[2024] 11 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 541: 2024 ਆਈ.ਐਨ.ਐਸ.ਸੀ. 840

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ।

(2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 841)

06 ਨਵੰਬਰ 2024

**[ਡਾ ਧਨੰਜੈ ਵਾਈ ਚੰਦਰਚੂੜ, ਸੀਜੇਆਈ, ਰਿਸ਼ੀਕੇਸ਼ ਰਾਏ*
ਪਾਮਿਦੀਘੰਤਮ ਸ਼੍ਰੀ ਨਰਸਿਮਹਾ, ਪੰਕਜ ਮਿਥਲ ਅਤੇ ਮਨੋਜ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.ਜੇ.**

ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਮੁੱਦਾ

(i) ਕੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲਐਮਵੀ) ਲਾਇਸੈਂਸ (7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ) ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਜੋ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਅਧੀਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ; (ii) ਕੀ ਧਾਰਾ 3 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੈ? ਕੀ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ; (iii) ਕੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਜੋ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਇੱਛੁਕ ਹਨ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਤਹਿਤ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ; (iv) 14.11.1994 ਤੋਂ 1994 ਦੇ ਐਕਟ 54 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਈ) ਅਧੀਨ ਚਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ; (ਵੀ) ਕੀ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇਣ ਕਰਕੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹੈੱਡਨੋਟਸ†

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਐਸਐਸ 10 (2) (ਡੀ), 10 (2) (ਈ), 2 (21), 2 (47) - ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [2017] 7 ਐਸਸੀਆਰ 765 [ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)] ਵਿੱਚ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' (ਐਲਐਮਵੀ) ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਣ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ

---

* ਲੇਖਕ

ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਭਾਵ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ - ਹਾਲਾਂਕਿ, *ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ* ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ। (2019) 12 ਐਸਸੀਸੀ 816 ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ - ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਪੰਜ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ - ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲਐਮਵੀ) ਲਾਇਸੈਂਸ ਹਨ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ, ਜੇ ਇਸ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

ਆਯੋਜਿਤ: ਹਾਂ - ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਓਵਰਲੈਪ ਹਨ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਐਲਐਮਵੀ ਕਲਾਸ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਵਾਧੂ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ - ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। [ਪਾਰਸ 131(I), (II)]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਐਸ.ਐਸ.2 (10), 3, 10 (ਈ) ਤੋਂ (ਐਚ), ਚੈਪਟਰ 2 ਐਸ.10 (2) (ਈ) - ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 - ਆਰ.14 - ਫਾਰਮ 4 - ਐਸ.3 - ਉਦੇਸ਼ - 1994 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਨੇ ਧਾਰਾ (ਈ) ਤੋਂ (ਐਚ) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਇਕੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ, ਐਸ.3 ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਵਿਚ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ:

ਆਯੋਜਿਤ: ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ - ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ - ਧਾਰਾ 3 ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ,

'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' [3] 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' - ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਧੇਰੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ - ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ - 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ - ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਵੱਡੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ - ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ [2008] 1 ਐਸਸੀਆਰ 1061 ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ - 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ', ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ 'ਐਲਐਮਵੀ' ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ - ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਵਿਆਖਿਆ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਵਿਹਾਰਕ ਬਣੀ ਰਹੇ - ਧਾਰਾ 10 ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। (ਪਾਰਸ 41, 42, 44.3, 45)

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 - ਕੀ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਜੋ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਇੱਛੁਕ ਹਨ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਨਹੀਂ - ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ('ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ') 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ - ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਿਵੇਂ ਚਲਾਈ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕਰੇਗੀ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" (7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ), ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਐਲਐਮਵੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ. [ਪਾਰਸ 131 (III), 130]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਐਸਐਸ 3 (1), 2 (21), 10 - ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ - ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ - ਚਾਹੇ ਧਾਰਾ 3 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਜੋ ਇਸ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜ ਦੀ ਲੋੜ ਐਸ.2 (21) ਵਿੱਚ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ. ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੈ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਨਹੀਂ - ਧਾਰਾ 3 ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਸਖਤ ਅਤੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ - ਧਾਰਾ 2 (21) 'ਸਾਧਨ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਤਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਢਿੱਲੀ ਸਮਝ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ - ਧਾਰਾ 3 ਨਹੀਂ ਹੈ ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ. ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਭਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ - ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਕਹਿਣਾ ਬੇਮੇਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਖਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ, ਨਿਰਜੀਵ ਅਤੇ 'ਡੈੱਡ ਲੈਟਰ' ਬਣਾ ਦੇਵੇਗਾ - ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਲਈ, ਦੋਵਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਇਕਸਾਰ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਬੇਲੋੜਾ ਹੋਵੇਗਾ - ਵਾਧੂ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਪਰ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ, ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ - ਇਹ ਉਸਾਰੀ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਪੂਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ - ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ, ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਪਦੰਡ ਸਿਰਫ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ - ਐਲਐਮਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 (1) ਅਤੇ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਸਖਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ - ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਸ਼ਬਦ ਓਟੀਓਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ. (ਪਾਰਸ 74, 85)

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [2017] ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤ, 7 ਐਸਸੀਆਰ 765 [ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)], ਜੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਧਾਰਾ 4 (1), 7, 14, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 15, ਐਸਐਸ 180, 181 ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਨਹੀਂ - ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਸਹੀ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਓਮਨੀਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਧਾਰਣ ਭਾਰ-ਅਧਾਰਤ ਅੰਤਰ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸੂਖਮ ਹੈ - ਅਦਾਲਤ ਐਸਐਸ 31 (2) ਅਤੇ (3) ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟਿਸ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਅਤੇ 'ਗੈਰ-ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ - ਅਣਗੌਲੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਅੰਤਮ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਣਗੀਆਂ - ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਭੁੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕੇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦੇਵੇਗੀ। [ਪਾਰਸ 113-115]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 – ਸ.2 (21) – ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ.) ਦਾ 'ਮਤਲਬ ਹੈ' 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' – 'ਸਾਧਨ' – ਅਰਥ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਹੈ - 'ਸਾਧਨ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦੀ ਹੈ - ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਵਾਕ ਦਾ ਮਤਲਬ "ਸ਼ਾਮਲ" ਹੋਵੇਗਾ ("ਸ਼ਾਮਲ" ਕਹਿਣ ਦੀ ਬਜਾਏ), ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ 'ਸਖਤ ਅਤੇ ਤੇਜ਼', ਸਖਤ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ - ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਦੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਅਜਿਹੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਰਥ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬਿਆਨ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਕੋਈ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ. [ਪੈਰਾ 32]

ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ - ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ.

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ. ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ - ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਕਾਨੂੰਨ - ਵਿਆਖਿਆ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: 1988 ਐਕਟ ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਪੀੜਤਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਨਾਲ ਹੀ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਬਾਰੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਰਾਹਤ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੀ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਵੀ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 15]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਸ.2 (21) - ਇਸ ਦੀ ਸਖਤ ਵਿਆਖਿਆ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ, ਓਮਨੀਬੱਸ, ਰੋਡ ਰੋਲਰ, ਟਰੈਕਟਰ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ। [ਪੈਰਾ 35]

ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ - ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ.

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਮੁਆਵਜ਼ਾ - 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਂਦੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਦਸੇ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀਆਂ ਮਾਮੂਲੀ ਤਕਨੀਕੀ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ - ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਸਿਰਫ 'ਮੱਧਮ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ' ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਇਹ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਨਿਰਮਾਣ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 10 (2) ਵਿੱਚ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵੀ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ - ਇਹ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣ ਲਈ ਤਕਨੀਕੀ ਅਪੀਲ ਲੈਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਫ਼ੈਸਲੇ - ਪ੍ਰਤੀ ਗੁੱਸਾ - ਕਦੋਂ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਣਗੌਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਿਸਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਣਗੌਲੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਵੱਖਰਾ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਸੀ - ਇਹ ਇੱਕ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਪ੍ਰਤੀ ਜੁਰਮ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੁਕਮ 'ਤੇ - ਜੇ ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਮਿਸਾਲ ਦੀ ਸਹੀਤਾ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂ ਤਾਂ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ - ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਇਕ ਤਰਕ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸੀ, ਪ੍ਰਤੀ ਦੋਸ਼ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ - ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਾਰਨ, ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਸਾਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤਰਕ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰੀਅਮ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 111]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ (2017) ਜਿਸ ਨੇ ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲਐਮਵੀ) ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ, ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ - ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਿ ਜੇ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਅਨਫਿੱਟ ਡਰਾਈਵਰ ਚੱਲਣੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਣਗੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਉਂਦੇ ਹਨ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਰੱਦ - ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਧੇ ਹਨ, ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ - ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਪਰ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਰਕ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਗੈਰ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਧਾਰਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ - ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਸੁਚੇਤ ਹੈ, ਨੀਤੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ - ਅਦਾਲਤ ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਲਿਖ ਨਹੀਂ ਸਕਦੀ। [ਪੈਰਾ 117]

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 - ਕੀ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - 25 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲੇ:

ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ: ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ, ਨਾਗਾਸ਼ੈੱਟੀ, ਐਸ ਇਯਾਪਨ ਅਤੇ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਹਮਾਇਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ, ਰੋਸ਼ਨਬੇਨ ਰਹਿਮਨਸ਼ਾ ਫਕੀਰ ਅਤੇ ਅੰਗਦ ਕੋਲ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 96.3]

ਸ਼ਬਦ ਅਤੇ ਵਾਕਾਂਸ਼ਾਂ - "ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰਿਅਮ" - ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ.

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ [2007] 12 ਐਸਸੀਆਰ 724: **(2008) 1 ਐਸਸੀਸੀ 696;** *ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੋਸ਼ਨਬੇਨ ਰਹਿਮਨਸ਼ਾ ਫਕੀਰ* [2008] 8 ਐਸਸੀਆਰ 328: **(2008) 8 ਐਸਸੀਸੀ 253;** *ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅੰਗਦ ਕੋਲ* [2009] 2 ਐਸਸੀਆਰ 695: **(2009) 11 ਐਸਸੀਸੀ 356 - ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।**

ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ [2008] 1 ਐਸਸੀਆਰ 1061: **(2008) 3 ਐਸਸੀਸੀ 464 - ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.**

ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [2017] 7 ਐਸਸੀਆਰ 765: **(2017) 14 ਐਸਸੀਸੀ 663;** *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* [1999] ਸਤੰਬਰ 2 ਐਸਸੀਆਰ 202: (1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 620*; ਨਾਗਾਸ਼ੈੱਟੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ* [2001] ਸਤੰਬਰ 1 ਐਸਸੀਆਰ 656: (2001) **8 ਐਸਸੀਸੀ 56;** *ਐਸ ਇਯਾਪਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* [2013] 7 ਐਸਸੀਆਰ 45: **(2013) 7 ਐਸਸੀਸੀ 62;** *ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* **(2015) 2 ਐਸਸੀਸੀ 186 - ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ.**

ਡਿਜੀਟਲ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [2016] 3 ਐਸਸੀਆਰ 1075: **(2016) 4 ਐਸਸੀਸੀ 298;** *ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ।* **(2019) 12 ਐਸਸੀਸੀ 816;** *ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ* [2023] 12 ਐਸਸੀਆਰ 241: **(2023) 4 ਐਸਸੀਸੀ 723;** *ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ* **(2024) 1 ਐਸਸੀਸੀ 818;** *ਨਾਥੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਰਾਧਾ ਦੇਵੀ ਗੁਪਤਾ* [2004] ਪੰਨਾ 6 ਐਸਸੀਆਰ 1141: **(2005) 2 ਐਸਸੀਸੀ 271;** *ਅਫਾਲੀ ਫਾਰਮਾਸਿਊਟੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ* [1989] ਸਤੰਬਰ 1 ਐਸਸੀਆਰ 129 : **(1989) 4 ਐਸਸੀਸੀ 378;** *ਸਕੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਕਿਲਾਬੇਨ ਚੰਦਰਵਦਨ* [1987] 2 ਐਸਸੀਆਰ 752: **ਏਆਈਆਰ 1987 ਐਸਸੀ 1184;** *ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਪਾਸੀ ਬਨਾਮ ਸੇਸ਼ ਰੈੱਡੀ* [1996] ਸਤੰਬਰ 3 ਐਸਸੀਆਰ 647: **ਏਆਈਆਰ 1996 ਐਸਸੀ 2627;** *ਗੁਰਮੇਜ ਸਿੰਘ ਐਸ ਬਨਾਮ ਸਰਦਾਰ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਕੈਰੋਂ ਏਆਈਆਰ* 1960 ਐਸਸੀ 122; *ਆਰ ਐਸ ਰਘੁਨਾਥ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ* [1991] ਸਤੰਬਰ 1 ਐਸਸੀਆਰ 387: ਏਆਈਆਰ 1992 ਐਸਸੀ 81; *ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਐਲਫਿਨਸਟਨ ਐਸਪੀਜੀ ਅਤੇ ਡਬਲਯੂਵੀਜੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* [2001] 1 ਐਸਸੀਆਰ 221 : **(2001) 4 ਐਸਸੀਸੀ 139;** *ਰਾਜਸਥਾਨ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ.ਸੀ. ਸੰਤੋਸ਼* [2013] 3 ਐਸਸੀਆਰ 720: **(2013) 7 ਐਸਸੀਸੀ 107;** ਪੀ ਕਾਸੀਲਿੰਗਮ ਬਨਾਮ ਪੀਐਸਜੀ ਕਾਲਜ ਆਫ ਟੈਕਨਾਲੋਜੀ [1995] 2 ਐਸਸੀਆਰ 1061: ਏਆਈਆਰ 1995 ਐਸਸੀ 1395; ਪੰਜਾਬ ਲੈਂਡ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਐਂਡ ਰੀਕਲੇਮੇਸ਼ਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੀਜ਼ਾਈਡਿੰਗ ਅਫਸਰ, ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ [1990] 3 ਐਸਸੀਆਰ 111: (1990) 3 ਐਸਸੀਸੀ 682; ਸੁਲਤਾਨਾ ਬੇਗਮ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੇਮ ਚੰਦ ਜੈਨ [1996] ਸਤੰਬਰ 9 ਐਸਸੀਆਰ 707: 1997 (1) ਐਸਸੀਸੀ 373; ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਪੇਟੈਂਟ ਏਜੰਟਸ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਹਰਸ਼ੇਲ, ਐਲ.ਸੀ. ਬਨਾਮ ਜੋਸਫ ਲੈਕਵੁੱਡ 1894 ਈ. 347 ਵਿਖੇ 360; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ [2004] 1 ਐਸਸੀਆਰ 180: (2004) 3 ਐਸਸੀਸੀ 297; ਮਦਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਵਜ਼ੀਰ ਜੈਵੀਰ ਚੰਦ [1988] ਪੰਨਾ 3 ਐਸਸੀਆਰ 983: **(1989) 1 ਐਸਸੀਸੀ 264;** *ਜੀਵਨ ਬੀਮਾ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਜੀਵਨ ਬੀਮਾ ਨਿਗਮ ਐਸਕਾਰਟਸ* [1985] ਪੰਨਾ 3 ਐਸ ਸੀ R 909: **1986 (2)** ਐਸ ਸੀਸੀ **264;** *ਬੰਗਾਲ ਇਮਿਊਨਿਟੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਏਆਈਆਰ* **1955 ਐਸਸੀ 661;** *ਮਮਲੇਸ਼ਵਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਬਨਾਮ ਕਨ੍ਹਈਆ ਲਾਲ* [1975] 3 ਐਸਸੀਆਰ 834: (1975) 2 ਐਸਸੀਸੀ 232; ਏ.ਆਰ. ਅੰਤੁਲੇ ਬਨਾਮ ਆਰ.ਐਸ. ਨਾਇਕ [1988] ਪੰਨਾ 1 ਐਸ ਸੀR 1 : **(1988) 2** ਸੀ ਸੀਸੀ **602;** *ਐਮਸੀਡੀ ਬਨਾਮ ਗੁਰਨਾਮ ਕੌਰ* [1988] ਪੰਨਾ 2 ਐਸਸੀਆਰ 929 : (1989) 1 ਐਸਸੀਸੀ 101; ਪੰਜਾਬ ਲੈਂਡ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਐਂਡ ਰੀਕਲੇਮੇਸ਼ਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ [1990] 3 ਐਸਸੀਆਰ 111 : (1990) 3 ਐਸਸੀਸੀ 682; ਐਨ ਭਾਰਗਵਨ ਪਿਲਾਈ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲ ਰਾਜ [2004] ਬੇਨਤੀ 1 ਐਸਸੀਆਰ 444 : (2004) 13 ਐਸਸੀਸੀ 217; *ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਨਰਮਦਾ ਬਚਾਓ ਅੰਦੋਲਨ* [2011] 11 ਐਸਸੀਆਰ 678: (2011) 7 ਐਸਸੀਸੀ 639; ਫਿਊਚਰਸਟ ਡੇ ਲਾਸਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਜਿੰਦਲ ਐਕਸਪੋਰਟਸ ਲਿਮਟਿਡ [2001] 3 ਐਸਸੀਆਰ 479 : **(2001) 6 ਐਸਸੀਸੀ 356;** *ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕਾਲਿਕਾ ਕੁਏਰ* [2003] 3 ਐਸਸੀਆਰ 919 : **(2003) 5 ਐਸਸੀਸੀ 448;** ਸੰਦੀਪ *ਕੁਮਾਰ ਬਾਫਨਾ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ* [2014] 4 ਐਸਸੀਆਰ 486: **(2014) 16 ਐਸਸੀਸੀ 623;** *ਸ਼ਾਹ ਫੈਸਲ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ* [2020] 3 ਐਸਸੀਆਰ 1115 : **(2020) 4 ਐਸਸੀਸੀ 1 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।**

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਪੈਡਰਿਲ ਬਨਾਮ ਵਾਟਸਨ **(1995) 2 ਏਸੀ 394***; ਯੰਗ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਸਟਲ ਏਰਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ* **1944 ਕੇਬੀ 718 ਤੇ 729: (1944) 2 ਸਾਰੇ ਈਆਰ 293 ਤੇ 300;** *ਲੈਂਕਾਸਟਰ ਮੋਟਰ ਕੰਪਨੀ (ਲੰਡਨ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰੇਮਿਥ ਲਿਮਟਿਡ* **(1941) 1 ਕੇਬੀ 675: (1941)** *2 ਸਾਰੇ ਈਆਰ; ਬ੍ਰਾਇਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਪੈਸੀਫਿਕ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ* **(1957) 1 ਕਿਊਬੀ 134: (1956) 3 ਸਾਰੇ ਈਆਰ 560 (ਸੀਏ) ਪ੍ਰਤੀ ਸਿੰਗਲਟਨ;** *ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਪੈਸੀਫਿਕ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਾਇਰਜ਼* **1958 ਏਸੀ 485: (1957) 3 ਆਲ ਈਆਰ 572;** *ਏ. ਅਤੇ ਜੇ ਮਕਲੋ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਆਈਆਰਸੀ,* **1954 ਸੀਐਚ 615: (1954) 2 ਸਾਰੇ ਈਆਰ 508 (ਸੀਏ);** *ਮੋਰੇਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ,* **(1955) 2 ਕਿਊਬੀ 379: (1955) 1 ਆਲ ਈਆਰ 708 (ਸੀਏ***); ਬੋਨਸੋਰ ਬਨਾਮ ਸੰਗੀਤਕਾਰ ਯੂਨੀਅਨ* **1954 ਸੀਐਚ 479: (1954) 1 ਆਲ ਈਆਰ 822 (ਸੀਏ***); ਮੋਰੇਲ ਐਲਡੀ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ,* **(1955) 2 ਕਿਊਬੀ 379;** *ਗੰਫ ਬਨਾਮ ਗੰਫ* **[(1891) 2 ਕਿਊਬੀ 665: 65 ਐਲਟੀ 110] - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.**

