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

<u>DISCLAIMER:</u> 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.

==========

[૨૦૨૩] ૧૨ એસ. સી. આર. ૨૪૧:૨૦૨૩ **INSC** ૮૩૨

કેસની વિગતો

મેસર્સ બાજ એલિયન્સ જનરલ ઇન્શ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ.

વિરુદ્ધ

રામભા દેવી અને અન્યો

(સિવિલ અપીલ નંબર ૮૪૧/૨૦૧૮)

સપ્ટેમ્બર ૧૩,૨૦૨૩

[ડૉ. ધનંજય વાય ચંદ્રચૂડ, ભારતના મુખ્ય ન્યાયાધીશ, હૃષિકેશ રોય,

પામિદિઘંતમ શ્રી નરસિમ્હા, પંકજ મિથલ અને મનોજ મિશ્રા, ન્યાયમૂર્તિઓ]

હેડનોટ્સ

વિચારણા માટે મુદ્દો ("હળવા મોટર વાહન" ના સંદર્ભમાં ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિ લાઇસન્સના આધારે ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ વજન ધરાવતું "હળવા મોટર વાહન વર્ગનું પરિવહન વાહન" ચલાવવા માટે હકદાર હોઈ શકે છે.)

મોટર વાહન અધિનિયમ ૧૯૮૮–"હળવા મોટર વાહન" ના સંદર્ભમાં ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિ–તે લાઇસન્સના આધારે ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ વજન ધરાવતું "હળવા મોટર વાહન વર્ગનું પરિવહન વાહન" ચલાવવાનો હકઃ

યોજાયો હતોઃ મુકુંદ દેવાંગનના કેસમાં જે નિર્ણય હળવા મોટર વાહન માટે લાઇસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિને અલગ પરિવહન વાહનના લાઇસન્સ વિના તે લાઇસન્સના આધારે પરિવહન વાહન ચલાવવા માટે સક્ષમ બનાવે છે, તે કાયદાકીય ઉદ્દેશ સાથે સુસંગત હોવાનું જણાતું નથી–વ્યક્ત કરેલા કાયદાની સ્થિતિમાં કોઈ ફેરફારની અસર મોટી સંખ્યામાં વ્યક્તિઓ પર પડશે જેમણે વીમો મેળવ્યો છે અને મુકુંદ દેવાંગનના કેસ પર આધાર રાખીને એલએમવી લાઇસન્સ સાથે વ્યાપારી વાહનો ચલાવી શકે છે–સામાજિક ક્ષેત્ર પરના નિર્ણયને ઉલટાવી દેવાની અસર એ એક પાસું છે જેને સરકારના નીતિગત નિર્ણયો દ્વારા સંતુલનમાં મૂકવું પડશે આમ, કેન્દ્ર સરકાર માટે આ બાબત પર નવેસરથી ધ્યાન આપવું અને તે નક્કી કરવું જરૂરી રહેશે કે નીતિ પસંદગીઓ અને નિર્ણયો લેવામાં તેની

મર્યાદામાં આવતી વિવિધ બાબતોને ધ્યાનમાં રાખીને કાયદામાં ફેરફાર જરૂરી છે કે કેમ–કેન્દ્ર સરકારે નિયત સમયગાળાની અંદર આ કવાયત હાથ ધરવા વિનંતી કરી હતી અને ત્યારબાદ કાર્યવાહી હાથ ધરવામાં આવશે.

શહેરો અને અન્ય સંદર્ભોની યાદી

મુકુંદ દેવાંગન વિરુદ્ધ ઓરિએન્ટલ ઇન્શ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ (૨૦૧૭) ૧૪ એસ. સી. સી. ૬૬૩–નો ઉલ્લેખ.

અન્ય કેસ વિગતોમાં પડકારેલ ઓર્ડર અને અરજીઓનો સમાવેશ થાય છે

સિવિલ અપીલ/એક્સ્ટ્રા ઓર્ડિનરી જ્યુરિસડિક્શનઃસિવિલ અપીલ નંબર ૮૪૧/૨૦૧૮.

એસ. બી. સિવિલ મિસેલેનિયસ અપીલ No.૫૧૨૭/૨૦૧૧ માં જોધપુર ખાતે રાજસ્થાન હાઈકોર્ટના ન્યાયિક અદાલતના ૦૪.૦૮.૨૦૧૭ ના ચુકાદા અને આદેશમાંથી.

