ડ/પાસ આપવાની સિસ્ટમ બંધ કરી દેવામાં આવી છે. જોકે, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે મોટી સંખ્યામાં વાહનોમાંથી વધારાનું વજન ઉતારવાથી ટ્રાફિક સમસ્યાઓ અને અન્ય ઘણી વ્યવહારુ સમસ્યાઓ ઊભી થાય છે જેનો ઉકેલ લાવવાની જરૂર છે.

ગુજરાત રાજ્યએ જણાવ્યું છે કે ખાસ ટોકનની સિસ્ટમ શરૂ કરવામાં આવી હતી, પરંતુ કેન્દ્ર સરકારના અધિકારીઓ સાથે ચર્ચા કર્યા પછી તે પાછી ખેંચી લેવામાં આવી છે. દાખલ કરાયેલા પ્રતિ-એફિડેવિટમાં આ મુજબ જણાવાયું છે. હરિયાણા રાજ્યના વિદ્વાન વકીલે જણાવ્યું છે કે પ્રતિ-એફિડેવિટ દાખલ કરવામાં આવ્યું ન હતું, પરંતુ અગાઉ જારી કરાયેલ સૂચના પાછી ખેંચી લેવામાં આવી છે. ઓરિસ્સા રાજ્યના વિદ્વાન વકીલે

રજૂઆત કરી હતી કે અગાઉ એક યોજના કાર્યરત હતી, પરંતુ ૧૩/૧૦/૨૦૦૩ ના રોજ કેન્દ્ર સરકારના અધિકારીઓ સાથે ચર્ચા કર્યા પછી તે પાછી ખેંચી લેવામાં આવી છે. મહારાષ્ટ્ર રાજ્યના વિદ્વાન વકીલે રજૂઆત કરી હતી કે ૨૪/૬/૧૯૯૬ ના રોજ જાહેરનામું જારી કરવામાં આવ્યું છે અને ક્રમાંક ૧૯ પર ચક્રવૃદ્ધિ શુલ્કની મર્યાદા સૂચવવામાં આવી છે. જોકે, તે સ્વીકાર્ય છે કે મહત્તમ વજન નક્કી કરવાનો ઉદ્દેશ ખાસ ધ્યાન આપવામાં આવ્યું નથી. ખાતરી આપવામાં આવી હતી કે કલમ ૧૧૩ અને ૧૧૪ ના ઉદ્દેશ્યને ધ્યાનમાં રાખીને યોગ્ય સૂચના ટૂંક સમયમાં જારી કરવામાં આવશે. મધ્યપ્રદેશ રાજ્યના વિદ્વાન વકીલનો પણ આવો જ અભિપ્રાય છે. યુપી રાજ્યના વિદ્વાન વકીલે તેમના દ્વારા દાખલ કરાયેલા પ્રતિ-સોગંદનામામાં રજૂ કર્યું હતું કે ૧ ડિસેમ્બર, ૨૦૦૩ ના રોજ જાહેરનામા દ્વારા અગાઉ જારી કરાયેલ જાહેરનામું પાછું ખેંચી લેવામાં આવ્યું છે. રાજસ્થાન રાજ્યના વિદ્વાન વકીલે સ્પષ્ટપણે સ્વીકાર્યું છે કે જારી કરાયેલ જાહેરનામું પાછું ખેંચવામાં આવ્યું નથી, પરંતુ તે તાત્કાલિક કરવામાં આવશે. કર્ણાટક રાજ્યની સ્થિતિ પણ આવી જ છે.

નોંધનીય છે કે કલમ ૧૯૪ અને ૨૦૦ ની બંધારણીય માન્યતાને પડકારવામાં આવી હતી. પી રત્નાકર રાવ અને અન્ય વિરુદ્ધ એપી સરકાર અને અન્ય, [૧૯૯૬] ૫ એસસીસી ૩૫૯ માં નોંધવામાં આવ્યું હતું કે કલમ

૨૦૦(૧) હેઠળ રાજ્ય સરકારને ગુનામાં વધારો કરવા માટે મહત્તમ દર નક્કી કરવા માટે આપવામાં આવેલ વિવેકાધિકાર ગેરમાર્ગે દોરાયેલ, બિન-માનક અને મનસ્વી નથી. અન્ય બાબતોની સાથે, તે નીચે મુજબ ઠરાવવામાં આવ્યું હતું:

"હાઇકોર્ટ સમક્ષ ઉઠાવવામાં આવેલ અને અરજદારો તરફથી વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ શ્રી રાજીવ ધવન દ્વારા અમારી સમક્ષ પુનરાવર્તિત કરાયેલ દલીલ એ છે કે કાયદાની કલમ ૨૦૦(૧) માં આપવામાં આવેલ વિવેકબુદ્ધિ બિનમાર્ગદર્શિત, અપ્રમાણિક અને મનસ્વી છે. જ્યાં સુધી કોઈ આરોપીને કલમ ૧૯૪ હેઠળ દોષિત ઠેરવવામાં ન આવે ત્યાં સુધી, તેના હેઠળ દંડ વસૂલવાનો અધિકાર ઉદ્ભવશે નહીં. જ્યારે કલમ ૨૦૦ હેઠળ ઉલ્લેખિત રકમ માટે ગુનામાં વધારો કરવા માટે કોર્ટને વિવેકબુદ્ધિ આપવામાં આવે છે, ત્યારે તેને ચોક્કસ રકમ દ્વારા સ્તરીકૃત કરી શકાતી નથી. તેથી, તે સ્પષ્ટ થશે કે ગુનામાં વધારો કરવા માટે મહત્તમ દર નક્કી કરવાની સત્તાનો ઉપયોગ ગેરકાયદેસર, મનસ્વી અને બંધારણની કલમ ૧૪ નું ઉલ્લંઘન કરે છે. અમને દલીલમાં કોઈ બળ જણાતું નથી. કલમ ૧૧૩ થી ૧૧૫ ના ઉલ્લંઘન માટે, કલમ ૧૯૪ દંડની મંજૂરી આપે છે અને તેના ઉલ્લંઘન માટે દોષિત ઠેરવવા પર, કલમ અહીં પહેલા વર્ણવેલ દંડ