ਕਿਤਾਬਾਂ ਅਤੇ ਰਸਾਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਜਾਰਜ ਕਾਰਲਿਨ, 'ਕਾਰਲਿਨ ਆਨ ਕੈਂਪਸ' (ਐਚਬੀਓ, 1984); ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ; ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 (119ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ, ਫਰਵਰੀ, 1987) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਫੋਰਮ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ; ਜਸਟਿਸ ਜੀ.ਪੀ. ਸਿੰਘ: ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ (ਲੈਕਸਿਸ ਨੇਕਸਿਸ, 2016); ਹੈਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ (ਚੌਥਾ ਸੰਸਕਰਣ) ਭਾਗ 26: ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼: ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਜੋਂ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲੇ (ਪੰਨਾ 297-98, ਪੈਰਾ 578); ਭਾਰਤ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਨਮਾਨ ਵਿੱਚ ਲੇਖ (ਆਕਸਫੋਰਡ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਪ੍ਰੈਸ 2000); ਅਨੁਜ ਭੁਵਾਨੀਆ, 'ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਪੀਪਲ-ਜਨਹਿੱਤ ਪਟੀਸ਼ਨ' (ਕੈਂਬਰਿਜ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਪ੍ਰੈਸ 2017); ਪੀ.ਜੇ. ਫਿਟਜੇਰਾਲਡ (ਐਡ), 'ਸਾਲਮੰਡ ਆਨ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ' (12 ਵਾਂ ਸੰਸਕਰਣ, ਸਵੀਟ ਅਤੇ ਮੈਕਸਵੈਲ 1966); ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਗਰੀਗੇਟਰ ਗਾਈਡਲਾਈਨਜ਼, 2020 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਐਕਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939; ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989; ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988; ਇੰਗਲਿਸ਼ ਰੋਡ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1930

ਕੀਵਰਡਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲਐਮਵੀ) ਲਾਇਸੈਂਸ; 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ/ਘੱਟ ਵਜ਼ਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ; ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ; ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ; ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ; ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ; 1994 ਦੀ ਸੋਧ; ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ; ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ; ਵਾਧੂ ਅਧਿਕਾਰ; ਡਰਾਈਵਰ; ਹਵਾਲਾ; ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰਿਅਮ; 'ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ'; 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ'; 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ'; 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ'; ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ; ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ; ਸਟੈਅਰ ਡਿਸੀਸਿਸ; ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ; ਲੋਕ ਭਲਾਈ; ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ; ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਕਾਨੂੰਨ; ਮੁਆਵਜ਼ਾ; ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ; ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ; ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ; ਪਾਲਿਸੀ ਡੋਮੇਨ; ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ; ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ

ਡਿਜੀਟਲ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਕੇਸ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2011 ਦੇ ਐਸਬੀਸੀਐਮਏ ਨੰਬਰ 5127 ਵਿੱਚ ਜੋਧਪੁਰ ਵਿਖੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 841

ਨਾਲ

ਐਸ.ਐਲ.ਪੀ (ਸੀ) ਨੰ. 10918, 9604 ਅਤੇ2018 ਦੀ 9613, 2018 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 24834 ਅਤੇ 25256, 2018 ਦੀ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 24671, ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 32753, 327562018 ਦੇ 37055 ਅਤੇ 39059, 2019 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 426, 2019 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 505-506, 2018 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 17506, ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 23638, 2018 ਦੇ 24137, 24530 ਅਤੇ 24534, 2019 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 5958, 8918-8919 ਅਤੇ 11503-11504, 2020 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 8277, ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ. 2022 ਦਾ 8123-8124, 2017 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 14645-14646 ਅਤੇ 35472-35473, 2018 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 6055, ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 18849, 20449, 21547ਅਤੇ 2019 ਦਾ 23017-23018, 2024 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8001-8002, 2020 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 766, 2019 ਦਾ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 24545 ਅਤੇ 30601, 2021 ਦੀ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 696, 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1477, 842, 1479, 483, 1506 ਅਤੇ 1478, 2017 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 40406, ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 2018 ਦਾ 1476, 2017 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 41949, ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 2684-2685, 2018 ਦੀ 597 ਅਤੇ 524, 2018 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 2524, 2018 ਦੀ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 19242 19244, 2018 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 23636, 2018 ਦੀ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 28906, 2019 ਦੀ 13315, 14523-14524, 2017 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 37270, 2018 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1475, ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 5065, 10459, 9908 ਅਤੇ 6668, 2018 2018 ਦੀ ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 4869, 6119 ਅਤੇ 6264, ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 8816, 9607, 9610, 9612, 9606 ਅਤੇ 9609, ਡਾਇਰੀ ਨੰਬਰ 9963, 9970 ਅਤੇ 990 2018 ਦੇ ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 5193, 5188, 9611, 9608 ਅਤੇ 9605, ਐਸਐਲਪੀ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 20221, 19921 ਅਤੇ 2023 ਦੇ 28961

ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਹਾਜ਼ਰੀ

ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਐਸਜੀ, ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ, ਅਰਚਨਾ ਪਾਠਕ ਦਵੇ, ਆਨੰਦ ਸੰਜੇ ਐਮ ਨੂਲੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੀਤਾ ਸ਼ੇਨੋਏ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਆਸ਼ੂਤੋਸ਼ ਘਡੇ, ਨਿਮਿਤ ਭੀਮਜੀਆਨੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਨੇਹਾ ਬਾਲਾਪੁਰੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਾਕਸ਼ੀ ਮਿੱਤਲ, ਨਵਨੀਤ ਕੁਮਾਰ, ਹਰਸ਼ ਸ਼ਰਨ, ਸੌਰਭ ਤਿਵਾੜੀ, ਪਰਿਜੀਤ ਕਿਸ਼ੋਰ, ਅਮਿਤ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕੇ ਏਨਾਤੋਲੀ ਸੇਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਚੁਬਾਲੇਮਲਾ ਚਾਂਗ, ਪ੍ਰਾਂਗ ਨਿਊਮਾਈ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਗੋਲਾ, ਵਿਰੇਸ਼ ਬੀ. ਸੇਠ, ਮਨਜੀਤ ਚਾਵਲਾ, ਊਸ਼ਾ ਪੰਤ ਕੁਕਰੇਤੀ, ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਮਿੱਢਾ, ਗਰਵ ਸਿੰਘ, ਆਦਿੱਤਿਆ ਪਰਾਸ਼ਰ, ਚੰਦਰ ਸ਼ੇਖਰ ਅਸ਼ਰੀ, ਹੇਤੂ ਅਰੋੜਾ ਸੇਠੀ, ਰਾਹੁਲ ਜੈਨ, ਅਨਿਰੁਧ ਭੱਟ, ਰਾਜੀਵ ਮਹੇਸ਼ਵਰਾਨੰਦ ਰਾਏ, ਡਾ ਮੀਰਾ ਅਗਰਵਾਲ, ਰਮੇਸ਼ ਚੰਦਰ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਅਨਿਲ ਕੁਮਾਰ, ਸੰਦੀਪ ਝਾਅ,

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਰਾਮ ਇਕਬਾਲ ਰਾਏ, ਪ੍ਰਿਯੰਕਾ ਦਾਸ, ਨੇਹਾ ਦਾਸ, ਅਮਨ ਨਿਹਾਲ, ਰਵੀ ਸ਼ੰਕਰ ਰਵੀ, ਵਿਕਾਸ ਭਾਰਤੀ, ਬਿਨੈ ਕੁਮਾਰ ਦਾਸ, ਰਾਜ ਕਿਸ਼ੋਰ ਚੌਧਰੀ, ਸ਼ਕੀਲ ਅਹਿਮਦ, ਪਾਰਸ ਨਾਥ ਸਿੰਘ, ਪ੍ਰਤਿਭਾ ਸਿੰਘ, ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਕੁਮਾਰ ਗੋਲਾ, ਰਮਨੀਕ ਸਿੰਘ, ਰੂਪ ਚੌਧਰੀ, ਅਰੁਣ ਕੁਮਾਰ ਨਾਗਰ, ਸਵਿਤਾ, ਸੁਪ੍ਰਿਆ, ਸੁਧੀਰ ਨਾਗਰ, ਅਮਰਿਤਾ ਸਵਰੂਪ, ਗੌਰਵ ਮਲਹੋਤਰਾ, ਰਾਜੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੁਪਤਾ, ਜੋਤੀ ਕੌਸ਼ਿਕ। ਮੰਜੂਨਾਥ ਮੇਲੇਡ, ਸੰਦੀਪ ਸ਼ਰਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਿਜੇਲਕਸ਼ਮੀ ਉਦਾਪੁੜੀ, ਗਣੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਆਰ., ਸੁਕਾਂਤ ਵਿਕਰਮ, ਯੋਜੀਤ ਮਹਿਰਾ, ਅਮਰਤਿਆ ਭੂਸ਼ਣ, ਤੁਸ਼ਾਰ ਭੂਸ਼ਣ, ਕੇਤਨ ਪਾਲ, ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਦੂਬੇ, ਸ਼ੁਚੀ ਸਿੰਘ, ਰਾਕੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਤਿਵਾੜੀ, ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਕਾਂਤ ਦੂਬੇ, ਉੱਜਵਲ ਕੁਮਾਰ ਦੂਬੇ, ਵਿਵੇਕ ਕੁਮਾਰ ਪਾਂਡੇ, ਅਮਨ ਕੁਮਾਰ, ਜੈਨੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ, ਨਿਰਮਿਤ ਭੱਲਾ, ਦੇਵੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਯਸ਼ਰਥ ਕਾਂਤ, ਸੋਨਲ ਕੁਸ਼ਵਾਹ, ਸੂਰਿਆਂਸ਼ ਕਿਸ਼ਨ ਰਾਜ਼ਦਾਨ, ਜਗਦੀਸ਼ ਚੰਦਰ, ਨਿਤਿਨ ਕੁਮਾਰ ਸਿਨਹਾ, ਵਿਸ਼ਾਲ ਮੇਘਵਾਲ, ਐਸ਼ਵਰਿਆ ਸਿਨਹਾ, ਕੀਰਤੀ ਸਿਨਹਾ, ਅੰਕਿਤਾ ਚੌਧਰੀ, ਪ੍ਰਮੋਦ ਕੁਮਾਰ ਵਿਸ਼ਨੋਈ, ਕੁਮਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ, ਅਵਨੀਸ਼ ਦਵੇ, ਵੈਭਵ ਦਿਵੇਦੀ, ਰਾਘਵ ਸ਼ਰਮਾ, ਸ਼੍ਰੇਅਸ ਬਾਲਾਜੀ, ਰਾਮ ਲਾਲ ਰਾਏ, ਸ਼ਿਵ ਸਿੰਘ ਯਾਦਵ, ਸਲਿਲ ਪਾਲ, ਸਾਹਿਲ ਪਾਲ, ਸੰਦੀਪ ਦਿਆਲ, ਕਨੁਪ੍ਰਿਆ ਮਹਿਤਾ, ਨਿਰੰਜਨ ਸਾਹੂ, ਉਮਾ ਕਾਂਤਾ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਅਪੂਰਵ ਸ਼ਰਮਾ, ਦੇਬਬ੍ਰਤ ਦਾਸ, ਅਨਿਲੇਂਦਰ ਪਾਂਡੇ, ਮਨੇਜ ਕੁਮਾਰ। ਰਾਜੀਵ ਕੁਮਾਰ ਰੰਜਨ, ਪ੍ਰਿਆ ਕਸ਼ਯਪ, ਬ੍ਰਿਜੇਸ਼ ਪਾਂਡੇ, ਮਲਿਕਾਰਜੁਨ ਐਸ ਮਾਈਲਰ, ਅਸ਼ੋਕ ਬਨੀਦੀਨੀ, ਬੇਤਸਰਾ ਮਾਈਲੀਮੰਗਪ, ਤ੍ਰਿਪੁਰਾਰੀ ਰੇ, ਬਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਿੱਲੋਰੀਆ, ਨਿਤਿਆਨੰਦ ਮੂਰਤੀ ਪੀ, ਭਾਨੂ ਪ੍ਰਭਾ, ਵਿਵੇਕਾਨੰਦ ਸਿੰਘ, ਅਨਿਰੁਧ ਰੇ, ਰਜਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਸ਼ਿਲਪਾ ਸਿੰਘ, ਸ਼ਾਲਿਨੀ ਕੌਲ, ਪੁਸ਼ਪਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਕੁਮਾਰ ਕਾਰਤਿਕੇ, ਸੁਖਮਨਦੀਪ ਸਿੰਘ, ਹਰਸ਼ ਵਾਧਵਾਨੀ, ਨਿਸ਼ਾਂਤ ਪਾਟਿਲ, ਆਯੁਸ਼ ਪੀ ਸ਼ਾਹ, ਵਿਗਨੇਸ਼ ਆਦਿਤਿਆ, ਸੁਸ਼ੀਲ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ। ਪਹਿਲਾਦ ਸਿੰਘ ਸ਼ਰਮਾ, ਵਰਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ, ਵਿਕਾਸ ਕੱਕੜ, ਅੰਖੀ ਸਰਕਾਰ, ਅਖਿਲਾ ਵਾਲੀ, ਸੂਰਜ ਕੌਸ਼ਿਕ, ਨੰਦ ਕੁਮਾਰ ਕੇ.ਬੀ., ਧਰਮ ਸਿੰਘ, ਸ਼ਿਵ ਸਵਰੂਪ, ਨੂਲੀ ਅਤੇ ਨੂਲੀ, ਦੇਵਵਰਤ, ਹਰਸ਼ਿਤਾ ਸ਼ਰਮਾ, ਸਵਾਤੀ ਸੇਤੀਆ, ਚਾਰੂ ਸਾਂਗਵਾਨ, ਅਨੂਪ ਕੁਮਾਰ, ਅਭਿਜੀਤ ਬੈਨਰਜੀ, ਦੇਵੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਅਗਨੀਹੋਤਰੀ, ਨਿਤਿਨ ਜੈਨ, ਤਾਨਿਆ ਸਵਰੂਪ, ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ, ਮਨੀਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ, ਮਨੀਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਸ਼ਹੂਲੀ ਸ਼ਰਮਾ। ਈਸ਼ਵਰ ਸਿੰਘ, ਸ਼ਾਸਵਤੀ ਪਾਰਹੀ, ਸੁਯਸ਼ ਵਿਆਸ, ਦਿਵਿਆਂਸ਼ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਗੋਪਾਲ ਸਿੰਘ, ਸੁਭਰੋ ਸਨਿਆਲ, ਕੌਸਤੁਭ ਸ਼ੁਕਲਾ, ਸੀ.ਬੀ. ਗੁਰੂਰਾਜ, ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਰੰਜਨ ਨਾਇਕ, ਅਨੀਮੇਸ਼ ਦੂਬੇ, ਦੇਬਾਸ਼ੀਸ ਜੇਨਾ, ਅਪੂਰਵ ਨੌਟਿਆਲ, ਅਨੁਜ ਭੰਡਾਰੀ, ਰਜਤ ਗੁਪਤਾ, ਗੌਰਵ ਜੈਨ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦਿਸ਼ਾ ਭੰਡਾਰੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅੰਜਲੀ ਦੋਸ਼ੀ, ਸ਼ਰਨਗੌੜਾ ਪਾਟਿਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਪ੍ਰੀਤਾ ਪਾਟਿਲ, ਮੈਸਰਜ਼ ਐਸ-ਲੀਗਲ ਐਸੋਸੀਏਟਸ, ਕੇ.ਆਰ. ਪੇਸ਼ ਹੋਈਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਰਾਮੇਸ਼ਵਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਗੋਇਲ, ਫੈਜੀਆ ਸ਼ਕੀਲ, ਵਿਵੇਕ ਮਾਥੁਰ, ਸਿਧਾਰਥ ਅਗਰਵਾਲ, ਮੋਹਿਨੀ ਪ੍ਰਿਆ, ਨਮਰਤਾ ਸਾਰਾ ਕਾਲੇਬ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪਰੀਤਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਆਯੂਸ਼ਮਾ ਅਵਸਥੀ, ਸੀ ਜਾਰਜ ਥਾਮਸ, ਪੀਬੀ ਸੁਰੇਸ਼, ਐਡਵੋਕੇਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਏ।

ਡਿਜੀਟਲ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ / ਆਦੇਸ਼

ਫੈਸਲਾ

ਰਿਸ਼ੀਕੇਸ਼ ਰਾਏ, ਜੇ.

ਸਿਰਲੇਖ* ਪੰਨਾ ਨੰ.

ਏ. ਪਿਛੋਕੜ ... 6

ਬੀ. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣਾ ... 15

ਸੀ. ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ... 22

ਡੀ, ਮੁੱਦੇ 26

ਈ. ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ 27

(i) ਐਮ.ਵੀ ਐਕਟ ਦਾ ਮਕਸਦ

(i) ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ

(ii) ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21), 3 ਅਤੇ 10 ਦਾ ਅਰਥ

(iii) ਕੀ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਿਰ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ?

(ਏ) ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ

(ਬੀ) ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਅਵਿਹਾਰਕ ਨਤੀਜੇ ਨਹੀਂ ਨਿਕਲਣੇ ਚਾਹੀਦੇ

(v) 8 ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰਾ

(vi) ਕੀ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਪ੍ਰਤੀ ਗੁੱਸਾ ਹੈ?

ਐੱਫ. ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ... 14

ਜੀ. ਸਿੱਟਾ ... 121

1. ਸੜਕ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ, ਕਾਮੇਡੀਅਨ ਜਾਰਜ ਕਾਰਲਿਨ ਨੇ ਮਜ਼ਾਕੀਆ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਕਿ: *'ਕੀ ਤੁਸੀਂ ਕਦੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲੋਂ ਹੌਲੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਮੂਰਖ ਹੈ, ਅਤੇ ਤੁਹਾਡੇ ਨਾਲੋਂ ਤੇਜ਼ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਪਾਗਲ ਹੈ?'* [1] ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਅਕਸਰ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਪੱਖਪਾਤ ਦੁਆਰਾ ਆਕਾਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜਿਆਂ 'ਤੇ ਰਾਏ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ. ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਸਪੈਕਟ੍ਰਮ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਨਾ ਆਸਾਨ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ,

---

* **ਐਡ. ਨੋਟ:** ਮੂਲ ਫੈਸਲੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਜੀਨੇਸ਼ਨ.

1 ਜਾਰਜ ਕਾਰਲਿਨ, 'ਕਾਰਲਿਨ ਆਨ ਕੈਂਪਸ' (ਐਚਬੀਓ, 1984<https://www.primevideo.com/detail/George-Carlin ਕਾਰਲਿਨ-ਆਨ-ਕੈਂਪਸ / 0ND548YT8ZcNFE9A56MJWHZ8PK> 2 ਨਵੰਬਰ 2024 ਨੂੰ ਐਕਸੈਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਪੰਜ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਐਮਵੀ ਐਕਟ" ਲਈ) ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, "ਐਮਵੀ ਨਿਯਮ") ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਤਹਿਤ, 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਦੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ 'ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ' 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ?. ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਬੈਂਚ ਤੋਂ ਜਵਾਬ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਆਓ ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼੍ਰੀ ਦਾ ਨਾਮ ਦੱਸੀਏ, ਜੋ ਇੱਕ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਡਰਾਈਵਰ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸ਼੍ਰੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਪਹੀਏ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਘੰਟੇ ਬਿਤਾਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਯਕੀਨਨ ਭਾਰਤੀ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਤਜਰਬੇਕਾਰ ਹਨ, ਜੋ ਮੰਜ਼ਿਲ ਏ ਤੋਂ ਬੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਂਦੇ ਹਨ.

ਏ. ਪਿਛੋਕੜ

2. ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੀਏ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ ਜੋ ਸਾਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਖੋਜ ਵੱਲ ਲੈ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ. ਇਹ ਸਵਾਲ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਸਟਿਸ ਕੁਰੀਅਨ ਜੋਸਫ ਅਤੇ ਜਸਟਿਸ ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ ਦੇ 2 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ*[2] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "*ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2016)*" ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 8 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਅਤੇ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ: "59.1. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਕੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ?