સાથે

૨૦૧૮ની એસએલપી (સી) નંબર ૧૦૯૧૮,૯૬૦૪,૯૬૧૩, ડાયરી નંબર (ઓ).૨૪૮૩૪, ૨૫૨૫૬ ૨૦૧૮નો એસએલપી (સી) નંબર ૨૦૧૮નો ૨૪૬૭૧, ડાયરી નંબર (ઓ).૩૨૭૫૩, ૩૨૭૫૬, ૩૭૦૫૫, ૩૯૦૫૯ ૨૦૧૮ની એસએલપી (સી) નંબર ૪૨૬,૨૦૧૯ની ૫૦૫–૫૦૬,૨૦૧૮ની એસએલપી (સી) નંબર ૧૭૫૦૬, ડાયરી નંબર (ઓ).૨૩૬૩૮, ૨૪૧૩૭, ૨૪૫૩૦, ૨૪૫૩૪ ૨૦૧૮ની એસએલપી (સી) સંખ્યા. ૫૯૫૮,૮૯૧૮–૮૯૧૯,૨૦૧૯ની ૧૧૫૦૩–૧૧૫૦૪,૨૦૨૦ની SLP (C) સંખ્યા. ૮૨૭૭,૨૦૨૨ની SLP (C) સંખ્યા. ૮૧૨૩–૮૧૨૪,૨૦૧૭ની SLP (C) સંખ્યા. ૧૪૬૪૫–૧૪૬૪૬,૩૫૪૭૨–૩૫૪૭૩,૨૦૧૮ની SLP (C) સંખ્યા. ૬૦૫૫,૨૦૧૯ની SLP (C) સંખ્યા. ૧૮૮૪૯,૨૦૪૪૯,૨૧૫૪૭,૨૦૧૯ની C. A. સંખ્યા. ૮૦૦૧–૮૦૦૨,૨૦૧૯ની SLP (C) સંખ્યા. ૨૦૨૦નો ૭૬૬ નંબર, ૨૦૧૯નો SLP (C) નંબર ૨૪૫૪૫,૩૦૬૦૧ નંબર, ૨૦૨૧નો SLP (C) નંબર ૬૯૬ નંબર, ૨૦૧૮નો CA નંબર ૧૪૭૭,૮૪૨,૧૪૭૯,૪૮૩,૧૫૦૬,૧૪૭૮ નંબર, ૨૦૧૭નો ડાયરી નંબર ૪૦૪૦૬ નંબર, ૨૦૧૮નો CA નંબર ૧૪૭૬ નંબર, ૨૦૧૭નો ડાયરી નંબર ૪૧૯૪૯ નંબર, ૨૦૧૮નો SLP (C) નંબર ૨૬૮૪–૨૬૮૫,૫૯૭,૫૨૪ નંબર, ૨૦૧૮નો ડાયરી નંબર ૨૫૨૪ નંબર, SLP (C) નંબર. ૨૦૧૮નો ૧૯૨૪૨–૧૯૨૪૪,૨૦૧૮નો ડાયરી નંબર ૨૩૬૩૬,૨૦૧૮નો SLP (C) નંબર ૨૮૯૦૬, SLP (C) નંબર ૧૩૩૧૫,૨૦૧૯નો ૧૪૫૨૩–

૧૪૫૨૪,૨૦૧૭નો ડાયરી નંબર ૩૭૨૭૦,૨૦૧૮નો C. A. નંબર ૧૪૭૫,૨૦૧૮નો SLP (C) નંબર ૫૦૬૫,૧૦૪૫૯,૯૦૮,૬૬૬૮, ડાયરી નંબર (ઓ).૪૮૬૯, ૬૧૧૯, ૬૨૬૪ ૨૦૧૮ની એસએલપી (સી) સંખ્યા ૮૮૧૬,૯૬૦૭,૯૬૧૦,૯૬૧૨,૯૬૦૬,૯૬૦૯, ડાયરી સંખ્યા (ઓ).૯૯૬૩, ૯૯૭૦, ૯૯૦ ૨૦૧૮નો એસએલપી (સી) નંબર ૫૧૯૩,૫૧૮૮,૯૬૧૧,૯૬૦૮,૨૦૧૮નો ૯૬૦૫,૨૦૨૩નો એસએલપી (સી) નંબર ૨૦૨૨૧