સાથે સજા મંજૂર કરે છે. આ કલમ રાજ્ય સરકારને કાયદા હેઠળ પ્રતિનિધિ તરીકે ગુનાઓમાં વધારો કરવા માટેની રકમનો ઉલ્લેખ કરવા માટે માર્ગદર્શન આપશે. કલમ 200 ની પેટા-કલમ (1) હેઠળ ગણતરી કરેલ.

અધિકૃત અધિકારી હંમેશા ગુનામાં વધારો કરે તે ફરજિયાત નથી. તે આરોપીની ગુનામાં વધારો કરવાની ઇચ્છા પર શરતી છે. તે ફરિયાદ કેસની સ્થાપના પહેલાં પણ કરી શકાય છે. જો અરજદાર ગુનો વધારવાની ઇચ્છા રાખે છે, તો અધિકૃત અધિકારીને ગુનો સુધારવા અને આરોપીને તે ચૂકવવા માટે બોલાવવાનો અધિકારક્ષેત્ર અને અધિકાર મળે છે. તેના પાલન પર, કાર્યવાહી, જો પહેલાથી જ શરૂ કરવામાં આવી હોય, તો તે બંધ કરવામાં આવશે અથવા આગળ કોઈ કાર્યવાહી શરૂ કરવામાં આવશે નહીં. આરોપી તરફથી ગુનામાં વધારો સ્વીકારવાની અથવા યોગ્ય કોર્ટમાં કાર્યવાહીનો સામનો કરવાની ઇચ્છા અથવા ઇચ્છાનો વિષય છે. કરવામાં આવેલા ગુનાઓ માટે દંડની રકમના કેનાલાઇઝેશન અને પ્રિસ્ક્રિપ્શનના સંદર્ભમાં, કલમ 194, દંડ અને ચાર્જિંગ કલમ મહત્તમ બાહ્ય મર્યાદા નક્કી કરે છે જેમાં સંયોજન ફી નિર્ધારિત કરવામાં આવશે. સોંપાયેલ કાયદા દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતા વિવેકબુદ્ધિ, એટલે કે, એક્ઝિક્યુટિવ

કાયદામાં સ્પષ્ટીકરણ દ્વારા નિયંત્રિત થાય છે. તે જરૂરી નથી કે કલમ
· 200 માં જ તે વતી વિગતો હોવી જોઈએ. જ્યાં સુધી ચક્રવૃદ્ધિ ફી
દંડ કલમ દ્વારા નિર્ધારિત દંડ કરતાં વધુ ન હોય, ત્યાં સુધી તેને
અતિશય, અતાર્કિક અથવા માર્ગદર્શન વિનાની જાહેર કરી શકાતી
નથી.

એ વાત નિર્વિવાદ છે કે કમ્પાઉન્ડિંગની સત્તા રાજ્ય સરકાર પાસે છે, પરંતુ
તે સંદર્ભમાં જારી કરાયેલ જાહેરનામું તે ગુનાને ચાલુ રાખવા માટે અધિકૃત
કરી શકતું નથી જેને નિશ્ચિત રકમની ચુકવણી દ્વારા કમ્પાઉન્ડિંગ કરવાની
મંજૂરી આપવામાં આવી છે. જો તેને ચાલુ રાખવાની મંજૂરી આપવામાં
આવે, તો તે ગુનાના નવા આક્રમણ સમાન બનશે જેના માટે કમ્પાઉન્ડિંગ
કરવામાં આવ્યું હતું. જે રાજ્ય સરકારોએ હજુ સુધી સૂચનાઓ પાછી ખેંચી
નથી લીધી તેઓ તાત્કાલિક આ કાર્ય કરશે. જ્યાં સુધી હાઇલાઇટ કરેલી
વ્યવહારિક મુશ્કેલીઓનો સંબંધ છે, તે રાજ્ય સરકારોનું કામ છે કે તેઓ
જરૂરી વ્યવસ્થા કરે જેથી હાઇલાઇટ કરેલી મુશ્કેલીઓનો ઉકેલ રાજ્ય
સરકાર પોતે જ કોઈપણ રીતે કાયદાકીય પ્રિસ્ક્રિપ્શનોને ઓળંગ્યા વિના
યોગ્ય રીતે લાવી શકે.

તેથી, ખર્ચ અંગે કોઈ આદેશ આપ્યા વિના રિટ અરજીનો નિકાલ કરવામાં
આવે છે.

રિટ પિટિશનનો નિકાલ.

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

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.*