> 59.2. ਭਾਵੇਂ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਓਮਨੀਬਸ", ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ "ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਹ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡਰੋਲਰ ਵੀ ਹੋਣਗੇ, ਜਿਸ ਦਾ "ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦਾ "ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਲਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ "ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ?

---

2 (2016) 4 ਐਸਸੀਸੀ 298

59.3. 14-11-1994 ਤੋਂ 1994 ਦੇ ਐਕਟ 54 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਈ) ਨੂੰ (ਐਚ) ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ "ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ", "ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ", "ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ? ਕੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਉਕਤ ਬਦਲੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਨੇ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਅਤੇ 2 (41) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ

59.4. ਸਾਲ 1994 ਵਿੱਚ ਸੋਧੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਬਾਰੇ ਫਾਰਮ 4 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ?

3. ਜਸਟਿਸ ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ ਰਾਹੀਂ ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ, ਜਸਟਿਸ ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜਸਟਿਸ ਅਮਿਤਾਵ ਰਾਏ ਅਤੇ ਜਸਟਿਸ ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ ਦੇ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ*[3] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "*ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)*") ਵਿੱਚ ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇ ਇਹ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਭਾਵ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ। ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ

60.1 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2 (21) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (15) ਅਤੇ 2 (48) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਭਾਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੰਬਰ 54/1994 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

60.2. ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਓਮਨੀਬੱਸ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਹ ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਰੋਡ ਰੋਲਰ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦਾ 'ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ' 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਹੈ

---

3 [2017] 7 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 765: (2017) 14 ਐਸ ਸੀ ਸੀ 663

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਓਮਨੀਬੱਸ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ, ਜਿਸ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਜਾਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ, ਜਿਸ ਦਾ "ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ. **ਕਹਿਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੱਖਰੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।** ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੋਧ ਐਕਟ 54/1994 ਅਤੇ 28.3.2001 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਰਹੇਗਾ।

60.3. ਐਕਟ ਨੰਬਰ 54/1994 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 14.11.1994 ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਈ) ਨੂੰ (ਐਚ) ਵਿੱਚ ਬਦਲਦੇ ਸਮੇਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿੱਚ "ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ", ਧਾਰਾ 10 (2) (ਐਫ) ਵਿੱਚ ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਧਾਰਾ 10 (2) (ਜੀ) ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਐਚ) ਵਿੱਚ "ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕੇਵਲ ਉਪਰੋਕਤ ਬਦਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਕਲਾਸਾਂ ਲਈ। ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (41) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ।

60.4. "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਫਾਰਮ 4 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਸਾਲ 1994 ਵਿੱਚ ਬਦਲੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਂਗ ਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲੈਣ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ **ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਅਜਿਹੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।**

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

4. ਪਰ, ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਂਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। 3.5.2018 ਨੂੰ ਜਸਟਿਸ ਕੁਰੀਅਨ ਜੋਸਫ ਅਤੇ ਜਸਟਿਸ ਮੋਹਨ ਐਮ ਸ਼ਾਂਤਨਾਗੌਦਰ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਲੈਂਦੇ ਸਮੇਂ

---

4 (2019) 12 ਐਸਸੀਸੀ 816

ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ **ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)** ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ:

> "3. ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਜੋਏ ਬਾਸੂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:
>
> 1. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਐਕਟ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 4 (1) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਉਮਰ 18 ਸਾਲ ਹੈ। ਧਾਰਾ 4 (2) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਕਿ 20 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ।
>
> 2. ਧਾਰਾ 7 ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾ ਹੋਵੇ।
>
> 3. ਧਾਰਾ 14 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਨਵਿਆਉਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਜੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 14 (2) (ਏ) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ।
>
> 4. ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਨਿਯਮ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦਾ ਨਿਯਮ 5 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਲਈ, ਸਿਰਫ ਸਵੈ-ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ।
>
> 5. ਨਿਯਮ 31, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2), (3) ਅਤੇ (4) ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਿਲੇਬਸ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।
>
> ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ।

5. ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦਾ ਬੈਂਚ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਸਟਿਸ ਯੂਯੂ ਲਲਿਤ, ਜਸਟਿਸ ਐਸ ਰਵਿੰਦਰ ਭੱਟ ਅਤੇ ਜਸਟਿਸ ਪੀਐਸ ਨਰਸਿਮਹਾ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ 8.3.2025 ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰੈਫਰਲ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕੁਝ ਵਾਧੂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜੋ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਵਿਚਾਰ ਬਰਾਬਰ ਤਾਕਤ ਵਾਲੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਪੰਜ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ। ਹਵਾਲਾ ਆਦੇਸ਼ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

> 5. ਸ਼੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ, ਸ਼੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸ਼ੰਕਰਨਾਰਾਇਣਨ, ਸ਼੍ਰੀ ਸਿਧਾਰਥ ਦਵੇ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਮਿਤ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀ ਅਰਚਨਾ ਪਾਠਕ ਦਵੇ, ਸ਼੍ਰੀ ਕੌਸਤੁਭ ਸ਼ੁਕਲਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਮਿੱਢਾ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਜੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਗੁਪਤਾ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ, ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 180 ਅਤੇ 181 ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ, ਰੈਫਰਲ ਆਰਡਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 1988. ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 3 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ। ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਅਖੀਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਈ ਗਈ ਮੋਟਰ ਕੈਬ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।
>
> 6. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।
>
> 7. ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰਨ ਯੋਗ ਮੁੱਦਿਆਂ ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਰੈਫਰਲ ਆਦੇਸ਼ ਸਹੀ ਸੀ

---

5 ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ (2023) 4 ਐਸਸੀਸੀ 723

ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਾਡਾ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰ 'ਚ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਰੈਫਰਲ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਦਰਭ 'ਚ ਵਿਵਾਦ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਵਿੱਚ ਬੈਠ ਕੇ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਮਾਣਯੋਗ ਚੀਫ ਜਸਟਿਸ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦਾ ਹੈ।

6. ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ, ਹਵਾਲਾ ਆਦੇਸ਼ ਇਹ ਵੀ ਚੁਕਵਾਂ ਨੋਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ:

"9. ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੱਖ ਹੋਈਏ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਾਰੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਨਿਰਪੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਕੰਦ, ਭਾਵ, *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਾਂ ਤਾਂ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

7. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਇਸ ਹਵਾਲੇ ਦੌਰਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ. ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 20.7.2023 ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਪੜਾਅ ਦੌਰਾਨ, ਇਹ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 16.4.2018 ਅਤੇ 31.3.2021 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹੀ ਪਾਲਣਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਵਿਦਵਾਨ ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਆਰ ਵੈਂਕਟਰਮਣੀ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਮੰਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਟੈਂਡ ਜਾਣਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੀ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਅਗਲੀ ਸੁਣਵਾਈ 13.9.2023,[6] ਨੂੰ ਹੋਈ ਤਾਂ ਇਸ 5 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤੇ:

"8. ਭਾਰਤ ਦੇ ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ ਆਰ ਵੈਂਕਟਰਮਣੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਨੋਟ ਸੌਂਪਿਆ। ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ ਦੁਆਰਾ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਨੋਟ ਤੋਂ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ:

(i) *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਨੁਪਾਤ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

---

6 ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ (2024) 1 ਐਸਸੀਸੀ 818

ਵੱਖਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ; ਅਤੇ

(ii) *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ।

9. ਨੋਟ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 16 ਅਪ੍ਰੈਲ 2018 ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਵਜੋਂ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦਿਆਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, 31 ਮਾਰਚ 2021 ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਤਾਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੀਤੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਜਾਂ ਨਿਰਣਾਇਕਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

10. ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਇਹ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮਝੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕਥਿਤ ਖਾਮੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼/ਨਿਯਮ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੈ।

11. ਸੁਣਵਾਈ ਦੌਰਾਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦਲੀਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਮੁੜ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੈ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਇਸ ਮਾਮਲੇ 'ਤੇ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਝੁਕਦੇ ਹਾਂ:

(i) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1988 ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਟਰ ਦਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਵੇਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਉਭਾਰ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਆਵਾਜਾਈ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਲਈ ਨਵੇਂ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ;

(ii) ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਜਾਂ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਜਾਇਜ਼ ਸ਼ੰਕਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ;

ਡਿਜੀਟਲ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

(iii) *(ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਵੇਗਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਬੀਮਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣਗੇ; ਅਤੇ

(iv) *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ* (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਲਗਭਗ ਛੇ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਅਸਰ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਸਮਾਜਿਕ ਖੇਤਰ 'ਤੇ, ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਪਹਿਲੂ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨੀਤੀ ਸ਼ਾਖਾ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਨ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ।

12. ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉੱਪਰ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਹ ਉਸੇ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਤੋਲਦੇ ਹੋਣ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਸਾਰੇ ਨੀਤੀ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮੁੱਦੇ ਉਠਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੀਤੀਗਤ ਚੋਣਾਂ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਭਿੰਨ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਸੋਚ-ਸਮਝ ਕੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

13. ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਜਿਸ ਨੂੰ 8 ਮਾਰਚ 2022 ਦੇ ਰੈਫਰਲ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਨੀਤੀਗਤ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਧਿਆਨਪੂਰਵਕ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਭਾਰ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਅਤੇ, ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦਾ ਰਸਤਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ.

14. ਇਸ ਲਈ, ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਲਟਣ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਵਿਆਖਿਆਤਮਕ ਅਭਿਆਸ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਾਰੇ ਹੋਏ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਕਰਵਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

15. ਅਸੀਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੂਰਾ ਕਰੇ।

16. ਅਸੀਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ 8 ਮਾਰਚ 2022 ਦੇ ਰੈਫਰਲ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਜਾਂ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਰਾਏ ਜ਼ਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲੀ ਦਲੀਲਾਂ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰੇਗੀ।

8. ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਦੀ ਕਵਾਇਦ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਕਈ ਵਾਰ ਮੁਲਤਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 16.4.2024 ਨੂੰ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੈੱਟ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਨੋਟ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 21.8.2024 ਨੂੰ, ਵਿਦਵਾਨ ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ, ਆਰ. ਵੈਂਕਟਰਮਣੀ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸੰਸਦ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਅਦਾਲਤ ਲੰਬਿਤ ਸੁਣਵਾਈ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਅਸੀਂ 21.8.2024 ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਸੁਣਵਾਈ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧੇ।

ਬੀ. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣਾ

9. ਅਸੀਂ ਸ੍ਰੀ ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਾਲਿਸਿਟਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ; ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਸਿਧਾਰਥ ਦਵੇ, ਸ੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ; ਸ੍ਰੀਮਤੀ ਅਰਚਨਾ ਪਾਠਕ ਦਵੇ, ਸ੍ਰੀ ਨੀਰਜ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ; ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਸ੍ਰੀ ਅਮਿਤ ਕੁਮਾਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ। ਸ੍ਰੀ ਪੀ.ਬੀ. ਸੁਰੇਸ਼ 'ਦਿ ਸੋਸਾਇਟੀ ਅਗੇਂਸਟ ਡਰਿੰਕ ਡਰਾਈਵਿੰਗ' ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਦਖਲਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ।

9.1. ਸ੍ਰੀ ਸਿਧਾਰਥ ਦਵੇ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਨੂੰ *ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ* ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਜੋ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ' ਅਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

9.2. ਵਕੀਲ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਧਿਆਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ' ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਦੂਜੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 'ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ... ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਵਿਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ

9.3 ਸ੍ਰੀ ਦਵੇ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਖਤ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਮਰ 18 ਸਾਲ ਹੈ ਪਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 4 (2) ਵਿਚ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਮਰ 20 ਸਾਲ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਧਾਰਾ 7 (1) ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਮੀਦਵਾਰ ਕੋਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

9.4 ਧਾਰਾ 8 (3) ਇਹ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ, ਜੋ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੀ ਸਰੀਰਕ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਸਵੈ-ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 9 (4) ਅਨੁਸਾਰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਬਿਨੈਕਾਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਅਦਾਰਿਆਂ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਨੇ (i) 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', (ii) 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', (iii) 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ (iv) 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਇਕੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਮਿਲਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਸਹਿ-ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੋਵੇਗਾ।

9.5 ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਨੇ ਦੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰਥਨ। ਨਾਥੀ ਦੇਵੀ ਬਨਾਮ ਰਾਧਾ ਦੇਵੀ ਗੁਪਤਾ, [7] ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਰਿਲਾਇੰਸ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 'ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਰੇਕ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ।

9.6 ਸ਼੍ਰੀ ਭੂਸ਼ਣ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਦੇ ਗਲਤ ਹੋਣ ਦਾ ਦੂਜਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਜਾਣਿਆ-ਪਛਾਣਿਆ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਜਨਰਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ (ਜਨਰਲੀਆ ਸਪੈਸ਼ਲਿਸ਼ਬਿਲਸ ਨਾਨ ਡਿਹੰਜੈਂਟ) ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਇਡ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜਨਰਲ (ਸਪੈਸ਼ਲੀਆ ਜਨਰਲੀਬਸ ਡਿਹੰਡੈਂਟ) ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੋਵੇਗਾ. ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 (2) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਜੋਂ ਮੰਨਦੀ ਹੈ। ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਨੂੰ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਸਖਤ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਕੂਲੀ ਬੱਚਿਆਂ ਅਤੇ ਅਜਨਬੀਆਂ ਸਮੇਤ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੌਂਪੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਭਰੋਸਾ ਜਤਾਉਂਦੇ ਹਨ।

9.7 ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੀਰਜ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (21) ਤਹਿਤ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਭਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਸ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੀ ਭਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇੱਛਤ 'ਵਰਤੋਂ' ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (47) ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵੱਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ 'ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ', 'ਮਾਲ ਗੱਡੀ', 'ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਬੱਸ' ਜਾਂ 'ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ. ਸ਼੍ਰੀ ਕੌਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਆਮ ਕਾਰਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਹਰੇਕ ਵਿਵਸਥਾ 'ਵਰਤੋਂ', 'ਵਰਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ' ਵਰਗੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ

---

7 [2004] ਪੂਰਕ. 6 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 1141 : (2005) 2 ਐਸਸੀਸੀ 271

ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ', 'ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ' ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ'। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਸਕੀਮ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ 'ਤੇ।

9.8 ਸ਼੍ਰੀ ਤੁਸ਼ਾਰ ਮਹਿਤਾ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਾਲਿਸਿਟਰ ਜਨਰਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਈ ਹੈ, ਜੋ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 113 ਅਤੇ 115 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧਿਆਇ VII ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਿਸਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ' ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 'ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ' ਅਤੇ 'ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸੜਕਾਂ ਜਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਵਰਜਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਭਾਰ ਇੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਕ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਤਹਿਤ, 'ਸੜਕ ਟੈਕਸ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ 'ਐਲਐਮਵੀ' ਅਤੇ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੱਦਬੰਦੀ ਲਈ 'ਭਾਰ' ਨੂੰ ਇਕ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 31 (2) ਅਤੇ ਨਿਯਮ 31 (3) ਕ੍ਰਮਵਾਰ 'ਗੈਰ-ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਅਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇਣ ਲਈ ਸਿਲੇਬਸ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਕਤ ਸਿਲੇਬਸ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉਲਟ 'ਗੈਰ-ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਿਆਦ 21 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਜਿਸ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮਿਆਦ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

9.9 ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਅਰਚਨਾ ਪਾਠਕ ਦਵੇ ਨੇ ਬੈਂਚ ਨੂੰ 7450 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਭਾਰ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਦੀ ਤਸਵੀਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ, ਜੋ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਘੱਟ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਸਕੂਲ ਬੱਸ ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜੋਖਮ ਭਰਿਆ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਟੈਕਸਾਂ, ਪਰਮਿਟਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਰਗੇ ਪ੍ਰਸੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਦਵੇ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਲਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਫਾਰਮ 7 ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ। ਇਹ ਸਮਰਥਨ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦੇ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 9 (6) ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਲਈ ਵਿਸ ਸਮਰੱਥਾ ਟੈਸਟਿੰਗ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਦੀ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ.

9.10 ਸ਼੍ਰੀ ਪੀ.ਬੀ. ਸੁਰੇਸ਼, ਇੱਕ ਗੈਰ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਗਠਨ, ਦ ਸੋਸਾਇਟੀ ਅਗੇਂਸਟ ਡਰਿੰਕਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਧਿਕਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਗੈਰ-ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਕੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਜੋ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਹੈ।

9.11 ਸ਼੍ਰੀ ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀਆਂ ਨੇ ਉਚਿਤ ਜੋਖਮ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਹਾਦਸੇ ਵਾਹਨਾਂ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਕੋਲ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਾਰਕਰ ਵਜੋਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣਾ ਪਿਆ ਜਿੱਥੇ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰ ਆਪਣੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਸਨ।

ਸੀ. ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਸਬਮਿਸ਼ਨ

10 ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ, ਅਸੀਂ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੀਤਾ ਸ਼ੇਨੋਏ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਵਵਰਤ, ਸ਼੍ਰੀ ਕੌਸਤੁਭ ਸ਼ੁਕਲਾ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਅਨੁਜ ਭੰਡਾਰੀ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਦਲੀਲਾਂ ਸੁਣੀਆਂ ਹਨ। *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਵਕੀਲ ਦਲੀਲ ਦੇਵੇਗਾ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (21) ਵਿੱਚ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

10.1 ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਦੇਵਵਰਤ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੋ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਗਰੁੱਪਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਲਕੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ - ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਐਚਐਮਵੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ, ਜਿਸਦਾ ਭਾਰ 200 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੈਪਿਡੋ ਵਰਗੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਣਗਿਣਤ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

10.2 ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਅਨੁਜ ਭੰਡਾਰੀ ਨੇ ਸਾਨੂੰ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ" ਨੂੰ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਖਰੀ ਲਈ 34 ਸਾਲ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ 'ਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਅੱਜ ਵੀ, ਫਾਰਮ 2 ਭਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਰੋਡ ਰੋਲਰ, ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਵਰਗੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਅਪਵਾਦ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ. ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੂਲ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ: (i) ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ, (ii) ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ, (iii) ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ (iv) ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ 1994 ਦੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ" ਦੇ ਇੱਕੋ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਜੋੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭੰਡਾਰੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਮਤਲਬ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਹਲਕੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ. ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਤੇ ਤਜਰਬੇ ਦੀਆਂ ਵਾਧੂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੋ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੀ ਭਾਰ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਨ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਸਕੀਮ ਨੂੰ 'ਸਰਲ' ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਚਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੀ ਇਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਮਿਲਾ ਕੇ ਨਾਮ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ।

10.3 ਸ਼੍ਰੀ ਕੌਸਤੁਭ ਸ਼ੁਕਲਾ, ਵਿਦਵਾਨ ਸਲਾਹਕਾਰ ਨੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੰਡੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ:

> "ਏ. 'ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ', ਜਿਸ ਦਾ ਭਾਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ: ਐਲਐਮਵੀ [ਧਾਰਾ 2(21)] 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੱਕ, ਐਚਐਮਵੀ (ਯਾਤਰੀ/ ਵਸਤੂਆਂ) [ਧਾਰਾ 2(16) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (17)] 12000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਐਮਐਮਵੀ (ਯਾਤਰੀ/ ਵਸਤੂਆਂ) [ਧਾਰਾ 2(23) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (24)] 7500 ਤੋਂ 12000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ।
>
> ਬੀ. ਵਾਹਨ ਦੀ 'ਕਿਸਮ ਜਾਂ ਨਾਮ' (ਵੇਰਵਾ), ਜਿਸ ਦਾ ਭਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ: [ਧਾਰਾ 2 (7), 2 (11), 2 (14), 2 (22), 2 (25), 2 (27), 2 (28), 2 (29), 2 (33), 2 (39), 2 (40), 2 (43), 2 (44), 2 (46), 2 (47)

ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਹੱਦਬੰਦੀ ਕਰਨਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਰਣਨ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ। ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਮੁੱਚੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਭਾਰ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਅਣਸੋਧੇ ਐਕਟ ਨੇ ਭਾਰ ਦੀ ਸੀਮਾ ੬੦੦੦ ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਰਾਹੀਂ ਵਧਾ ਕੇ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਲਈ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਹੱਦਬੰਦੀ ਕਰਨਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਰਣਨ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ. ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ, ਅਨੁਸੂਚੀਆਂ ਜਾਂ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ *ਅਫਾਲੀ ਫਾਰਮਾਸਿਊਟੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ*[8]

10.4 ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੀਤਾ ਸ਼ੇਨੋਏ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਦੇ ਬਲ 'ਤੇ, ਆਟੋ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ 6 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਐਲਐਮਵੀ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸੀਆਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰਕੈਬ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਨੂੰ ਸਿੱਧਾ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰੇਗਾ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 19 (1) (ਜੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆਤਮਕ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਡੀ. ਮੁੱਦੇ

11. ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੁੱਦੇ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ:

(i) ਕੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ (7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ) ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਜੋ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਅਧੀਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ;

(ii) ਕੀ ਧਾਰਾ 3 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਾ ਹੈ? ਕੀ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ *ਐਮਵੀ* ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ;

(iii) ਕੀ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਜੋ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਇੱਛੁਕ ਹਨ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਲਐਮਵੀ ਕਲਾਸ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ;

---

8 [1989] ਸਹਾਇਤਾ 1 ਸ ਸੀ ਸੀ ਆਰ 129 : (1989) 4 ਸ ਸੀ ਸੀ 378

(iv) 14.11.1994 ਤੋਂ 1994 ਦੇ ਐਕਟ 54 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਈ) ਅਧੀਨ ਚਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਇਕੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ?