અપીરીઅન્સ

તુષાર મહેતા, સોલિસિટર જનરલ, આર. વેંકટરમાની, એટર્ની જનરલ, જયંત કે સુદ, સિદ્ધાર્થ દવે, જયંત ભૂષણ, નીરજ કિશન કૌલ, શ્રીમતી અનિતા શેનોય, સિનિયર એડવો., જગદીશ ચંદ્ર સોલંકી, સુશ્રી અર્ચના પાઠક દવે, કાર્તિક જસરા, વૈભવ દ્વિવેદી, એ. એન. કૃષ્ણ સ્વામી, ઉદય ખન્ના, અવનીશ દવે, જગદીશ સી. સોલંકી, સુશ્રી રિયા સેઠી, પ્રત્યુષ શ્રીવાસ્તવ, સુશ્રી વિધિ ઠાકર, પ્રમોદ કુમાર વિશ્નોઈ, પ્રસ્તુત દલવી, કુમાર પ્રશાંત, તુષાર ભૂષણ, અમર્ત્ય ભૂષણ, યોજના મેહરા, કેતન પોલ, સુકાંત વિક્રમ, સુશ્રી સાક્ષી મિત્તલ, વિષ્ણુ મેહરા, કુણાલ મલ્હોત્રા, અમિત કુમાર સિંહ, સુશ્રી કે. એનાતોલી સેમા, સુશ્રી ચુબાલેમલા ચાંગ, પ્રાંગ ન્યૂમાઈ, અભસીક ગોલા, વિરેશ બી. સહારિયા, અક્ષત અગ્રવાલ, રાજીવ કુમાર, પી. કે. શેઠ, સુશ્રી મંજીત ચાવલા, શ્રીમતી ઉષા પંત

કુકરેતી, સુશ્રી મીનાક્ષી મિધા, કપિલ મિધા, સુશ્રી ગર્વ સિંહ, સુશ્રી સમીક્ષા ગુપ્તા, ગર્વ સિંહ, ચંદ્ર શેખર અશરી, સુશ્રી હેતુ અરોરા સેઠી, રાજીવ મહેશ્વરાનંદ રોય, ડૉ. મીરા અગ્રવાલ, રમેશ ચંદ્ર મિશ્રા, સંદીપ ઝા, રામ એકબલ રોય, બિનય કુમાર દાસ, સુશ્રી નેહા દાસ, સુશ્રી પ્રિયંકા દાસ, સુશ્રી અમન નિહાલ, સંજય કુમાર સિંહ, રવિશંકર રવિ, સંજય કુમાર લાલ દાસ, અભિષેક કુમાર ગોલા, અભિષેક કે ગોલા, સુધીર નાગર, અનિલ કુમાર, સુશ્રી અમૃતા સ્વરૂપ, રાજેશ કુમાર ગુપ્તા, ગણેશ કુમાર આર, સંજય કુમાર દુબે, વિવેક કુમાર પાંડે, શુચી સિંહ, રાકેશ કુમાર તિવારી, કૃષ્ણ કાંત દુબે, ઉજ્જવલ કુમાર દુબે, રામ લાલ રોય, પુનીત દામોદર, સી. જ્યોર્જ થોમસ, સન્યત લોઢા, ધ્રુવ શર્મા, રાઘવ અગ્રવાલ, તોશિવ ગોયલ, સુશ્રી રવિના કિન્ખાબવાલા, સુશ્રી પ્રાચી પાંડે, વિવેક માથુર, સિદ્ધાર્થ અગ્રવાલ, ઈવાન, આયુષમા અવસ્થી, સુશ્રી નમ્રતા સારા કાલેબ, પરીતા, સુશ્રી મોહિની પ્રિયા, દેવવ્રત, સુશ્રી ચારુ સાંગવાન, અનુપ કુમાર, અભિજીત બેનર્જી, સુશ્રી સ્વાતિ સેતિયા, દેવેશ કુમાર અગ્નિહોત્રી, સચિન શર્મા, અનુજ ભંડારી, રજત ગુપ્તા, ગૌરવ જૈન, શ્રીમતી દિશા ભંડારી, શ્રીમતી અંજલિ દોશી, કૌસ્તુભ શુકલા, અભિષેક ગોલા, અનિલેન્દ્ર પાંડે, સુશ્રી પ્રિયા કશ્યપ , રાજીવ કુમાર રંજન, સુશ્રી શાલિની કૌલ, મલ્લિકાર્જુન વિભાગ માઇલર, અશોક બન્નિદિન્ની, સુજીત કુમાર, નિશાંત પાટિલ, આયુષ પી શાહ, વિગ્નેશ આદિત્ય એસ, ત્રિપુરારી રે, નિત્યાનંદ મૂર્તિ પી, શ્રીમતી ભાનુ પ્રભા, બલવંત સિંહ બિલ્લૌરિયા, વિવેકાનંદ સિંહ, અનિરુદ્ધ રે, અત્રુલ વાડેરા, એન સુરેશા,

રાજિંદર સિંહ, સુશ્રી શિલ્પા સિંહ, સુશીલ કુમાર શર્મા, પહલાદ સિંહ શર્મા, વિરેન્દ્ર કુમાર, મનીષ કુમાર મિશ્રા, ક્ષિતિજ વેદવાલ, સલિલ પોલ, પોલ, સુશ્રી મંજીત ચાવલા, મેસર્સ નુલી એન્ડ નુલી, સિબો શંકર મિશ્રા, મંજુનાથ મેલેડ, સંદીપ શર્મા, શ્રીમતી વિજયલક્ષ્મી ઉદાપુડી, અનિલ કુમાર, સુભ્રો સાન્યાલ, પ્રકાશ રંજન નાયક, સી. બી. ગુરુરાજ, બલરામ નાયક, અનિમેષ દુબે, સુશ્રી લક્ષ્મી હરિભાઈ નકુમ, શરણાગૌડા પાટિલ, શ્રીમતી સુપ્રિતા પાટિલ, મેસર્સ એસ–લીગલ એસોસિએટ્સ, પ્રદીપ ગૌર, અમિત ગૌર, સુનીલ કુમાર સેઠી, સુશ્રી શ્વેતા સિંહા, રામેશ્વર પ્રસાદ ગોયલ , પી. બી. સુરેશ, વિપિન નાયર, અરિંદમ ઘોષ, કાર્તિક જયશંકર, અંશુમાન બહાદુર, પી.શશાંક, શ્રીમતી માધવી યાદવ, એ. એન. કૃષ્ણાસ્વામી, નવનીત કુમાર, સૌરભ તિવારી, પારિજાત કિશોર, ફૈઝલ શેરવાની, શિખર દીપ અગ્રવાલ, શિવી સેઠી, ઓંકાર ઠાકુર, એમ. શોએબ આલમ, સુશ્રી ફૌજિયા શકીલ, ઉજ્જ્વલ સિંહ, સુશ્રી ગરિમા ચૌધરી, સુશ્રી અગસ્ત્ય સેન, વકીલો.હાજર પક્ષો માટે.

સુપ્રીમ કોર્ટનો ચુકાદો/આદેશ

હુકમ

૧. બંધારણીય બેન્ચ સમક્ષ આ સંદર્ભ ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેન્ચના ૮ માર્ચ ૨૦૨૨ના આદેશના અનુસરણમાં ઉદભવે છે.ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેન્ચ બે

ન્યાયાધીશો દ્વારા આપવામાં આવેલા સંદર્ભની સુનાવણી કરી રહી હતી, જે ૩ મે ૨૦૧૮ના રોજ કરવામાં આવી હતી.

૨. પ્રાથમિક મુદ્દો જે બંધારણીય બેન્ચને મોકલવામાં આવ્યો છે તે એ છે કે શું "હળવા મોટર વાહન" ના સંદર્ભમાં ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિ લાઇસન્સના આધારે "હળવા મોટર વાહન વર્ગનું પરિવહન વાહન" ચલાવવા માટે હકદાર હોઈ શકે છે, જેનું વજન ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય.