(v) ਕੀ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਾ ਦੇਣ ਲਈ ਗੁੱਸੇ ਵਿੱਚ ਹੈ?

ਈ. ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ

(i) ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1988 ਦਾ ਮਕਸਦ

12. ਐਮਵੀ ਐਕਟ 1988 ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੜਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਐਕਟ, 1930 ਤੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਨਵਰੀ 1984 ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰਜ ਸਮੂਹ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਈ ਸੋਧਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਤਿਆਰ ਹਵਾਲੇ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

> "2. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੀਤੀ ਕਮੇਟੀ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੁਲਿਸ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕਮੇਟੀ, ਘੱਟ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਕਮੇਟੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਰਗੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਮੇਟੀਆਂ ਨੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਅੱਪਡੇਟ ਕਰਨ, ਸਰਲ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਕਈ ਸੰਸਦ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।
>
> 3. ਇਸ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਐਕਟ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਕਾਨੂੰਨ ਲਈ ਖਰੜਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਜਨਵਰੀ, 1984 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਰਕਿੰਗ ਗਰੁੱਪ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵਰਕਿੰਗ ਗਰੁੱਪ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਸੰਸਥਾਨ (ਸੀ.ਆਈ.ਆਰ.ਟੀ.), ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (ਏ.ਆਰ.ਏ.ਆਈ.) ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਆਮ ਜਨਤਾ ਸਮੇਤ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੰਗਠਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸੁਝਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ। ਵਰਕਿੰਗ ਗਰੁੱਪ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੁਲਾਈ ਗਈ ਮੀਟਿੰਗ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਸਾਰੇ ਰਾਜਾਂ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮੰਤਰੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਕੁਝ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੋਧਾਂ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ

(ਏ) ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਗਿਣਤੀ;

(ਬੀ) ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਸੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ;

(ਸੀ) ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਆਵਾਜਾਈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਲੱਗ-ਥਲੱਗ ਟਾਪੂ ਨਾ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਜਿਸ ਨਾਲ ਖੇਤਰੀ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਸੰਤੁਲਨ ਪੈਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ;

(ਡੀ) ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਿਆਰਾਂ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕੰਟਰੋਲ ਉਪਾਵਾਂ, ਖਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਵਿਸਫੋਟਕ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਲਈ ਚਿੰਤਾ;

(ਈ) ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਉਦਾਰੀਕਰਨ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣਾ; ਅਤੇ

(ਐੱਫ)ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਅਪਰਾਧੀਆਂ ਨੂੰ ਟਰੈਕ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

13. ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ:

(ਏ) ਨਵੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਨਵੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਤਰਕਸੰਗਤ ਬਣਾਉਣਾ;

(ਬੀ) ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਖਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ;

(ਸੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਭਾਗਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ;

(ਡੀ) ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਰੋਕੂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਯੰਤਰਾਂ ਲਈ ਮਾਪਦੰਡ;

(ਈ) ਅਧਿਕਾਰਤ ਟੈਸਟਿੰਗ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਫਿਟਨੈੱਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ;

(ਐਫ) ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅੰਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਅੱਪਡੇਟ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਕਰਨਾ;

(ਜੀ) ਗੈਰ-ਰਾਸ਼ਟਰੀਕ੍ਰਿਤ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਪਰਮਿਟ, ਆਲ ਇੰਡੀਆ ਟੂਰਿਸਟ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਉਦਾਰ ਯੋਜਨਾਵਾਂ;

(ਐੱਚ) ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੋਲੇਟੀਅਮ ਸਕੀਮ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ;

(i) "ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਾ ਦੇਣਦਾਰੀ" ਅਤੇ ਹਿੱਟ ਐਂਡ ਰਨ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ;

(ਜ) ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਅਸਲ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ;

(ਕੇ) ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਰਾਜ ਰਜਿਸਟਰਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ;

(1) ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪਰਿਸ਼ਦਾਂ ਦਾ ਗਠਨ।

6. ਬਿੱਲ ਕੁਝ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਰੋਕਥਾਮ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।

14. ਉਪਰੋਕਤ ਸੁਝਾਅ ਦੇਵੇਗਾ ਕਿ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ, *1988 ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ* ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਗਿਣਤੀ, ਸੜਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਸੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਉੱਨਤ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਲਾਅ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ, 1939 ਅਤੇ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ, 1988 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੰਬਰ 85,[9] 106,[10] 119[11] ਅਤੇ 149.[12] ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ। 1988' ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੀੜਤਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮੰਗਣ ਵਿੱਚ ਦਰਪੇਸ਼ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਅਤੇ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਬਾਰੰਬਾਰਤਾ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ਬਾਰੰਬਾਰਤਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਅਤੇ ਆਸ਼ਰਿਤਾਂ ਦੀ ਤਰਸਯੋਗ ਦੁਰਦਸ਼ਾ ਟਿੱਪਣੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਰਹੀ ਹੈ।

---

9 ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ, 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਅਧਿਆਇ 8 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ' (85 ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ, 1980)

10 ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ, 'ਧਾਰਾ 103ਏ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939: ਬੀਮੇ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ' (106 ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ, ਨਵੰਬਰ, 1984)

11 ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 (119ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ, ਫਰਵਰੀ, 1987) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਫੋਰਮ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ

12 ਭਾਰਤ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 (149ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ, 1994) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਕਮੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ

ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ। ਹਾਲ ਹੀ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਦੌਰਾਨ, ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਲਗਭਗ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਅਖ਼ਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੀਆਂ ਦੁਖਦਾਈ ਕਹਾਣੀਆਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। .... ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪੀੜਤਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਜਲਦੀ ਤੋਂ ਜਲਦੀ ਢੁਕਵੀਂ ਰਕਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਸਕਣ। ਇਹ ਹਰ ਪਾਸੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ, ਜਿੱਥੇ ਹਾਦਸਾ ਘਾਤਕ ਹੈ, ਇਸ ਮੰਦਭਾਗੀ ਘਟਨਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਗੰਭੀਰ ਦੁੱਖ ਝੱਲਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਰਾਹੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੜਾਈ ਦੇ ਦੁੱਖ ਅਤੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ. ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲੋਕ ਅਦਾਲਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹਨ ਪਰ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੀੜਤ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਵਿਚੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਰਕਮ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਕੋਲ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਕਿੰਨੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਸੰਘਰਸ਼ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੁਝ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦਾ ਹੱਲ ਲੱਭਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਉਚਿਤ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇਣ ਦੀ ਕਵਾਇਦ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

15. ਐਕਟ, 1988 ਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਮਾਜ ਭਲਾਈ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ 13 ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਪੀੜਤਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਸੱਟ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਬਾਰੇ ਇਸ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇੱਕ ਕਲਿਆਣਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਲਾਭ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਦੋਹਰੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਰਾਹਤ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧੀ ਵਜੋਂ, ਬਲਕਿ ਸਮੁੱਚੀ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵੀ।

---

13 ਸਕੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਕਿਲਾਬੇਨ ਚੰਦਰਵਰਦਨ, ਏਆਈਆਰ 1987 ਐਸਸੀ 1184; ਸੋਹਨ ਲਾਲ ਪਾਸੀ ਬਨਾਮ ਸੇਸ਼ ਰੈੱਡੀ, ਏਆਈਆਰ 1996 ਐਸਸੀ 2627

16. ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਹ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਭਾਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਉਤਪਤੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ' ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਲਈ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਵਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਭਲਾਈ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਮੂਲ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਭਾਵਨਾ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰ ਰੱਖਣਾ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਮਝਦਾਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਨੀਤੀਗਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਨਾ ਜਾਣ ਲਈ ਸੁਚੇਤ ਹਾਂ ਜੋ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੀਤੀ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਵਿਆਪਕ ਸਮਾਜਿਕ, ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਲੱਖਣ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਜਨਤਕ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਜੜ੍ਹਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਓ ਹੁਣ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੀਏ.

(ii) *ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ*

17. ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਇੱਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ 'ਉਸਾਰੀ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਤੋਂ ਮਿਲ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਆਪਣੇ ਆਪ ਇਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ'।14 ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਅਰਥ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਧਾਨਕ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ. ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿੱਚ ਕਈ ਹੋਰ ਨਾਜ਼ੁਕ ਪਹਿਲੂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ. ਦੂਜਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਿਛਲੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਜੋ ਪਰੀ ਮੈਟੇਰੀਆ ਵਿੱਚ ਹਨ. ਤੀਜਾ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਆਮ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਸਮਝ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ. ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸ਼ਰਾਰਤ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।15 ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਸੂਖਮ ਅਤੇ ਪੂਰੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗੀ।

18. ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਸਟਿਸ ਜੀ.ਪੀ. ਸਿੰਘ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਮੂਲ ਗ੍ਰੰਥ [16] ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਸੀ:

---

14 ਸੁਬਾ ਰਾਓ ਜੇ ਵਿੱਚ ਗੁਰਮੇਜ ਸਿੰਘ ਐਸ ਬਨਾਮ ਸਰਦਾਰ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸਿੰਘ ਕੈਰੋਂ, ਏਆਈਆਰ 1960 ਐਸਸੀ 122

15 ਆਰ ਐਸ ਰਘੂਨਾਥ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ, ਏਆਈਆਰ 1992 ਐਸਸੀ 81; ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਐਲਫਿਨਸਟਨ ਐਸਪੀਜੀ ਅਤੇ ਡਬਲਯੂਵੀਜੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (2001) 4 ਐਸਸੀਸੀ 139; ਪੈਂਡਰਿਲ ਬਨਾਮ ਡਾ. ਵਾਟਸਨ (1995) 2 ਏਸੀ 394

16 ਜਸਟਿਸ ਜੀ.ਪੀ. ਸਿੰਘ: *ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ* (ਲੈਕਸਿਸ ਨੇਕਸਿਸ, 2016)

ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਹੁਣ ਇਹ ਨਿਯਮ ਪੱਕੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਲੱਭਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਵਿਸਕਾਊਂਟ ਸਾਈਮੰਡਸ ਦੁਆਰਾ "ਮੁੱਢਲਾ ਨਿਯਮ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਹੈਰੋ ਦੇ ਲਾਰਡ ਸੋਮਰਵੇਲ ਦਾ ਇੱਕ "ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਸ਼ਾਸਨ"; । ਅਤੇ ਬੀ.ਕੇ. ਮੁਖਰਜੀ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ "ਸਥਿਰ ਸ਼ਾਸਨ"। ਲਾਰਡ ਹਾਲਸਬਰੀ ਨੇ ਕਿਹਾ, "ਮੈਂ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪੂਰੇ ਯੰਤਰ ਨੂੰ ਅਣਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਲਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਯੰਤਰ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੈ, ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ".

19. ਆਓ ਹੁਣ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਸਮਝਕੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੀਏ. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸਾਰੇ ਚੈਪਟਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਨੈਪਸ਼ਾਟ ਹੇਠਾਂ ਸੂਚੀਬੱਧ ਹੈ:

ਅਧਿਆਇ ।-**ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ**

ਅਧਿਆਇ ।।- **ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ**

ਅਧਿਆਇ ।।।- ਸਟੇਜ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਕੰਡਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣਾ।

ਅਧਿਆਇ ।V- **ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ।**

ਅਧਿਆਇ V-**ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ**

ਅਧਿਆਇ VI- ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧ

ਅਧਿਆਇ VII- ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ, ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ।

ਅਧਿਆਇ VIII- **ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ**

ਅਧਿਆਇ IX- ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਰਤ ਛੱਡਣਾ ਜਾਂ ਆਉਣਾ

ਅਧਿਆਇ XI- **ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਬੀਮਾ**

ਅਧਿਆਇ XII-ਦਾਅਵਾ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ

ਅਧਿਆਇ XIII- **ਅਪਰਾਧ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ**

ਅਧਿਆਇ XIV-ਵਿਭਿੰਨ

20. ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਧਿਆਇ ਹਨ:

ਅਧਿਆਇ ।-ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ

ਅਧਿਆਇ ।।- ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ

ਅਧਿਆਇ ।।।- ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ

ਅਧਿਆਇ ।V- ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਅਧਿਆਇ V- ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ, ਸਾਜ਼ੋ-ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ

ਅਧਿਆਇ VI- ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ

ਅਧਿਆਇ VII- ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੇ ਜੋਖਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਬੀਮਾ

ਅਧਿਆਇ III- ਅਪਰਾਧ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ

ਅਧਿਆਇ XI- ਚੰਗੇ ਸਮਰੀਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਪੁੱਛਗਿੱਛ

21. ਇਹ ਅਦਾਲਤ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ II ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਫਾਰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਹਵਾਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ, ਉਮਰ ਸੀਮਾ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਧਾਰਾ ੮ ਅਤੇ ਧਾਰਾ ੯ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਜੋ ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, 'ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੇ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ ਸਕੂਲਾਂ ਜਾਂ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਮਿਆਦ, ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਉਣ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਠਹਿਰਾਉਣ, ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤ, ਅਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਸਮਰਥਨ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਰਜਿਸਟਰਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

22. *ਐਮਵੀ* ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਆਇ ੨ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ, ਪਤੇ ਅਤੇ ਉਮਰ ਦੀ ਸਹੀਤਾ ਬਾਰੇ ਸਬੂਤ, ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ, ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ, ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਟੈਸਟ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਾ ਫਾਰਮ, ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਕੂਲ ਅਤੇ ਅਦਾਰਿਆਂ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਿਆਦ, ਡੁਪਲੀਕੇਟ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਿਖਲਾਈ ਸਿਲੇਬਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

23. *ਐਮਵੀ* ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮ ਇੱਕੋ ਐਕਸਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਪਹੀਆਂ ਵਾਂਗ ਮਿਲ ਕੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਢਾਂਚਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਐਕਟ ਰੀੜ੍ਹ ਦੀ ਹੱਡੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ,

ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

(iii) ਧਾਰਾ 2 (21), ਧਾਰਾ 3 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 ਦਾ ਅਰਥ ਕੱਢਣਾ

24. ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ, ਪਹਿਲਾਂ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (ਵਾਂ) 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ. ਪੜਤਾਲ ਯੋਗ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਤਿਆਰ ਹਵਾਲੇ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਿਲਚਸਪ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, 'ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸੰਦਰਭ ਦੀ ਹੋਰ ਲੋੜ ਨਾ ਹੋਵੇ':

> 2(10) **"ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਅਧਿਆਇ II ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸਿਖਿਆਰਥੀ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਵਰਣਨ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
>
> 2(15) **"ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਲੋਡ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਵਾਹਨ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ;
>
> 2(16) **"ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਜਿਸ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਭਾਰ 12,000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ;
>
> 2(17) **"ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਬੱਸ ਜਾਂ ਓਮਨੀਬੱਸ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ; ਜਾਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ-ਕਾਰ, ਜਿਸਦਾ ਭਾਰ 12,000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ;
>
> 2(21) **"ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਓਮਨੀਬੱਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਜਾਂ ਮੋਟਰਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ;
>
> 2(22) **"ਮੈਕਸੀਕੈਬ**" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀ ਨਹੀਂ;
>
> 2(23) **"ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ;

2(24) **"ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਬੱਸ ਮੋਟਰ-ਸਾਈਕਲ, ਅਯੋਗ ਕੈਰੀਜ, ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੈ;

2(25) **"ਮੋਟਰਕੈਬ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ.

2(26) **"ਮੋਟਰ-ਕਾਰ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ, ਓਮਨੀਬੱਸ, ਰੋਡ-ਰੋਲਰ, ਟਰੈਕਟਰ, ਮੋਟਰ-ਸਾਈਕਲ ਜਾਂ ਅਯੋਗ ਗੱਡੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੈ.