૩. આ મુદ્દાને મુકુંદ દેવાંગન વિરુદ્ધ ઓરિએન્ટલ ઇન્શ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ, (૨૦૧૭) ૧૪ એસસીસી ૬૬૩માં ત્રણ ન્યાયાધીશોની ખંડપીઠે હાથ ધર્યો હતો. ચુકાદામાં જે તારણો પર પહોંચ્યા હતા તે નીચેની શરતોમાં હતાઃ

> "૬૦.આમ, આપણે એવા પ્રશ્નોના જવાબ આપીએ છીએ જે આપણને આ રીતે સંદર્ભિત કરવામાં આવે છેઃ
>
> ૬૦.૧."કાયદાની કલમ ૨ (૨૧) માં વ્યાખ્યાયિત હળવા મોટર વાહનમાં કલમ ૨ (૧૫) અને ૨ (૪૮) સાથે વાંચીને કલમ ૨ (૨૧) માં નિર્ધારિત વજન અનુસાર પરિવહન વાહનનો સમાવેશ થશે.આવા પરિવહન

વાહનોને સુધારા અધિનિયમ ૫૪/૧૯૯૪ ના આધારે હળવા મોટર વાહનની વ્યાખ્યામાંથી બાકાત રાખવામાં આવ્યા નથી.

૬૦.૨.એક પરિવહન વાહન અને સર્વવ્યાપી બસ, જેનું કુલ વજન ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય તે હળવા મોટર વાહન અને મોટર કાર અથવા ટ્રેક્ટર અથવા રોડરોલર પણ હશે, જેનું "ભાર વગરનું વજન" ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય અને કલમ ૧૦ (૨) (ડી) માં પૂરા પાડવામાં આવેલ "હળવા મોટર વાહન" નો વર્ગ ચલાવવા માટે ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ ધારક પરિવહન વાહન અથવા સર્વવ્યાપી વાહન ચલાવવા માટે સક્ષમ છે, જેનું કુલ વજન ૭૫૦૦ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય અથવા મોટર કાર અથવા ટ્રેક્ટર અથવા રોડરોલર, જેનું "ભાર વગરનું વજન" ૭૫ કિલોગ્રામથી વધુ ન હોય. એટલે કે, ઉપર સૂચવ્યા મુજબ હળવા મોટર વાહન વર્ગના પરિવહન વાહનને ચલાવવા માટે લાઇસન્સ પર કોઈ અલગ સમર્થનની જરૂર નથી.કલમ ૧૦ (૨) (ડી) હેઠળ જારી કરાયેલ લાઇસન્સ ફોર્મમાં સુધારા અધિનિયમ ૫૪/૧૯૯૪ અને ૨૮-૩-૨૦૦૧ પછી પણ માન્ય રહે છે.

૬૦.૩.કલમ ૧૦ (૨) (ઇ) માં "મધ્યમ માલ વાહન", કલમ ૧૦ (૨) (એફ) માં "મધ્યમ પેસેન્જર મોટર વાહન", કલમ ૧૦ (૨) (જી) માં

"ભારે માલ વાહન" અને કલમ ૧૦ (૨) (એચ) માં "ભારે પેસેન્જર મોટર વાહન" નો સમાવેશ કરતી કલમ ૧૦ (૨) (ઇ) ની કલમ (ઇ) થી (એચ) ની કલમોને બદલીને અધિનિયમ ૫૪/૧૯૯૪ W. E. F. ૧૪–૧૧–૧૯૯૪ ના આધારે કરવામાં આવેલા સુધારાની અસર, કલમ ૧૦ (૨) (ઇ) માં "પરિવહન વાહન" અભિવ્યક્તિ સાથે બદલવામાં આવી છે. .તે પરિવહન વાહનને કાયદાની કલમ ૧૦ (૨) (ડી) અને કલમ ૨ (૪૧) એટલે કે હળવા મોટર વાહનના કાર્યક્ષેત્રમાંથી બાકાત રાખતું નથી.

૬૦.૪."પરિવહન વાહન" દાખલ કરીને ફોર્મ ૪ માં સુધારાની અસર માત્ર તે શ્રેણીઓ સાથે સંબંધિત છે જે વર્ષ ૧૯૯૪ માં બદલવામાં આવી હતી અને "હળવા મોટર વાહન" ના વર્ગના પરિવહન વાહન માટે ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ મેળવવાની પ્રક્રિયા તે જ છે જે તે હતી અને બદલવામાં આવી નથી અને પરિવહન વાહન ચલાવવા માટે અલગ સમર્થન મેળવવાની જરૂર નથી, અને જો કોઈ ડ્રાઇવર હળવા મોટર વાહન ચલાવવા માટે લાઇસન્સ ધરાવે છે, તો તે તે અસર માટે કોઈપણ સમર્થન વિના આવા વર્ગનું પરિવહન વાહન ચલાવી શકે છે ".