2(27) **"ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਦੋ ਪਹੀਆ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਪਹੀਏ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵੱਖ ਕਰਨ ਯੋਗ ਸਾਈਡ-ਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

2(28) **"ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ"** ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਕੋਈ ਵੀ ਯੰਤਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਚਾਹੇ ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੈਸੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਰੀਰ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ; ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੇਲ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਫੈਕਟਰੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ ਜਾਂ ਚਾਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪਹੀਏ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਦੀ ਇੰਜਣ ਸਮਰੱਥਾ 1 [25 ਕਿਊਬਿਕ ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ] ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ;

2(29) **"ਓਮਨੀਬਸ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

2(44) **"ਟਰੈਕਟਰ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਖੁਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਰ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ (ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਉਪਕਰਣਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ); ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ;

2(48) "ਅਨਲੋਡ ਭਾਰ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਟ੍ਰੇਲਰ ਦਾ ਭਾਰ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਾਰੇ ਉਪਕਰਣ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਟ੍ਰੇਲਰ ਨਾਲ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਜਾਂ ਅਟੈਂਡੈਂਟ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ; ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਲਪਕ ਹਿੱਸਿਆਂ ਜਾਂ ਸਰੀਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭਾਰ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਸਭ ਤੋਂ ਭਾਰੀ ਵਿਕਲਪਕ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਸਰੀਰ ਹਨ;

25. 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (47) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਰੇਕ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (35), 2 (14), 2 (11), 2 (33) ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

2(47) "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ, ਇੱਕ ਮਾਲ ਗੱਡੀ, ਇੱਕ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਬੱਸ ਜਾਂ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ;

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

2(35) **"ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਮੈਕਸੀ-ਕੈਬ, ਇੱਕ ਮੋਟਰ-ਕੈਬ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਗੱਡੀ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ;

2(14) **"ਮਾਲ ਗੱਡੀ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ;

2(11) **"ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਬੱਸ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਸਰਬ-ਬੱਸ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਕਾਲਜ, ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਜਾਂ ਸਟਾਫ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ;

2(33) **"ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ"** ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਛੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਦੀ ਬਜਾਏ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ

26. ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 2 ਕੁਝ ਵਾਧੂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਨਿਯਮ 2 (ਸੀ) ਇੱਕ 'ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਟਰੈਕਟਰ' ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ:

"ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਟਰੈਕਟਰ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਯੰਤਰਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ 4-ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਜੋ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੀਲਡ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਜਾਂ ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ ਲਈ ਚੁਕਵੇਂ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਟਰੈਕਟਰ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਹੈ

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

27. ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 2 (ਐਚ) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

""ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਹੈ"

28. 'ਈ-ਕਾਰਟ', [17] 'ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ', [18] 'ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ', [19] 'ਰੋਡ ਐਂਬੂਲੈਂਸ', [20] 'ਸਕੂਲ ਬੱਸ', [21] 'ਸਪੈਸ਼ਲ ਪਰਪਜ਼ ਵਾਹਨ', [22] 'ਮੋਟਰ ਕਾਫਲਾ', [23] 'ਪੁਲਰ ਟਰੈਕਟਰ' [24] ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਐਲ'[25] ਅਤੇ 'ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਐਮ'[26] ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵੀ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

29. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ (ਵਾਂ) ਇਹ ਦਰਸਾਏਗੀ ਕਿ ਉਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ (i) ਭਾਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ; (ii) ਇੱਛਤ ਵਰਤੋਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾ ਬੱਸ, ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਅਤੇ (iii) ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਓਮਨੀਬੱਸਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਕਾਰਾਂ। ਇਸ ਲਈ, ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਬਿਲਕੁਲ ਉਪਭੋਗਤਾ-ਅਧਾਰਤ ਜਾਂ ਭਾਰ-ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਦੋਵਾਂ ਦਾ ਸੁਮੇਲ ਹੈ. ਇਹ ਵਿਕਸਤ ਹੋ ਰਹੇ ਆਵਾਜਾਈ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਜੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੋਧਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ, ਈ-ਕਾਰਟਾਂ ਅਤੇ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਰਾਹੀਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਝਲਕਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ 27 ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈਬ੍ਰਿਡ ਰਿਕਸ਼ਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ 'ਜੁਗਾੜ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (28) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

30. ਸਾਡੀ ਚਰਚਾ ਲਈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

> "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" **ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ** ਜਾਂ **ਓਮਨੀਬਸ**, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਜਾਂ **ਮੋਟਰਕਾਰ** ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ **ਰੋਡ-ਰੋਲਰ**, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

31. 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ', 'ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ', 'ਮੋਟਰ ਕਾਰ', 'ਟਰੈਕਟਰ', 'ਰੋਡ ਰੋਲਰ', 'ਅਨਲੋਡ ਭਾਰ' ਅਤੇ 'ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਵੀ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੇ ਅੰਦਰ

---

17 ਨਿਯਮ 2 (ਸੀਸੀ)

18 ਨਿਯਮ 2 (ਸੀਬੀ)

19 ਨਿਯਮ 2 (ਯੂ)

20 ਨਿਯਮ 2 (zਬੀ)

21 ਨਿਯਮ 2 (zਸੀ)

22 ਨਿਯਮ 2 (zd)

23 ਨਿਯਮ 2 (ਜ਼)

24 ਨਿਯਮ 2 (y)

25 ਨਿਯਮ 2 (i)

26 ਨਿਯਮ 2 (ਕੇ)

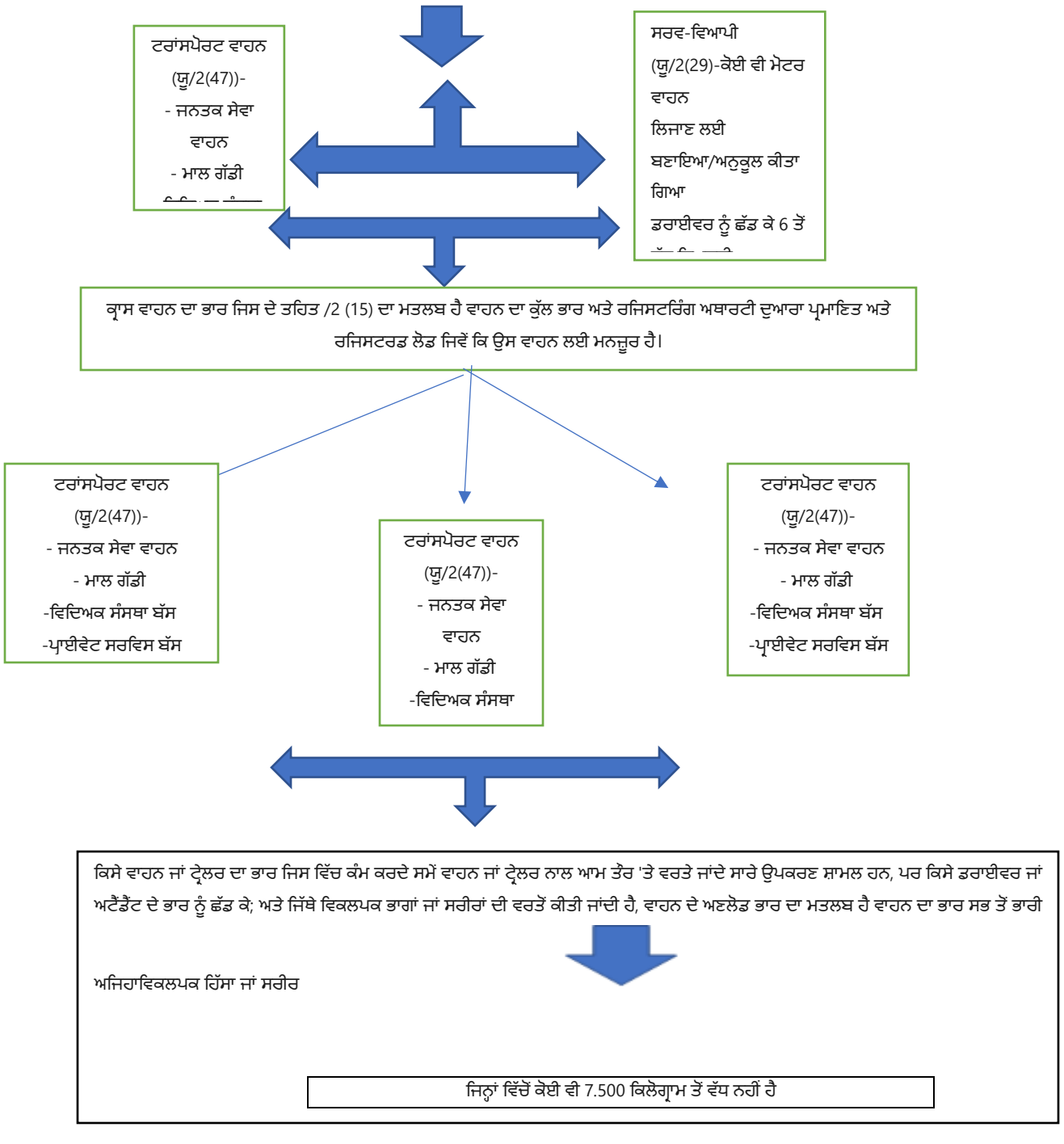
27 ਰਾਜਸਥਾਨ ਐਸਆਰਟੀਸੀ ਬਨਾਮ ਸੰਤੋਸ਼ (2013) 7 ਐਸਸੀਸੀ 107

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਪ੍ਰਸੰਗ, ਸ਼੍ਰੀਮਾਨ ਡੇਵ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਇੱਕ ਵਿਜ਼ੂਅਲ 1 ਪੰਨੇ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜੋ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ ਯੂ /2(21)ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ



32. ਐਲ.ਐਮ.ਵੀ. ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ ਦਾ ਸਾਦਾ ਅਧਿਐਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਚਿੱਤਰ ਤੋਂ ਵੀ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ 'ਮਤਲਬ' ਹੈ. ਇੱਥੇ 'ਸਾਧਨ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਦਾ ਮਤਲਬ "ਸ਼ਾਮਲ" ਹੋਵੇਗਾ ("ਸ਼ਾਮਲ" ਕਹਿਣ ਦੀ ਬਜਾਏ), ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ 'ਸਖਤ ਅਤੇ ਤੇਜ਼', ਸਖਤ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ. ਅਜਿਹੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਕਿਸੇ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਰਥ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬਿਆਨ ਹੈ।28 ਇਹ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਦੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਜਗ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦੀ।

33. ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਬਾਰੇ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ [29] ਵਿੱਚ ਜੀ.ਪੀ. ਸਿੰਘ ਦਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਥਨ ਹਨ:

> "ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ ਜਾਂ ਵਿਆਖਿਆ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਉਪਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਸਖਤ ਆਲੋਚਨਾ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਬਾਡੀ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਹੋਰ ਵਰਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੀ "ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ" ਲੱਭਣਾ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸ਼ਬਦ ਜਾਂ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਕਿਓਰਿਟੀਜ਼ ਕੰਟਰੈਕਟ (ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ) ਐਕਟ, 1956 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਸਕਿਓਰਿਟੀਜ਼" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਵੱਖਰਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਇੱਕੋ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਥਾਵਾਂ **'ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਤ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹੀ ਹਰਾ ਦੇਵੇਗਾ।**
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

34. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਵੀ 'ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਸੰਗ ਦੀ ਹੋਰ ਲੋੜ ਨਾ ਹੋਵੇ' ਸ਼ਬਦ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਲਟ ਪ੍ਰਸੰਗ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ, ਬੇਲੋੜੀ ਜਾਂ ਬੇਕਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਜੋਖਮ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਇੱਥੇ ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਭਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ:

---

28 ਗੌਫ ਬਨਾਮ। ਗੌਫ [(1891) 2 ਕਿਊਬੀ 665: 65 ਐਲਟੀ 110] ਪੀ ਕਾਸੀਲਿੰਗਮ ਬਨਾਮ ਪੀਐਸਜੀ ਕਾਲਜ ਆਫ ਟੈਕਨਾਲੋਜੀ, ਏਆਈਆਰ 1995 ਐਸਸੀ 1395 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ; ਇਹ ਵੀ ਦੇਖੋ ਪੰਜਾਬ ਲੈਂਡ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਐਂਡ ਰੀਕਲੇਮੇਸ਼ਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੀਜ਼ਾਈਡਿੰਗ ਅਫਸਰ, ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ (1990) 3 ਐਸਸੀਸੀ 682

29 ਜਸਟਿਸ ਜੀਪੀ ਸਿੰਘ: *ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ (ਲੈਕਸਿਸ ਨੇਕਸਿਸ, 2016)*

"‥ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਜੋ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਿਆਖਿਆ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਾਰਾ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਪ੍ਰਸੰਗ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ. **ਉਲਟ ਪ੍ਰਸੰਗ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਦਲੀਲ ਜੋ ਐਕਟ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ 'ਤੇ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਕਾਰ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗਾ।** ਕਿਸੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਨਫ਼ਰਤ ਤਾਂ ਹੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿਸ਼ੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸੰਗ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ; ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜੋ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸ਼ਬਦ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸੰਗ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਬਣਾਏਗੀ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਉਸ ਸ਼ਬਦ ਵਾਲੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਇਸ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਅਤੇ ਅਸਥਿਰ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਉਲਟ ਪ੍ਰਸੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। [30]

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

35. ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (21) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਜੋ ਸਖਤ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦੇਵੇਗੀ, ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ, ਓਮਨੀਬੱਸ, ਰੋਡ ਰੋਲਰ, ਟਰੈਕਟਰ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ.

36. ਸ਼ਬਦ "ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ", ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (10) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ "ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਵਰਣਨ" ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਆਓ ਹੁਣ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 (2) ਪੜ੍ਹੀਏ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਹੈ, 'ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦਾ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ' ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਅਧਿਆਇ II ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ' ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਧਾਰਾ (ਈ), (ਐਫ), (ਜੀ) ਅਤੇ (ਐਚ) ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਦੇ ਇੱਕੋ ਸਿਰ ਹੇਠ ਜੋੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

---

30 ਜਸਟਿਸ ਜੀ.ਪੀ. ਸਿੰਘ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ (ਲੈਕਸਿਸ ਨੇਕਸਿਸ, 2016)

ਐਮਵੀ ਐਕਟ (14.11.1994 ਦੀ ਪੂਰਵ ਸੋਧ)	**ਐਮਵੀ ਐਕਟ (14.11.1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ)**
10. ਹਰੇਕ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਧਾਰਾ 18 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। (2) ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਜੋਂ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਰਥਾਤ:- (ਏ) ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ; (ਅ) ਗਿਅਰ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ; (ਸੀ) ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਗੱਡੀ; (ਡੀ) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ; (ਈ) ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ (ਐੱਫ) ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ; (ਜੀ) ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ; (ਜ) ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ।	(1) ਹਰੇਕ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਧਾਰਾ 18 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। (2) ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਜੋਂ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਰਥਾਤ:- (ਏ) ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ; (ਅ) ਗਿਅਰ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ; (ਸੀ) ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਗੱਡੀ 1; (ਡੀ) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ; (ਈ) ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ; (ਈ) ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ (ਐੱਫ) ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ (ਜੀ) ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ (ਐੱਚ) ਮਿਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ (ਆਈ) ਰੋਡ-ਰੋਲਰ; (ਜੇ) ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਰਣਨ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ

37. 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਰਾਹੀਂ 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਅਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਇਕ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ

ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸੁਝਾਅ ਦੇਵੇਗਾ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ, ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ।

38. ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਲੋੜ' ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

> "3. ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾ ਹੋਵੇ; **ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** (ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਮੋਟਰ ਕੈਬ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 75 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਿਸੇ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ) **ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।**
>
> (2) ਉਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਉਹ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ।
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

39. ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ, ਆਓ ਅਸੀਂ ਸ਼੍ਰੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਉਦਾਹਰਣ ਲਈਏ - ਜੋ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸ ਦੇਈਏ ਕਿ ਉਹ ਸਾਲ 1990 ਵਿੱਚ ਆਟੋ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ. ਅਣਸੋਧੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿਕਲਪ ਸ਼੍ਰੀ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਹੋਣਗੇ:

(ਏ) ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ;

(ਅ) ਗਿਅਰ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ;

(ਸੀ) ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਗੱਡੀ;

(ਡੀ) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ;

(ਈ) ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ

(ਚ) ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ;

(ਜੀ) ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ;

(ਜ) ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ।

40. ਬਿਨੈਕਾਰ ਸ਼੍ਰੀ ਨੂੰ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 14 ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ 4 ਭਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਜੋ 28.3.2001 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। ਫਾਰਮ 4 ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਫਾਰਮ 4

[ਨਿਯਮ 14 ਦੇਖੋ]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾ ਫਾਰਮ

ਲਈ,

ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ,

.....

ਮੈਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਰਣਨ ਦੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ-

(ਏ)ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ

(ਅ) ਗਿਅਰ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ

(ਸੀ) ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਗੱਡੀ

(ਡੀ) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ

(ਈ) ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ

(ਐੱਫ) ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ

(ਜੀ) ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ

(ਐੱਚ) ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (i) ਰੋਡਰੋਲਰ

(ਜ) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਰਣਨ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ:

***

ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਟੈਸਟ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ

ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 15 ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਟੈਸਟ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਟੈਸਟ (ਇੱਥੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨਿਸ਼ਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਾਖਲ ਕਰੋ)

..... 'ਤੇ

(ਮਿਤੀ).....

ਬਿਨੈਕਾਰ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ।

(ਘਾਟ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)

ਮਿਤੀ:.....

ਟੈਸਟਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਦਸਤਖਤ

.....

ਪੂਰਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਅਹੁਦਾ

ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਦੋ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੇ ਦਸਤਖਤ:

ਜੋ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਵੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸੋ।

41. ਉਪਰੋਕਤ ਫਾਰਮ 4 ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਕੋਈ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 'ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਜਾਂ 'ਹਲਕੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਕੋਈ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਸ਼੍ਰੀ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 2 (21) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਨੁਸਾਰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ 'ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ' ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 'ਉਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ'? ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਕੋਲ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ। ਫਿਰ ਧਾਰਾ 3 (ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕਰਾਂਗੇ) ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠੇਗਾ? ਅਸੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਭਾਗ ਵਿੱਚ 'ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਜਾਂ 'ਹਲਕੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਕੋਈ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਵੱਖਰਾ ਜ਼ਿਕਰ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਵੇਗਾ ਕਿ ਇਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਬਜਾਏ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਵੱਲ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 'ਗੈਰ-ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਜ਼ੋਰ ਨੂੰ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਵਿੱਚ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਦੀ ਵਾਜਬ ਵਿਆਖਿਆ 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸਮਝ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਲਐਮਵੀ ਕਲਾਸ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਧੇਰੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। ਧਾਰਾ ੧੦ ਵਿੱਚ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ। 1994 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ 54 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਸਾਨੂੰ ਇੱਥੇ ਮਾਰਗ ਦਰਸ਼ਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

> (ਓ) ਨਵੀਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਗਿਣਤੀ।
>
> (ਅ) ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਢੁਕਵਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ;

(ਸੀ) ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨਾ;
(ਡੀ) ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਮਿਆਰਾਂ, ਖਤਰਨਾਕ ਰਸਾਇਣਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਚਿੰਤਾ;
(ਈ) ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨੂੰ ਤਰਕਸੰਗਤ ਬਣਾਉਣਾ;
(ਚ) **ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣਾ** ਅਤੇ ਨੀਤੀ ਉਦਾਰੀਕਰਨ;
(ਜੀ) ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨੇ ਵਧਾਉਣਾ।
ਬਿਲ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ –
(ਏ) ਨਵੀਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਰ;
(ਅ) **ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣਾ;**
(ਸੀ) ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣਾ;
(ਡੀ) ਗੈਰ-ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਬਾਲਣਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕੁਝ ਛੋਟਾਂ;
(ਈ) "ਬੇਨਾਮੀ" ਹੋਲਡਿੰਗਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀਆਂ ਹੋਲਡਿੰਗਾਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਹਟਾਈ ਗਈ;
(ਐੱਫ) ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਾਜ; (ਜੀ) ਅਜਿਹੇ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਦੰਡਕਾਰੀ ਜਾਂਚ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭੰਡਾਰਨ/ ਵਿਕਰੀ ਵੀ; (ਜ) ਹਿੱਟ ਐਂਡ ਰਨ ਕੇਸਾਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ;
(ਆਈ) ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਵੱਲੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਭਰਨ ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ;
(ਜ) ਕੁਝ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਜ਼ਾ ਸਖਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ;

(ਟ) ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਉਮਰ/ਆਮਦਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮੂਲਾ, ਜੋ ਵਧੇਰੇ ਉਦਾਰ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੈ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

42. 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਤਰਕਸੰਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ. ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਵੱਡੇ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੀ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵਾਧੂ ਲੋੜਾਂ ਧਾਰਾ 7 ਦੀ ਅਣਸੋਧਿਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ 1 ਤੋਂ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ

(1)ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ-

(ਏ) ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 2 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਜਾਂ ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾ ਹੋਵੇ।

(ਅ) ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇਕ ਸਾਲ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾ ਹੋਵੇ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

43. ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੈਕਸ਼ਨ 7 (1) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ:

7. ਕੁਝ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ:

[(1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਚਲਾਉਣ ਲਈ **ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ** ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ **ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ** ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾ ਹੋਵੇ:

ਇਸ ਲਈ, ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੇ ਅਧੀਨ ਆ ਗਈਆਂ। ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਦੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਬਾਰੇ ਸਾਡਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਣਸੋਧੇ ਅਤੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਨਿਯਮ 10 ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

ਨਿਯਮ 10 (ਪੂਰਵ-ਸੋਧ)	**ਨਿਯਮ 10** (ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ)
(10. ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ) ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਫਾਰਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ, (ਏ) ਨਿਯਮ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ [ਫਾਰਮ 1-ਏ] ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। (ਅ) ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੀ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ 28 [ਪਾਸਪੋਰਟ ਆਕਾਰ ਦੀ ਫੋਟੋ] ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਕਾਪੀਆਂ (ਸੀ) ਨਿਯਮ 32 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਚਿਤ ਫੀਸ, (ਡੀ) ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ, ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬਿਨੈਕਾਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ।	10. ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ। ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਫਾਰਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ, (ਏ) ਨਿਯਮ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ [ਫਾਰਮ 1-ਏ] ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। (ਅ) ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੀ ਤਾਜ਼ਾ 28 [ਪਾਸਪੋਰਟ ਆਕਾਰ ਦੀ ਫੋਟੋ] ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਕਾਪੀਆਂ, (ਸੀ) ਨਿਯਮ 32 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਚਿਤ ਫੀਸ, ... (ਡੀ) ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ [(ਈ) ਰਿਹਾਇਸ਼ ਦਾ ਸਬੂਤ (ਐੱਫ) ਉਮਰ ਦਾ ਸਬੂਤਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ]

44. 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਉਲਝਣ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਹੈ। *ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ* [31] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ") ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ 3,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਭਾਰ ਵਾਲੀ ਮੈਟਾਡੋਰ ਵੈਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਜਿਸ ਕੋਲ 'ਮਾਲ ਗੱਡੀ' ਪਰਮਿਟ ਸੀ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਉਸ ਕੋਲ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ. ਵੈਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, 9.12.1999 ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਈ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ

31 [2008] 1 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 1061: (2008) 3 ਐਸਸੀਸੀ 464

ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੀ ਪਤਨੀ ਦੀ ਮੌਤ। ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਨੇ "ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਥਾਂ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਥਾਂ ਲੈ ਲਈ ਸੀ। 2 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

> "19. "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ. XX
>
> 20. ਇੱਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਜੋ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ ਹੁਣ "ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਥਾਂ ਲੈ ਲਈ ਗਈ ਹੈ. ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੇ "ਹਲਕੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਵਾਹਣ" ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ. ਇਕ ਡਰਾਈਵਰ ਜਿਸ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ।
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

44.1. ਢੁਕਵੇਂ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 1994 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸੰਚਾਲਨ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ (ਪੂਰਵ-ਸੋਧ) ਇੱਕ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 'ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਭੇਜਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਦਸਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਇਆ ਸੀ।

44.2. 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਵਿਤ ਅਰਜ਼ੀ ਬਾਰੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਆਖਿਆ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ ਕਿਉਂਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ, ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 'ਐਲਐਮਵੀ' ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ. ਜੇ ਇਸ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਮੱਧਮ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ 'ਵਿਸ਼ੇਸ਼' ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ. ਇਸ ਨਾਲ ਅਵਿਹਾਰਕ ਨਤੀਜੇ ਨਿਕਲਣਗੇ।

44.3. ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜੋ (7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ) ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ

ਜਾਂ ਕੋਈ ਸਮਰਥਨ ਸਾਡੀ ਸਮਝ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਸੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ. ਇਹ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਉਲਟ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਪਾਣੀ ਬੰਦ ਡੱਬਿਆਂ ਵਾਂਗ ਦਿਖਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਛੋਟੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਰਗੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਲਈ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਗ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣਾ ਸੀ। ਸਾਡੀ ਸਮਝ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਦਾ ਸਹੀ ਤਰੀਕਾ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਵਿਹਾਰਕ ਬਣੀ ਰਹੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

45. ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 (2) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ 'ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਜੋਂ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ"। ਇਸ ਲਈ, 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਉਹ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਜੋ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀਆਂ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (*ਸੁਪਰਾ*) ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 10 ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ.

III. *ਕੀ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵੰਗਨ (2017) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਿਰ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗੀ?*

46. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ, ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 2 (21) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਿਰ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਦੂਰਗਾਮੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਧਿਆਨਪੂਰਵਕ ਜਾਂਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ. ਕੀ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਚਲਾਉਣ ਲਈ

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਵਾਹਨ, ਇੱਕ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ, ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ? ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਸਾਰਣੀ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

ਸੀਨੀ ਅਰ ਨੰ.	**ਵਿਭਿੰਨਤਾ ਕਾਰਕ**	**ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ/ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਵਿਵਸਥਾ**	**ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਲਾਇਸੈਂਸ**	**ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਾਇਸੈਂਸ**
	ਉਮਰ / ਸਮੇਂ ਲੋੜ			
(i)	ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਉਮਰ ਸੀਮਾ	ਧਾਰਾ 4	18 ਸਾਲ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ [ਐਸ.4(1)]	20 ਸਾਲ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ [ਐਸ.4(2)]
(ii)	ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ	ਧਾਰਾ 7(1)	ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਘੱਟੇ ਘੱਟ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।	ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਘੱਟੇ ਘੱਟ 1 ਸਾਲ ਲਈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. [ਸ. 7(1)]
(iII)	ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਮਿਆਦ	ਨਿਯਮ 31	21 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ [ਨਿਯਮ 31(2)] (+) ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਅਸਲ ਘੰਟੇ 10 ਘੰਟਿਆਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। [ਨਿਯਮ 31(4)]	30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ [ਨਿਯਮ 31(3)] (+) ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਅਸਲ ਘੰਟੇ 15 ਘੰਟਿਆਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ। [ਨਿਯਮ 31(4)]
		ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ		
(I	ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਦੀ ਲੋੜ	ਧਾਰਾ 8(3)	ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ	ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ [ਸੀ.8(3)] ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ
(v.)	ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਲੋੜ	ਧਾਰਾ 15	40 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਸ. 15(1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ]	ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ [S.15(1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪਰਵੀਜ਼]

(vi)	*ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਜਾਂ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਸਵੈ ਘੋਸ਼ਣਾ*	*ਨਿਯਮ 5*	*ਸਰੀਰਕ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਬਾਰੇ ਸਵੈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਲੋੜ। **[ਨਿਯਮ 5(1)]***	*ਕਿਸੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਲੋੜ। **[ਨਿਯਮ 5(1)]***

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ

(vii)	*ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਕੂਲ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ*	*ਧਾਰਾ 9 (4)*	*ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਕੂਲ ਤੋਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।*	*ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਸੰਸਥਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਜੋ ਐਮ. ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।*
(viii)	*ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੁਆਰਾ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ*	*ਨਿਯਮ 17 (1) (ਬੀ)*	*ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ*	*ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਫਾਰਮ 5 ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗੀ। [ਨਿਯਮ 17(1)(ਬੀ)]*

ਵੱਖਰਾ ਵਾਹਨ / ਵੱਖਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ

(ix)	*ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਲੋੜ*	*ਧਾਰਾ 66*	*ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।*	*ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਖੇਤਰੀ, ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।*
(x)	*ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਲੋੜ*	*ਧਾਰਾ 3*	*ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।*	*ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।*
(xi)	*ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ*	*ਧਾਰਾ 10 (2)*	***<u>ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ)</u>** - ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ.*	***<u>ਸੈਕਸ਼ਨ 10 (2) (ਈ)</u>** - ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ.*

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ				
(xii)	*ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ।*	*ਸੈਕਸ਼ਨ 14*	*ਇਸ ਵਾਸਤੇ ਵੈਧ ਹੈ - [ਐਸ.14(2) (ਬੀ)] (i) ਜਿਸ ਨੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ/ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਨੂੰ 30 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ - ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਉਮਰ 40 ਸਾਲ ਹੋਣ ਤੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ; (ii) ਜਿਸ ਨੇ 30 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਪਰ 50 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ - 10 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵੈਧ; (iii) ਜਿਸ ਨੇ 50 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਪਰ 55 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ - ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਉਮਰ 60 ਸਾਲ ਹੋਣ ਤੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ; (iv)ਜਿਸ ਨੇ 55 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪੂਰੀ ਕਰ ਲਈ ਹੈ - 5 ਸਾਲ ਲਈ ਵੈਲਿਡਿਤ।*	*5 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵੈਧ [ਐਸ.14(2)(ਏ)]*

ਹੋਰ ਵਿਭਿੰਨ ਕਾਰਕ

(xiii)	*ਵਰਦੀ ਅਤੇ ਬੈਜ ਦੀ ਲੋੜ*	*ਸੈਕਸ਼ਨ 28*	*ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ*	*ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਨਣ ਲਈ ਬੈਜ ਅਤੇ ਵਰਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। [ਐਸ.28(2)(ਡੀ)]*
(xiv)	*ਕਰਤੱਵ, ਕਾਰਜ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰ*	*ਸੈਕਸ਼ਨ 28*	*ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ*	*ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਐਸ.28(2)(h)]*
(xv)	*ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਲੇਬਸ*	*ਨਿਯਮ 31*	*ਸਿਲੇਬਸ ਭਾਗ ਏ, ਬੀ, ਸੀ, ਐਫ, ਜੀ ਅਤੇ ਕੇ [ਨਿਯਮ 31 (2)]*	*ਸਿਲੇਬਸ ਭਾਗ ਈ, ਐੱਫ, ਜੀ, ਐੱਚ, ਆਈ, ਜੇ ਅਤੇ ਕੇ [ਨਿਯਮ 31(3)]*

47. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਹੁਣ ਉਪਲਬਧ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ II 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ' ਦੇਣ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਜੋ 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ' ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ 4 ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਉਮਰ ਸੀਮਾ' ਹੈ। ਧਾਰਾ 4 (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਧਾਰਾ 18 'ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 4 (2) ਆਪਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

> (1) ਅਠਾਰਾਂ ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ [50 ਸੀਸੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇੰਜਣ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ] ਸੋਲ੍ਹਾਂ ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
>
> (2) ਧਾਰਾ 18 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਵੀਹ ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ।
>
> (3) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸਨੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਉਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਾ ਹੋਵੇ।
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

48. ਸੈਕਸ਼ਨ 5 'ਧਾਰਾ 3 ਅਤੇ 4 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ:

> "ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜੋ ਧਾਰਾ 3 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ।

49. ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਸਾਨੂੰ ਦੰਡਾਵਲੀ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਧਿਆਇ XIII ਦੀ ਧਾਰਾ 180 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 181 ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ 'ਅਪਰਾਧਾਂ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ:

> "180. *ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣਾ*- ਜਦੋਂ ਵੀ, ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 3 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਜਾਂ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨਾਲ"

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

181. ਧਾਰਾ 3 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਾ- ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਧਾਰਾ 3 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਜਾਂ ਪੰਜ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਾਂ ਦੋਵੇਂ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

50. ਧਾਰਾ 6 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਆਮ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 7 (1) ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸਿਰਫ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

(1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਚਲਾਉਣ ਲਈ **ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ** ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ **ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਸਾਲ** ਲਈ **ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ** ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾ ਹੋਵੇ:]

[ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਈ-ਕਾਰਟ ਜਾਂ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

(2) ਅਠਾਰਾਂ ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾ ਹੋਵੇ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

51. ਸੈਕਸ਼ਨ 8 'ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਲੋੜ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 8 (3), ਧਾਰਾ 15 ਅਤੇ ਨਿਯਮ 5 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਣਸੋਧੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"-8(1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 4 ਅਧੀਨ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 7 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ-

(i)ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ (ii) ਜਿਸ ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਅਦਾਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਅਰਜ਼ੀ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਫੀਸ ਵੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ:

XX]"

52. ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ 8 (3) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਅਰਜ਼ੀ **[ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ]** ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਇਸ ਮਕਸਦ ਵਾਸਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰੋ:

"

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

53. 'ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ' ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 5 (1) ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ, ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੀ ਸਵੈ-ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਗੈਰ-ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਨਿਯਮ 5 ਜਿਸ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

5. "ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ- ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਲਾਸ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਜੋੜਨ ਲਈ ਜਾਂ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਹਰੇਕ ਅਰਜ਼ੀ,

ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਫਾਰਮ 1 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

54. *ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਨਿਯਮ 5 ਨੂੰ ਵੀ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:*

5. ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ- ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਲਾਸ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਹਰੇਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਫਾਰਮ 1 ਵਿੱਚ ਸਰੀਰਕ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਬਾਰੇ ਸਵੈ-ਘੋਸ਼ਣਾ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਹਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੈਡੀਕਲ ਪ੍ਰੈਕਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਫਾਰਮ 1-ਏ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

55. 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ' ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ 15, ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮਾਂ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਰੂਪਰੇਖਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 15 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 40 ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਅਰਜ਼ੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬਿਨੈਕਾਰ 40 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

56. 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ' ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ 9 ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 9 (1) ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 9 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਹ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 9 (3) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਵੀ ਪਾਸ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ** ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ, ਧਾਰਾ 9 (4) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 9 (5) 7 ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਦੁਬਾਰਾ ਟੈਸਟ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, 9 (6) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਟੈਸਟ ਉਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ. ਧਾਰਾ 9 (7) ਅਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 9 (8) ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਆਦਤਨ ਅਪਰਾਧੀ ਜਾਂ ਆਦੀ ਸ਼ਰਾਬੀ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਸਾਈਕੋਟ੍ਰੋਪਿਕ ਪਦਾਰਥ ਦਾ ਆਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿਸਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਹਿਲਾਂ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 9 (4) ਜੋ ਸਾਡੇ ਮਕਸਦ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

> (4) ਜਿੱਥੇ ਅਰਜ਼ੀ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿਨੈਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਕੂਲ ਜਾਂ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਾ ਹੋਵੇ।
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

52. *ਐਮਵੀ* ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 17 (1) (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜੋੜਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ:

> **"17. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ –(1)** ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ [ਫਾਰਮ 2] ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗੀ- (ਏ) ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ;
>
> (ਅ) ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ 5 ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ।
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

58 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਮਿਆਦ ਦੀ ਰੂਪਰੇਖਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਅਤੇ 'ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਦੀ ਉਮਰ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਅਕਤੀ

30 ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ 40 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਵੈਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ 30 ਤੋਂ 49 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ 10 ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਮਿਲੇਗੀ। 50 ਤੋਂ 54 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ, ਲਾਇਸੈਂਸ 60 ਸਾਲ ਦੀ ਉਮਰ ਤੱਕ ਵੈਧ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ 55 ਸਾਲ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਮਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ, ਵੈਧਤਾ 5 ਸਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. ਇਹ ਢਾਂਚਾ ਇਸ ਸਮਝ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਉਮਰ ਦੇ ਨਾਲ ਵੱਖਰੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 14 ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"14. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੀ ਮੁਦਰਾ—

(1) ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ।

(2) ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ, (ਏ) **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, **ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ: 1 *** 2** [ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ **ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਇੱਕ ਦਿਨ ਤੋਂ ਗੁਜ਼ਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਲੇਬਸ ਦਾ ਰੀਫਰੈਸ਼ਰ ਕੋਰਸ; ਅਤੇ;]

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx"

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

59. ਨਿਯਮ 10 ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ' ਹੈ। ਅਸੋਧੇ ਹੋਏ ਨਿਯਮ 10 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"10. ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ—

ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਫਾਰਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ,

(ਏ) ਨਿਯਮ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ [ਫਾਰਮ 1-ਏ] ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ।

(ਬੀ) ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੀ ਤਾਜ਼ਾ 28 [ਪਾਸਪੋਰਟ ਆਕਾਰ ਦੀ ਫੋਟੋ] ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਕਾਪੀਆਂ,

(ਸੀ) ਨਿਯਮ 32 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਚਿਤ ਫੀਸ,

[(ਡੀ) ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ, **ਇੱਕ ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਇੱਕ ਭਾਰੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ**

ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ, *ਬਿਨੈਕਾਰ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ।*

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

60. ਸੋਧਿਆ ਹੋਇਆ ਨਿਯਮ 10 ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਈਲਾਈਟ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਨਾਲ ਬਦਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ:

10. ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ।

ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਫਾਰਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ,

(ਏ) ਨਿਯਮ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ [ਫਾਰਮ 1-ਏ] ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ।

(ਅ) ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੀ ਤਾਜ਼ਾ 28 [ਪਾਸਪੋਰਟ ਆਕਾਰ ਦੀ ਫੋਟੋ] ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਕਾਪੀਆਂ,

(ਸੀ) ਨਿਯਮ 32 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਚਿਤ ਫੀਸ,

[(ਡੀ) **ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ]

[(ਈ) ਰਿਹਾਇਸ਼ ਦਾ ਸਬੂਤ

(ਚ) ਉਮਰ ਦਾ ਸਬੂਤ"

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

61. ਧਾਰਾ 27 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਧਾਰਾ 28 ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਉਪ-ਧਾਰਾ 2 (ਡੀ) ਅਤੇ 2 (ਐਚ) ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ:

"(ਡੀ) ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਨੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬੈਜ ਅਤੇ ਵਰਦੀ ਅਤੇ ਬੈਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਫੀਸ"

(ਜ) ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਕਰਤੱਵ, ਕਾਰਜ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

62. ਨਿਯਮ 31 (2) ਅਤੇ (3) ਜੋ ਸਿਲੇਬਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ:

31. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਸਿਲੇਬਸ—

(1) ਸਕੂਲਾਂ ਜਾਂ ਅਦਾਰਿਆਂ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਸਬੰਧੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਸਿਲੇਬਸ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ (ਹੇਠਾਂ ਸਾਰਣੀ ਦੇਖੋ):

[(2) **ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ** ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇਣ ਲਈ ਪਾਠ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਿਲੇਬਸ ਦੇ ਭਾਗ ਏ, ਬੀ, ਸੀ, ਐਫ, ਜੀ ਅਤੇ ਕੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਮਿਆਦ 21 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਪਾਲਣਾ ਹੋਵੇਗੀ, ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਸਿਲੇਬਸ ਦੇ ਭਾਗ ਸੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(3) **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ** ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇਣ ਲਈ ਪਾਠ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਿਲੇਬਸ ਦੇ ਭਾਗ ਈ, ਐਫ, ਜੀ, ਐਚ, ਆਈ, ਜੇ ਅਤੇ ਕੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

63 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦਾ ਪੰਜਵਾਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਧਾਰਾ 66 'ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਉਚਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦੀ ਹੈ:

(66. ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਲੋੜ — (1) ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਖੇਤਰੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਜਵਾਬੀ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ:...."