૪. જ્યારે ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેન્ચ સમક્ષ સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો ત્યારે વીમા કંપનીઓ વતી હાજર રહેલા વકીલે રજૂઆત કરી હતી કે મુકુંદ દેવાંગન

(ઉપરોક્ત) ના ચુકાદામાં મોટર વાહન અધિનિયમ ૧૯૮૮ (અધિનિયમ) ની કેટલીક જોગવાઈઓ ધ્યાનમાં લેવામાં આવી નથી.ખાસ કરીને, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે કલમ ૩ જણાવે છે કે "કોઈ પણ વ્યક્તિ તેના પોતાના ઉપયોગ માટે ભાડે લીધેલ મોટર કેબ અથવા મોટર સાયકલ સિવાય અથવા કલમ ૭૫ ની પેટા–કલમ (૨) હેઠળ બનાવવામાં આવેલી કોઈપણ યોજના હેઠળ ભાડે લીધેલ પરિવહન વાહન નહીં ચલાવે, સિવાય કે તેનું ડ્રાઇવિંગ લાઇસન્સ તેને આવું કરવા માટે ખાસ હકદાર બનાવે".આ ઉપરાંત, રેફરલ આદેશમાં નોંધવામાં આવ્યું છે કે બે ન્યાયાધીશોની બેન્ચનો એવો પણ મત હતો કે મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં કાયદાની કલમ ૪ (૧), ૭ અને ૧૪ અને કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો ૧૯૮૯ના નિયમો ૫ અને ૩૧ સહિતની અન્ય જોગવાઈઓ ધ્યાનમાં લેવામાં આવી ન હતી.

૫. જ્યારે ૮ માર્ચ ૨૦૨૨ના રોજ રેફરલ આદેશ પસાર કરવામાં આવ્યો ત્યારે ભારત સંઘ આ અદાલત સમક્ષની કાર્યવાહીમાં પક્ષકાર ન હતો.

૬. ૨૦ જુલાઈ ૨૦૨૩ના રોજ બંધારણીય ખંડપીઠે વીમા કંપનીઓ વતી અને દાવેદારો વતી દલીલો સાંભળી હતી.આ અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું:

"૩ સુનાવણી દરમિયાન, પ્રતિવાદીઓની મુખ્ય દલીલોમાંની એક એવી છે કે મુકુંદ દેવાંગન વિરુદ્ધ ઓરિએન્ટલ ઇન્શ્યોરન્સ કંપની લિમિટેડ કેસમાં આ અદાલતની ત્રણ ન્યાયાધીશોની બેન્ચના ચુકાદાને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા માર્ગ પરિવહન અને ધોરીમાર્ગ મંત્રાલયમાં ૧૬ એપ્રિલ ૨૦૧૮ અને ૩૧ માર્ચ ૨૦૨૧ના રોજ જાહેરનામા બહાર પાડીને સ્વીકારવામાં આવ્યો હતો, જેના પરિણામે આ અદાલતના ચુકાદાને અનુરૂપ નિયમોમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો.

૪ અમારું માનવું છે કે ઉપરોક્ત પૃષ્ઠભૂમિને ધ્યાનમાં રાખીને માર્ગ પરિવહન અને ધોરીમાર્ગ મંત્રાલયમાં કેન્દ્ર સરકારની સ્થિતિ જરૂરી રહેશે.અમે ભારતના એટર્ની જનરલને આ મામલે અદાલતની મદદ કરવા વિનંતી કરીએ છીએ.

૭. ઉપરોક્ત અવતરણમાં નોંધ્યા મુજબ, ૧૬ એપ્રિલ ૨૦૧૮ના રોજનો પત્ર અને માર્ગ પરિવહન અને ધોરીમાર્ગ મંત્રાલયમાં ૩૧ માર્ચ ૨૦૨૧ના રોજ જાહેર કરાયેલ જાહેરનામું દાવેદારોના વકીલ વતી મદદ માટે દબાવવામાં આવ્યું હતું જેથી કેન્દ્ર સરકારે હકીકતમાં મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) ના ચુકાદાને અનુરૂપ નિયમોમાં સુધારો કરવા વિનંતી કરી શકાય.