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

64 ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਲੋੜ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਲੋੜ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਲੋੜਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

65 ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਹਰੇਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ, ਪੜਤਾਲ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਡਿਗਰੀਆਂ ਹਨ

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ।

66. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਾਠਕ ਨੂੰ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖਿੱਚਦਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਯੋਗ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਲਈ ਮਾਰਗ ਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(ਏ) ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ

67. *ਸੁਲਤਾਨਾ ਬੇਗਮ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰੇਮ ਚੰਦ ਜੈਨ ਕੇਸ* ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਿਸਾਲਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ ਬਾਰੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ:

> "ਓ. ਅਦਾਲਤਾਂ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਦੋ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿਚਾਲੇ ਟਕਰਾਅ ਤੋਂ ਬਚਣ ਅਤੇ ਇਕ-ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾਅ ਵਾਲੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਮਝਣ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਤਾਲਮੇਲ ਹੋਵੇ;
>
> ਬੀ. ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਦਾਲਤ, ਆਪਣੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੁਲ੍ਹਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੀ;
>
> ਬੀ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਧਾਰਾ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਹਰਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਦਾਲਤ, ਆਪਣੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੁਲ੍ਹਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੀ;
>
> (ਸੀ) ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦੋ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਮਿਲਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ, ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਦਾ ਸਾਰ ਹੈ;
>
> (ਡੀ) *ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਆਖਿਆ ਜੋ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ "ਮਰੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ" ਜਾਂ "ਬੇਕਾਰ ਲੱਕੜ" ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਉਸਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਅਤੇ*
>
> ਈ. *ਤਾਲਮੇਲ ਬਣਾਉਣਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਅਸਥਿਰ ਬਣਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।*
>
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

---

32 [1996] ਪੂਰਕ। 9 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 707: (1997) 1 ਐਸ ਸੀਸੀ 373

68 ਉਪਰੋਕਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਆਓ ਅੱਗੇ ਵਧੀਏ। ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ ਵਾਧੂ ਲੋੜਾਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ। ਪਰ ਕੀ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਅਯੋਗ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ? ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਤਰੀਕਾ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਸਟੀਕ ਅਤੇ ਸੰਖੇਪ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਬੇਲੋੜਾ ਅਤੇ ਬੇਤੁਕਾ ਬਣਾ ਦੇਵੇਗਾ ਜੋ 'ਸਾਧਨਾਂ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਇੰਨੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੀ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਗਏ ਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨੁਕਤੇ ਉਠਾਏ ਗਏ:-

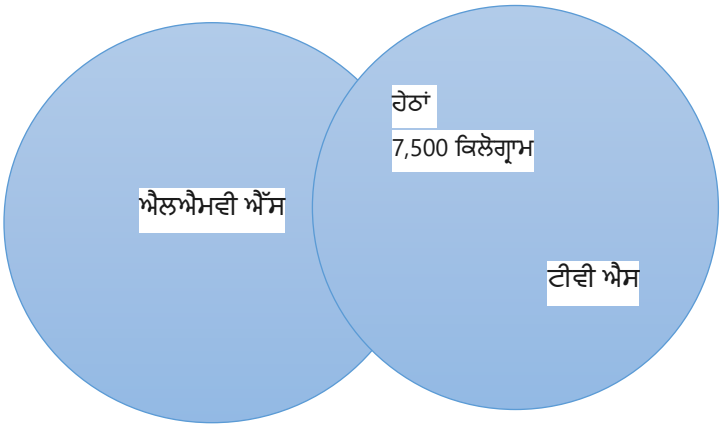
(ਏ) ਧਾਰਾ 2 (21) ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਈ ਹੈ, ਜੋ ਧਾਰਾ 113 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਸੀਮਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ ੧੧੫ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਾਂ ਵਰਣਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧਿਆਇ VII ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਿਸਦਾ ਸਿਰਲੇਖ 'ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ' ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 'ਭਾਰ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ' ਅਤੇ 'ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸੜਕਾਂ ਜਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਤੋਂ ਵਰਜਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਭਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਕ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਤਹਿਤ, 'ਸੜਕ ਟੈਕਸ' ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ 'ਐਲਐਮਵੀ' ਅਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੱਦਬੰਦੀ ਲਈ 'ਭਾਰ' ਨੂੰ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(ਬੀ) ਧਾਰਾ 41 (4) ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਹੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ - ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਇਰਾਦਾ ਵਰਤੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਉਹ ਥਾਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਭਾਰ ਇੱਕ ਨਾਜ਼ੁਕ ਕਾਰਕ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(ਸੀ) ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ 1961 ਦੀ ਧਾਰਾ 44 (ਏਈ) ਵਿੱਚ ਭਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਆਮਦਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

69 ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਸੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਧਾਰਾ 2 (21) ਭਾਵ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ, ਇੱਕ ਮਰੇ ਹੋਏ ਅੱਖਰ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਜੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਪਰ ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

'ਮਤਲਬ', ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਇਰਾਦੇ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਦੋ ਵਿਆਖਿਆਵਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਿਸੇ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ 'ਮਰੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ' ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਆਖਿਆ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਹਿੰਸਾ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ। ਆਓ ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਚਿੱਤਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਕੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰੀਏ:



70. ਉਪਰੋਕਤ ਉਦਾਹਰਣ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਪਰ ਕੁਝ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ. ਇਸ ਲਈ ਅਨੁਮਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਵਾਧੂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ. ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵਾਧੂ ਕਾਰਕਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਕਰਕੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰੇਗੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ.

71. ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜਨਰਲੀਆ ਸਪੈਸ਼ਲਿਸਟ ਗੈਰ-ਹੰਕਾਰੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ. ਧਾਰਾ 2 (21) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਆਮ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਜੋ ਵੱਖਰੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਧਾਰਾ 3 ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

72. *ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਆਓ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਪੇਟੈਂਟ ਏਜੰਟਸ ਐਂਡ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਹਰਸ਼ੇਲ ਐਲਸੀ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੀਏ। ਬਨਾਮ ਜੋਸਫ ਲੈਕਵੁੱਡ [33]:*

"ਠੀਕ ਹੈ, ਇੱਕੋ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਵਰਗਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਈ ਵਾਰ ਟਕਰਾਅ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਹਾਨੂੰ ਜਿੰਨਾ ਵਧੀਆ ਹੋ ਸਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਤਾਂ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿਹੜੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹੜੀ ਅਧੀਨ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਹੜੀ ਚੀਜ਼ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਰਾਹ ਦੇਵੇਗੀ।

73. ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਹੀ ਰਸਤਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸੁਲ੍ਹਾ ਸੰਭਵ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਦੋਂ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਕਿ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਵਸਥਾ ਕਿਹੜੀ ਹੈ. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 3 (1) ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਨੂੰ ਓਟੀਓਜ਼ ਦੇਣ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਆਓ ਫਿਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਈਏ:

(3. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਲੋੜ (1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ; ਅਤੇ ਕੋਈ ***ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ*** *(ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਏ ਗਏ ਮੋਟਰ ਕੈਬ ਜਾਂ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 75 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਕੀਮ ਤਹਿਤ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਨਹੀਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ* ***ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।***

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

74. ਸੈਕਸ਼ਨ 3 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕਈ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਧਾਰਾ 3 ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਵਸਥਾ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਸਖਤ ਅਤੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (21) 'ਸਾਧਨ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ ਨਿਸ਼ਚਤਤਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਤਕਨੀਕੀ ਅਰਥਾਂ ਵਿਚ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਢਿੱਲੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ. ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਭਾਰ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ, ਬੇਮੇਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਖਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ, ਨਿਰਜੀਵ ਅਤੇ 'ਡੈੱਡ ਲੈਟਰ' ਬਣਾ ਦੇਵੇਗਾ।

---

33 1894 ਈ. 347 ਤੇ 360

ਹਾਲਾਂਕਿ ਦੋਵੇਂ ਵਰਗ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਲਈ, ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਬੇਲੋੜਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਾਡੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸਮਝ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਤਰਕਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵਾਧੂ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਪਰ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ. ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਵਿਧਾਨਕ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗੀ ਜੋ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਹੈ ਜੋ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਵਾਧੂ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ, ਮੈਡੀਕਲ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਪਦੰਡ ਸਿਰਫ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵਾਜਬ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ. ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗੀ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖੇਗੀ।

75. ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਉਤਪਤੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ *ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਵਰਨ ਸਿੰਘ* [34] ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਈ ਕਾਰਕਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

> 7. ਜੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਕੋਲ ਦੂਜੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਇੱਕੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਹੈ ਪਰ ਵੱਖਰੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਕਾਰ ਜਾਂ ਜੀਪ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਕਾਰ ਅਤੇ ਜੀਪ ਦੋਵਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.
>
> 89. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਡਰਾਈਵਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ

---

34 [2004] 1 ਐੱਸ ਸੀ ਆਰ 180: (2004) 3 ਐੱਸ ਸੀ ਸੀ 297

ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਹ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਉਕਤ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਫਾਰਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ: (ਏ) ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ, (ਬੀ) ਗਿਅਰ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ, (ਸੀ) ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੈਰੀਜ, (ਡੀ) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, (ਈ) ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ, (ਐੱਫ) ਰੋਡ ਰੋਲਰ, ਅਤੇ (ਜੀ) ਹੋਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਰਣਨ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 10 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਵਿਆਪਕ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਹ ਹਨ "ਮਾਲ ਗੱਡੀ", "ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ", "ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ", "ਅਯੋਗ ਕੈਰੀਜ", "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ", "ਮੈਕਸੀ-ਕੈਬ", "ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ", "ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ", "ਮੋਟਰ-ਕੈਬ", "ਮੋਟਰ-ਕੈਬ", "ਮੋਟਰ", "ਮੋਟਰ-ਬੱਸ", "ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ", "ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ", "ਸੈਲਾਨੀ ਵਾਹਨ","ਟਰੈਕਟਰ", "ਟ੍ਰੇਲਰ" ਅਤੇ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ". ਹਾਦਸਿਆਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਉੱਠਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ "ਬਿਨਾਂ ਗਿਅਰ ਦੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ" ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ।ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ "ਮੈਕਸੀ-ਕੈਬ", "ਮੋਟਰ-ਕੈਬ" ਜਾਂ "ਓਮਨੀਬੱਸ" ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੋਣ ਦਾ ਤੱਥ ਪਰ ਦੂਜੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਮੁੱਖ ਜਾਂ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਜੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸਾ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਹੋਰ ਅਣਕਿਆਸੇ ਜਾਂ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਕੈਨੀਕਲ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਜਿਸ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ, **ਤਾਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।**

90. ਅਸੀਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 149 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ii) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਡਿਜੀਟਲ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਮਾਮੂਲੀ ਉਲੰਘਣਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਡੀਕਲ ਫਿਟਨੈਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਘਾਟ, ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਉਮਰ ਬਾਰੇ ਲੋੜ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਕਾਰਨ ਨਾ ਪਾਏ ਜਾਣ ਵਰਗੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਮੂਲੀ ਉਲੰਘਣਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ-ਮੋਟੀਆਂ ਅਤੇ ਬੇਲੋੜੀਆਂ ਭਟਕਣਾਂ ਤੀਜੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬੀਮੇ ਦੀ ਕਵਰੇਜ ਦੇ ਲਾਭ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਦੀਆਂ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

76. ਉਪਰੋਕਤ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀਆਂ ਮਾਮੂਲੀ ਤਕਨੀਕੀ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 89 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਾਰਾਜ਼ ਹੈ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ "ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿੱਥੇ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ "ਮੈਕਸੀ-ਕੈਬ", "ਮੋਟਰ-ਕੈਬ" ਜਾਂ "ਓਮਨੀਬੱਸ" ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੀ ਟਿੱਪਣੀ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਿਰਣਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਅਜਿਹੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

ਅ) *ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਅਵਿਹਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ*

77. ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਅਯੋਗ ਜਾਂ ਅਵਿਹਾਰਕ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚੇ।[35] ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭੰਬਲਭੂਸਾ, ਅਵਿਹਾਰਕਤਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਬੋਝ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਜਯੰਤ ਭੂਸ਼ਣ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 (6) ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 15 (2) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ 'ਮਾਰੂਤੀ-800 ਕਾਰ' ਦੀ ਬਜਾਏ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਆਓ ਅਸੀਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸ੍ਰੀ ਦੀ ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਉਦਾਹਰਣ ਲੈ ਕੇ ਪਰਖਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਆਟੋ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਕਲਾਸ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ.

---

35 ਮਦਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਵਜ਼ੀਰ ਜੈਵੀਰ ਚੰਦ (1989) 1 ਐਸਸੀਸੀ 264

ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾ 9 ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ:

"(6) ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਟੈਸਟ ਉਸ **ਕਿਸਮ** ਦੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ: "

78 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਟੈਸਟ' ਸਿਰਲੇਖ ਵਾਲੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 15 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੋ:

(2) ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਟੈਸਟ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

79. 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਅਧੀਨ ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਜਾਂ ਤਾਂ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲਾ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਜਾਂ 12,000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭਾਰ ਵਾਲਾ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਸ਼੍ਰੀ ਨੇ ਜਿਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ, ਮੱਧਮ ਜਾਂ ਹਲਕੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਫਿਰ ਸਾਡਾ ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼੍ਰੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ 'ਆਟੋ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਜਾਇਜ਼ ਅਥਾਰਟੀ ਬਾਰੇ ਅਜਿਹਾ ਸਿੱਟਾ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ।

80. ਆਓ ਅਸੀਂ ਉਸ ਸਿਲੇਬਸ 'ਤੇ ਵੀ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰੀਏ ਜੋ ਸ਼੍ਰੀ ਲਈ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ, ਨਿਯਮ 31 ਅਨੁਸਾਰ ਸਿਲੇਬਸ ਭਾਗ ਈ, ਐਫ, ਜੀ, ਐਚ, ਆਈ, ਜੇ ਅਤੇ ਕੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

ਭਾਗ ਏ: ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਥਿਊਰੀ -1

ਭਾਗ ਬੀ: ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਿੱਖਿਆ -1

ਭਾਗ ਸੀ: ਹਲਕੇ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਅਭਿਆਸ

ਭਾਗ ਡੀ: ਵਾਹਨ ਵਿਧੀ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ

ਭਾਗ ਈ: *ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ: ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਥਿਊਰੀ -II*

ਭਾਗ ਐਫ: ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਿੱਖਿਆ-II

ਭਾਗ ਜੀ. ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਜਨਸੰਪਰਕ

ਭਾਗ H. *ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਭਿਆਸ*

ਭਾਗ I. ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ

ਭਾਗ ਜੇ. ਵਾਹਨ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ

ਭਾਗ K. ਮੁੱਢਲੀ ਸਹਾਇਤਾ

ਸਿਲੇਬਸ ਭਾਗ ਈ, ਐੱਫ, ਜੀ, ਐੱਫ, ਆਈ, ਜੇ ਅਤੇ ਕੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

81. ਸਾਡੇ ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਸ਼੍ਰੀ, ਜੋ ਆਟੋ ਚਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਫਿਰ ਭਾਗ ਈ, ਐਫ, ਜੀ, ਐਚ, ਆਈ, ਜੇ ਅਤੇ ਕੇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਿਲੇਬਸ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਹ ਹਿੱਸੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਵਿਆਪਕ ਸਿਲੇਬਸ ਵਿੱਚ ਅੱਗ ਦੇ ਖਤਰੇ, ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ, ਕਰਾਸ-ਕੰਟਰੀ ਅਭਿਆਸ ਅਤੇ ਪਹਾੜੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵਰਗੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਸ਼੍ਰੀ ਲਈ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਜਰਮਨ ਹੋਣਗੇ ਜੋ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਕਲਾਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਿਰਫ ਆਟੋ ਰਿਕਸ਼ਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਇੰਨਾ ਵਿਆਪਕ ਸਿਲੇਬਸ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਆਟੋ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼੍ਰੀ ਲਈ ਸਿਖਲਾਈ ਦੇ ਇਸ ਵਿਆਪਕ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਤਰਕ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰੇਗਾ ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਟੋ ਇਕ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਹੈ ਪਰ ਹਲਕੇ ਭਾਰ ਵਰਗ ਦਾ ਹੈ. ਅਜਿਹੇ ਤਰਕਹੀਣ ਨਤੀਜੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸ਼੍ਰੀ ਭੂਸ਼ਣ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਐਲਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਵਾਧੂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੀਆਂ ਪਰ ਸਿਰਫ ਭਾਰੀ ਅਤੇ ਦਰਮਿਆਨੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਸਾਡੀ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ. ਜੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਵਿਕਲਪਕ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰਾਂ ਨੂੰ ਆਟੋਰਿਕਸ਼ਾ 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਹ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਮਲਟੀ ਐਕਸਲ ਟਰੱਕ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਬੇਤੁਕੇ ਨਤੀਜੇ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।

82. 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਵਰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਬੈਜ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 28 (2) (ਡੀ) ਅਤੇ 28 (2) (ਐਚ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਡਿਊਟੀਆਂ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਥੇ ਧਾਰਾ ੬੬ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ 'ਫਿਟਨੈਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਿਯਮ ੬੨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਗਲਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 62 ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:-

> "62. ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ. (1) ਧਾਰਾ 56 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ **ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ** ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਫਾਰਮ 38 ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ

ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਹੇਠਾਂ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ:-

(ਏ) ਨਵਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ	ਦੋ ਸਾਲ
(ਬੀ) ਉਪਰੋਕਤ (ਏ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ	ਇੱਕ ਸਾਲ
[(ਅ) ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਅਤੇ ਈ-ਕਾਰਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ	ਤਿੰਨ ਸਾਲ
ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 82 ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ	ਇੱਕ ਸਾਲ
ਡੀ) ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਨਵੀਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ	ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਮਿਆਦ:

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

83. ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਕਲਾਸ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ, ਈ-ਕਾਰਟ, ਖਤਰਨਾਕ ਸਾਮਾਨ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਰੋਡ ਰੋਲਰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਦਾ ਖਦਸ਼ਾ ਵੀ ਗਲਤ ਹੈ। ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਅਪਵਾਦ ਬਣਾਏ ਹਨ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ:

(i) ਧਾਰਾ 28 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਧਾਰਾ (ਐਚ) **"ਰੋਡ ਰੋਲਰਾਂ** ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟ" ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ

(ii) ਈ-ਕਾਰਟ ਜਾਂ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7, 9 ਅਤੇ 27 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੁਝ ਵੀ ਈ-ਕਾਰਟ ਜਾਂ **ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ"।**

(iii) ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮ 8ਏ ਵਿਚ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਸਿਖਲਾਈ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੈ। ਨਿਯਮ ੯ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ।

84. ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਅਤੇ 'ਨਾਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਵੈਧਤਾ ਮਿਆਦ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਦਲੀਲ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਜੀਵਨ ਬੀਮਾ ਨਿਗਮ ਬਨਾਮ ਜਸਟਿਸ ਓ. ਚਿੰਨੱਪਾ ਰੈੱਡੀ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਤੋਂ ਲਾਭ ਉਠਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਐਸਕਾਰਟਸ,36 ਜਿੱਥੇ ਫਾਰਮ 'ਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੱਦ ਲਈ, ਜੱਜ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ:

> ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਫਾਰਮ ਐਕਟ, ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿਣ ਦਾ ਸ਼ੌਕ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਕੁੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਪੂਛ ਨੂੰ ਫੜਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਪੂਛ ਜੋ ਕੁੱਤੇ ਨੂੰ ਮਾਰਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਵਾਸੂਦੇਵ ਰਾਮਚੰਦਰ ਸ਼ੇਲਤ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਾਣਲਾਲ ਜੈਨੰਦ ਠਾਕਰ [(1975) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 534: ਏਆਈਆਰ 1974 ਐਸਸੀ 1728: 1974 (2) ਐਸਸੀਸੀ 323: 1975 (45) ਕਾਮ ਕੈਸ 43 ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਹਿਣਾ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਜੋੜ ਸਕਦੇ ਹਾਂ।
>
> "ਕਿਸੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਤੱਤ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸਖਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰੂਪ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵੇਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਪੁਰਾਣੇ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

85. ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਸੁਚੱਜੀ ਵਿਆਖਿਆ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ. ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 3 (1) ਅਤੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਸਖਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਸ਼ਬਦ ਅਸਥਿਰ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਰਹੇ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਤਰਕਹੀਣ ਨਤੀਜਿਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਬਚੇਗੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

V. *8 ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ*

86. ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਕਿ ਕੀ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਅਣਗਿਣਤ ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਾਨਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਵਰਤਮਾਨ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਉਤਪਤੀ ਅੱਠ ਵਿਰੋਧੀ ਫੈਸਲਿਆਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਨ

---

36 [1985] ਪੂਰਕ। 3 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 909: (1986) 2 ਐਸ ਸੀਸੀ 264

ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ। ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ, ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਕੁਝ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੁਝ ਹੋਰਾਂ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਕੁਝ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 142 ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵੈਧ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਕਾਲਕ੍ਰਮ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਸੰਖੇਪ ਚਰਚਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗੀ।

87. ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੈਸਲਾ 1999 ਵਿੱਚ ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (*ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ")* ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ 6000 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੀ ਭਾਰ ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥ ਇਹ ਸਨ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜੋ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਸੀ, ਕੋਲ 5,920 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਭਾਰ ਦਾ ਸਵਰਾਜ ਮਜ਼ਦਾ ਟਰੱਕ ਸੀ, ਜੋ 26.11.1991 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਨੇ ਐਲਐਮਵੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕੀਤਾ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਖਪਤਕਾਰ ਫੋਰਮ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਿਆ, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਦੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 2 (ਈ) ਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜੋ "ਗੈਰ-ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਪੈਰਾ 10 ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਹਾ:

> "**10**. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (21) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸਿਰਫ "ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਹਲਕੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ" 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (28) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹਮੇਸ਼ਾ ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

---

37 [1999] ਪੂਰਕ। 2 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 202: (1999) 6 ਐਸ ਸੀਸੀ 620

88. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੈਰਾ 11 ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਤਰਕ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ:

> "11. ਦੁਹਰਾਉਣ ਲਈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਰਹੇਗਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਹਿੰਦਾ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ ੬੬ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ, ਵਾਹਨ ਕੋਈ ਸਾਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਵਾਹਕ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

89. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ "ਕਦੇ ਵੀ ਕੋਈ ਹਲਕਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਦੇ ਵੀ ਕੋਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਅਸੀਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (21) 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਉਸਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਤਾਂ ਜੋ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

89.1. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟਾ ਸਹੀ ਸੀ ਜੋ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਵਿੱਚ 'ਲਾਈਟ ਗੁੱਡ ਵਾਹਨ' ਜਾਂ 'ਲਾਈਟ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ. ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਆਪਣੇ ਤਰਕ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਲਾਇਸੈਂਸ' 'ਪਰਮਿਟ' ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ. ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ, ਸਾਡੀ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀਆਂ ਹਨ.