૮. ભારતના એટર્ની જનરલ શ્રી આર. વેંકટરમાની કોર્ટની વિનંતીના જવાબમાં હાજર થયા છે અને લેખિત નોંધ રજૂ કરી છે.એટર્ની જનરલ દ્વારા રજૂ કરાયેલી નોંધ સૂચવે છે કેઃ

(અ).મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં ગુણોત્તરનો ઉપયોગ હળવા મોટર વાહન માટે લાઇસન્સ ધરાવતી વ્યક્તિને અલગ પરિવહન વાહન લાઇસન્સ વિના તે લાઇસન્સના આધારે પરિવહન વાહન ચલાવવા માટે સક્ષમ બનાવે છે; અને

((૨).મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં કાયદાની જોગવાઈઓ અને નિયમોનું આ અર્થઘટન કાયદાકીય ઉદ્દેશ સાથે સુસંગત નથી લાગતું.

૯. નોંધ એ પણ સૂચવે છે કે ૧૬ એપ્રિલ ૨૦૧૮ ના રોજનો પત્ર કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) ના ચુકાદાને આ અદાલત દ્વારા જાહેર કરાયેલા કાયદા તરીકે નોંધવામાં આવ્યો હતો.પરિણામે, ચુકાદાને અનુરૂપ નિયમોમાં વધુ સુધારો કરવા માટે ૩૧ માર્ચ ૨૦૨૧ના રોજ જાહેરનામું બહાર પાડવામાં આવ્યું હતું.જો કે, એટર્ની જનરલે રજૂઆત કરી છે કે આને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નીતિ ઘોષણા તરીકે ગણી શકાય નહીં અને, જેમ કે, પત્ર અને સૂચનામાં સ્પષ્ટ કરવા માટે કાયદાની સ્થિતિ પર કોઈ અસર અથવા નિર્ણાયકતા ન હોઈ શકે.

૧૦. તે જ સમયે, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે ભારત સંઘ મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં આ અદાલતના ચુકાદામાં સમજાયા મુજબ કાયદામાં કથિત ખામીઓને દૂર કરવા માટે માર્ગદર્શિકા/નિયમો જારી કરવાની જરૂર હોય તો તે માટે તૈયાર છે.

૧૧. સુનાવણી દરમિયાન કેન્દ્ર સરકારની ચોક્કસ રજૂઆત ઉપરાંત, કે તે કાયદાની સ્થિતિનું પુનઃમૂલ્યાંકન કરવા માટે તૈયાર છે, અમારો વિચાર છે કે કેન્દ્ર સરકાર માટે આ બાબત પર નવેસરથી નજર રાખવી જરૂરી રહેશે.અમે નીચેના કારણોસર આ દ્રષ્ટિકોણ અપનાવવા માટે વલણ ધરાવીએ છીએઃ

(અ).મોટર વાહન અધિનિયમ ૧૯૮૮ લાગુ થયો ત્યારથી, ખાસ કરીને છેલ્લા કેટલાક વર્ષોમાં નવી માળખાગત સુવિધાઓ અને ખાનગી પરિવહન વ્યવસ્થાઓ સ્થાપિત કરવા માટે નવી વ્યવસ્થાઓના ઉદભવ સાથે પરિવહન ક્ષેત્રમાં ઝડપી વિકાસ થયો છે.

((૨).કાયદાનું કોઈપણ અર્થઘટન અથવા રચનામાં જાહેર પરિવહન સુવિધાઓના વપરાશકર્તાઓની સલામતી પર અસર કરતી માર્ગ સલામતીની માન્ય ચિંતાઓને ધ્યાનમાં લેવી આવશ્યક છે.

(૩).મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં દર્શાવ્યા મુજબ કાયદાની સ્થિતિમાં કોઈપણ ફેરફાર નિઃશંકપણે તે વ્યક્તિઓ પર અસર કરશે જેમણે આ અદાલત દ્વારા જાહેર કરાયેલા કાયદાના આધારે વીમો મેળવ્યો છે અને જેઓ એલએમવી લાઇસન્સ સાથે વ્યાપારી વાહનો ચલાવી શકે છે.મોટી સંખ્યામાં લોકો તેમની આજીવિકા માટે આ ક્ષેત્ર પર નિર્ભર રહેશે; અને

(iv).મુકુંદ દેવાંગન (સુપ્રા) માં લેવાયેલો નિર્ણય લગભગ છ વર્ષ સુધી આ ક્ષેત્રમાં રહ્યો છે અને આ તબક્કે, ખાસ કરીને સામાજિક ક્ષેત્ર પર, નિર્ણયની ઉલટફેરની અસર એ એક એવું પાસું છે જેને સરકારની નીતિ શાખા દ્વારા સંતુલનમાં રાખવું પડશે.

૧૨. ઉપર દર્શાવેલ વિચારણાઓ એક જ દિશામાં હોય તે જરૂરી નથી.જો કે, તે બધા નીતિના મહત્વપૂર્ણ મુદ્દાઓ ઉઠાવે છે જેનું કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા મૂલ્યાંકન કરવું આવશ્યક છે.કાયદામાં ફેરફાર જરૂરી છે કે કેમ તે એક એવી બાબત છે જે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નીતિગત પસંદગીઓ અને નિર્ણયો લેવામાં તેના અધિકારક્ષેત્રમાં આવતા વિવિધ વિચારોને ધ્યાનમાં રાખીને વિચારપૂર્વક નિર્ણય લીધા પછી નક્કી કરવાની હોય છે.

૧૩. આ લાક્ષણિકતાઓને ધ્યાનમાં રાખીને, અમારું માનવું છે કે ૮ માર્ચ ૨૦૨૨ના સંદર્ભ આદેશ દ્વારા બંધારણીય બેન્ચને જે અર્થઘટનનો મુદ્દો મોકલવામાં આવ્યો છે, તે નીતિગત વિચારણાઓના કાળજીપૂર્વક મૂલ્યાંકનની રાહ જોવી જોઈએ, જે મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં મેળવેલા નિર્ણયને પાછો ખેંચવાની જરૂર છે કે કેમ અને જો એમ હોય તો, અલગ અલગ હિતોને ધ્યાનમાં રાખીને આગળનો માર્ગ અપનાવવો જોઈએ, જેમાંથી કેટલાક આદેશના અગાઉના ભાગમાં નોંધવામાં આવ્યા છે.

૧૪. તેથી, મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં ચુકાદાને ઉલટાવવાથી જે પરિણામો આવી શકે છે તેને ધ્યાનમાં રાખીને, જો આ અદાલત અર્થઘટનની કવાયત શરૂ કરે તે પહેલાં સરકાર દ્વારા સમગ્ર બાબતનું મૂલ્યાંકન કરવામાં આવે તો તે યોગ્ય રહેશે.એકવાર કોર્ટને કેન્દ્ર સરકારના માનવામાં આવતા દૃષ્ટિકોણથી માહિતગાર કરવામાં આવે, પછી બંધારણીય બેન્ચ સમક્ષ કાર્યવાહી હાથ ધરી શકાય છે.

૧૫. અમે કેન્દ્ર સરકારને બે મહિનાના સમયગાળામાં આ કવાયત હાથ ધરવા વિનંતી કરીએ છીએ.

૧૬. અમે સ્પષ્ટ કરીએ છીએ કે અમે ૮ માર્ચ ૨૦૨૨ ના રેફરલ ઓર્ડરના ગુણદોષ પર અથવા મુકુંદ દેવાંગન (ઉપરોક્ત) માં નિર્ણયની શુદ્ધતા પર કોઈ

અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો નથી, જે કેન્દ્ર સરકારનો વિચાર આ અદાલત સમક્ષ મૂકવામાં આવે તે પછી વધુ દલીલોની રાહ જોશે.

૧૭. બોર્ડની ટોચ પર આંશિક સુનાવણીના કેસ તરીકે ૨૨ નવેમ્બર ૨૦૨૩ના રોજ નિર્દેશો માટેની કાર્યવાહીની યાદી બનાવો.

દિશાઓ માટે સૂચિબદ્ધ કાર્યવાહી.

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 થઇ 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.