90. ਨਾਗਾਸ਼ੈੱਟੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ,[38] ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜੋ ਪੱਥਰਾਂ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ 4.12.1995 ਨੂੰ ਵਾਪਰੇ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਇੱਕ ਟਰੈਕਟਰ ਨੇ ਕੰਟਰੋਲ ਗੁਆ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਦੋ ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਐਲਆਰ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਐਮਏਸੀਟੀ) ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਟਰੈਕਟਰ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ 2,07,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ

---

38 [2001] ਪੂਰਕ. 1 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 656: (2001) 8 ਐਸ ਸੀਸੀ 56

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਕਰਦਿਆਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਟਰੈਕਟਰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਨਾ ਕਿ 'ਮਾਲ ਵਾਹਨ', ਕਿਉਂਕਿ ਪੱਥਰ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਟ੍ਰੇਲਰ ਟਰੈਕਟਰ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਉਂਦਿਆਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

90.1. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਉਹ ਉਸ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਉਸ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਰ ਵਾਰ, ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਕਾਰ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਜਿਸ ਕੋਲ ਐਲਐਮਵੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਆਪਣੀ ਕਾਰ ਨਾਲ ਛੱਤ ਦਾ ਕੈਰੀਅਰ ਜੋੜਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲਿਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਐਲਐਮਵੀ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਬਣ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਫਿਰ ਕੋਈ ਵੈਧ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ.

90.2. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਸਹੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਸ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਕੇ ਆਪਣੇ ਤਰਕ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ।

91. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ [39] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ") ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਹੁਣ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਪੂਰਵਕ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, 17.4.1998 ਨੂੰ ਵਾਪਰੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰੋਡਵੇਜ਼ ਬੱਸ (ਭਾਰ 4,100 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ) ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਐਮ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਆਪਣਾ ਭਰਾ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਕੋਲ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਪਰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (14) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ 4,100 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਭਾਰ ਵਾਲਾ "ਮਾਲ ਵਾਹਕ" ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸੀ।

---

39 [2007] 12 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 724: (2008) 1 ਐਸ ਸੀਸੀ 696

ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (47) ਜਿਸ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ 1999 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਸਿਰਫ 6,800 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ।

91.1. ਰਾਜ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸਮਕਾਲੀ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਲਟਦਿਆਂ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਭਰਾ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। 4100 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਭਾਰ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਐਲਐਮਵੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:

"**33.** ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਉਲਟਾਉਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ (1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 620 : 1999 ਐਸਸੀਸੀ (ਸੀਆਰਆਈ) 1170) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਨਜਿੱਠਾਂਗੇ ਪਰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ, ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ "ਮਾਲ ਵਾਹਕ" ਸੀ [ਧਾਰਾ 2(14)]। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (47) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਫੋਰਮ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਇਆ ਟਾਟਾ 709 "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਸੀ।

91.2. ਪੈਰਾ 40 ਅਤੇ ਪੈਰਾ 41 ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ (*ਸੁਪਰਾ*) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 1999 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਚਰਚਾ ਨਾਲ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ:

"40. ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ [(1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 620: 1999 ਐਸਸੀਸੀ (ਸੀਆਰਆਈ) 1170] ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਐਲਐਮਵੀ) ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ।

ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ। ਪਰ, ਸਾਡੀ ਸੋਚੀ ਸਮਝੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦਾ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ ਕਰਕੇ ਸੀ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਬੂਤ ਸਨ। ਦਲੀਲ ਅਤੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਜਾਇਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜੇ ਕੋਈ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 11 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ: (ਐਸਸੀਸੀ ਪੰਨਾ 626)

> "11. *ਦੁਹਰਾਉਣ ਲਈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਬਾਰੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਰਹੇਗਾ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਹਿੰਦਾ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 66 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ, ਵਾਹਨ ਕੋਈ ਸਾਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਵਾਹਕ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।*

41. ਸਾਡੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ [(1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 620: 1999 ਐਸਸੀਸੀ (ਸੀਆਰਆਈ) 1170] ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਅਜੀਬ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖ ਕੇ ਨਾ ਤਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸੀ।

91.3. *ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਹੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 2 (14) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਮਾਲ ਵਾਹਕ' ਸੀ ਅਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਫਿਰ ਇਸ ਨੇ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਵੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਵੀ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ 'ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 'ਹਲਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਦਾਲਤ ਨੇ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ* (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨੋਟ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ (ਸੁਪਰਾ)* ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਤਰਕ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਨਿਰੀਖਣ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ 'ਪਰਮਿਟ' ਨੂੰ 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ' ਨਾਲ ਉਲਝਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ। *ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ)* ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ (ਸੁਪਰਾ)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਵਿਚ 'ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ।

92. *ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ (ਸੁਪਰਾ)* ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਭਾਗ III ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ 3,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਭਾਰ ਵਾਲੀ ਮੈਟਾਡੋਰ ਵੈਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ, ਜਿਸ ਕੋਲ "ਮਾਲ ਗੱਡੀ" ਪਰਮਿਟ ਹੈ, ਸਿਰਫ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਇਹ ਵੈਨ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ 1994 ਦੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਲਈ ਕੋਈ ਵੱਖਰੀ ਕਲਾਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਦਸਾ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ, ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਅਜਿਹੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਲਈ ਵਧੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਲੋੜਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਮਿਆਨੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਅਸੀਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਇਸ ਨਾਲ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਅਸੰਤੁਲਨਤਾ ਬਾਰੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਪਣਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

93. *ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਐਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਰੋਸ਼ਨਬੇਨ ਰਹਿਮਾਂਸ਼ਾ ਫਕੀਰ* [40] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਰੋਸ਼ਨਬੇਨ ਰਹਿਮਾਂਸ਼ਾ ਫਕੀਰ) ਵਿੱਚ, ਕੇਸ ਇੱਕ ਆਟੋਰਿਕਸ਼ਾ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਲਟ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 (2) (ਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਲਈ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਲਈ 20 ਸਾਲ ਹੈ। ਇਸ ਤਰਕ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਆਟੋਰਿਕਸ਼ਾ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਘਾਟ ਸੀ।

93.1. ਉਪਰੋਕਤ ਗਲਤ ਸਿੱਟਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਧਾਰਾ 2 (21) ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ, ਜੋ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਐਲਐਮਵੀ) ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਆਟੋਰਿਕਸ਼ਾ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਭਾਰ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਕਾਫ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ. ੨੦ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੱਧਮ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

94. *ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅੰਗਦ ਕੋਲ* [41] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਅੰਗਦ ਕੋਲ") ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਾਰਸਾਂ ਨੇ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮ੍ਰਿਤਕਾ 31.10.2004 ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਿੰਨੀ ਡੋਰ ਆਟੋ (ਇੱਕ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ) ਨਾਲ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਖਮੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਹ 'ਹਾਰਡੀ ਟਰਨਿੰਗ' ਵਜੋਂ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹੀ ਸੀ। ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇ ਕੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ 1,83,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲਐਮਵੀ) ਲਾਇਸੈਂਸ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਸੀ।

94.1. ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇਸ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਿਆਏਗੀ ਪਰ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਮੌਜੂਦ ਹੈ।

---

40 [2008] 8 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 328: (2008) 8 ਐਸ ਸੀਸੀ 253

41 [2009] 2 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 695: (2009) 11 ਐਸ ਸੀਸੀ 356

ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 15 ਅਤੇ 16 ਵਿੱਚ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

"15. ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਵਿੱਚ "ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ" ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 10 ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੇ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ:

"10. ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ◌ਾ◌ ਦੇ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ।—

(1) ਧਾਰਾ 18 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਹਰੇਕ ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(2) ਲਰਨਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਵਜੋਂ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ:

(ਏ)-(ਜ)***

(ਡੀ) ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ;

(ਈ) ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ; [ਧਾਰਾਵਾਂ ਲਈ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ

(ਈ) ਤੋਂ (ਜ) 1994 ਦੇ ਐਕਟ 54, ਧਾਰਾ 8 (14-11-1994 ਤੋਂ) ਦੁਆਰਾ।

(i) ਰੋਡ ਰੋਲਰ;

(j) ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਰਣਨ ਵਾਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ।

ਇਸ ਲਈ, "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ. ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

16. "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ" ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਤੋਂ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ 20 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਰਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

ਮੈਸਰਜ਼ ਬਜਾਜ ਅਲਾਇੰਸ ਜਨਰਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ
ਰੰਭਾ ਦੇਵੀ ਅਤੇ ਹੋਰ

94.2 *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਵਾਲੇ *ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਅੰਗਦ ਕੋਈ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਮਿੰਨੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਆਟੋ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ *ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੋਧ (ਸੰਭਾਵਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ) ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 10 ਵਿਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ੨੦ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਸੀ। ਆਖਰਕਾਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ 'ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਧਾਰਾ 142 ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਏ ਅਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਤੋਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ।

94.3 ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ *ਅੰਗਦ ਕੋਲ* (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਆਓ ਜਾਂਚ ਕਰੀਏ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਦਲੀਲ ਸਾਡੀ ਹਮਾਇਤ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

94.4 *ਅੰਗਦ ਕੋਲ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਉਦੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ *ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਅਤੇ *ਅੰਨਾਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਨੇ ਮੈਦਾਨ ਸੰਭਾਲਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ) ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸਨੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਨੇ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ* (*ਸੁਪਰਾ*) ਨੂੰ ਵੀ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੱਖ ਕੀਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਸੀ:

> 10. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (21) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸਿਰਫ "ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਹਲਕੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ" 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਜਾਂ "ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (28) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹਮੇਸ਼ਾ ਹਲਕੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

94.5 ਅੰਗਦ ਕੋਲ (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੈਰਾ 9 ਅਤੇ 10 ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਪੈਰਾ 11 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਕੇ ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ (ਸੁਪਰਾ) ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਿਰਫ 'ਪਰਮਿਟ' ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਤਰਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ। 'ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ' 'ਪਰਮਿਟ' ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੋਵਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਮਿਲਾਪ ਨੇ ਉਲਝਣ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ। ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ 'ਪਰਮਿਟ' ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।

94.6 ਅੰਗਦ ਕੋਲ (ਸੁਪਰਾ) ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੰਨਾਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ (ਸੁਪਰਾ) 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਫਿਰ ਵੀ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਪੜ੍ਹਾਈ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿਕਰ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਐਲਐਮਵੀ ਲਈ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਭਾਰ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਆਉਂਦੇ ਹਨ.

95. *ਐਸ ਇਯਾਪਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਇੰਡੀਆ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ,* [42] ਵਿੱਚ 2 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ* (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ *ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ* (*ਸੁਪਰਾ*) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਮਹਿੰਦਰਾ ਮੈਕਸੀ ਕੈਬ (ਇਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ) ਨਾਲ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੀ ਪਤਨੀ ਨੇ ਮੋਟਰ ਐਕਸੀਡੈਂਟਸ ਕਲੇਮ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ 2,42,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਮਹਿੰਦਰਾ ਮੈਕਸੀ ਕੈਬ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਪਲਟਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟੈਕਸੀ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ ਟੈਕਸੀ ਵਜੋਂ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਮੈਕਸ ਕੈਬ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਧਾਰਾ 146, 147 ਅਤੇ 149 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ।

---

42 [2013] ਐਸ ਸੀ ਆਰ 45: (2013) 7 ਐਸ ਸੀਸੀ62

ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੁਝ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਉਹ ਅਜੇ ਵੀ ਤੀਜੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹਨ। ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਤੀਜੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਤੋਂ ਰਕਮ ਵਸੂਲ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੇ ਪਾਲਸੀ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵੈਧ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ ਅਤੇ ਮਹਿੰਦਰਾ ਮੈਕਸੀ ਕੈਬ ਨੂੰ ਐਲਐਮਵੀ ਵਜੋਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। *ਐਸ ਇਯੱਪਨ (ਸੁਪਰਾ)* ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਿੱਟਾ ਕੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਚਰਚਾ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਸੀ:-

> "18. ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਿਆ, ਉਹ ਮਹਿੰਦਰਾ ਮੈਕਸੀ ਕੈਬ ਸੀ। ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਮਹਿੰਦਰਾ ਮੈਕਸੀ ਕੈਬ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਗੰਭੀਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ 2002 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1016, 31-10-2008 (ਐਮਏਡੀ)) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

96. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ *ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ,*[43] ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਯੋਗ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਬੀਮਾ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਰਿਕਵਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਸਨ ਜਦੋਂ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਹਲਕਾ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੈਧ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ ਪਰ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ? ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਮ੍ਰਿਤਕ ਦੇ ਐਲ / ਆਰ ਨੇ 8.10.2005 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਮੌਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਮਏਸੀਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਅਵਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮ੍ਰਿਤਕ ਟੈਂਪੂ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਟਾਟਾ-407 ਟੈਂਪੂ ਨੇ ਟੱਕਰ ਮਾਰ ਦਿੱਤੀ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਸੂਲਣ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

96.1 ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ 2 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਮੁੱਦਾ *ਐਸ. ਇਯਾਪਨ (ਸੁਪਰਾ)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ

---

43 (2015) 2 ਐਸਸੀਸੀ 186

ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਪਰਹੇਜ਼ ਕਰੋ ਕਿਉਂਕਿ, ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਸੀ.

96.2 ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ *ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, *ਸ. ਇਯਾਪਨ (ਸੁਪਰਾ)* ਅਤੇ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ *ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ* (*ਸੁਪਰਾ*) 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ, ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

96.3 ਇਸ ਲਈ, ਉਹ ਫੈਸਲੇ ਜਿੱਥੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਵੱਖਰਾ ਸਮਰਥਨ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ (ਸੁਪਰਾ)*, *ਨਾਗਾਸ਼ੈੱਟੀ (ਸੁਪਰਾ)*, *ਐਸ ਇਯਾਪਨ (ਸੁਪਰਾ)* ਅਤੇ ਕੁਲਵੰਤ ਸਿੰਘ (ਸੁਪਰਾ) ਸਾਡੇ ਤਰਕ ਅਤੇ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਤਿੰਨ ਫ਼ੈਸਲੇ ਜੋ ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਪ੍ਰਭੂ ਲਾਲ (ਸੁਪਰਾ)*, *ਰੋਸ਼ਨਬੇਨ ਰਹਿਮਨਸ਼ਾ ਫਕੀਰ (ਸੁਪਰਾ)* ਅਤੇ *ਅੰਗਦ ਕੋਲ (ਸੁਪਰਾ)* ਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਤਰਕ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। *ਅੰਨੱਪਾ ਇਰੱਪਾ ਨੇਸਰੀਆ (ਸੁਪਰਾ)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਂਗ ਹੀ ਰਹੇਗੀ।

VI. *ਕੀ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਪ੍ਰਤੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਹੈ?

97 ਗਿਅਰ ਬਦਲਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਨੂੰ ਯਾਦ ਹੋਵੇਗਾ *ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਧਾਰਾ 4 (1), 7, 14, ਧਾਰਾ 15 ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 180 ਅਤੇ 181 ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਅਣਉਚਿਤ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰੀਅਮ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ.

98 *ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰੀਅਮ ਸ਼ਬਦ ਇੱਕ ਲਾਤੀਨੀ ਸ਼ਬਦ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ* 'ਅਣਜਾਣਤਾ' ਜਾਂ 'ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਕਮੀ'। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਸਟੇਅਰ ਡੈਸਿਸ ਦੇ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ ਢਿੱਲ ਦੇਣ ਲਈ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। *ਹੈਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ,* [44] ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰੀਅਮ ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ:

---

44 ਹੈਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ (ਚੌਥਾ ਸੰਸਕਰਣ) ਭਾਗ 26: ਫੈਸਲਾ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼: ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਜੋਂ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲੇ (ਪੰਨਾ 297-98, ਪੈਰਾ 578)

ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਉਦੋਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੇ ਫੈਸਲੇ ਜਾਂ ਤਾਲਮੇਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਅਣਜਾਣਤਾ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ, ਜਿਸ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਉਸ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹੜੇ ਕੇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਹੈ; 45 ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੇ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਅਣਜਾਣਤਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ; ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਨਿਯਮ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਅਣਜਾਣਤਾ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤਾਕਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।46 ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਦਲੀਲ ਦਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਸੀ, 48 ਅਤੇ, ਇੱਕ ਆਮ ਨਿਯਮ ਵਜੋਂ, ਸਿਰਫ ਉਹ ਮਾਮਲੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਉਹ ਉਹ ਹਨ **ਜੋ ਕਿਸੇ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਬੰਧਨਕਾਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਅਣਜਾਣਤਾ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।**[49] ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਗਲਤ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਅਪੀਲ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਗਲਤੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ ਹਾਊਸ ਆਫ ਲਾਰਡਜ਼ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

99 ਲਾਰਡ ਐਵਰਸ਼ੈਡ ਨੇ *ਮੋਰੇਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ* [50] (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਮੋਰੇਲ") ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੰਕਲਪ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ:

ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਕ ਆਮ ਨਿਯਮ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਉਹ ਮਾਮਲੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਚ ਫੈਸਲੇ ਲਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਹਨ ਕਿਸੇ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਗਿਆਨਤਾ ਜਾਂ ਭੁੱਲ ਕੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ। ਤਾਂ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਤਰਕ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਹ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਉਸ ਕਾਰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਪਾਇਆ ਜਾਵੇ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

---

45 ਯੰਗ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਸਟਲ ਏਪਲੇਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, 1944 ਕੇਬੀ 718 ਤੇ 729: (1944) 2 ਆਲ ਈਆਰ 293 ਤੇ 300

46 ਲੈਂਕਾਸਟਰ ਮੋਟਰ ਕੰਪਨੀ (ਲੰਡਨ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰੇਮਿਥ ਲਿਮਟਿਡ (1941) 1 ਕੇਬੀ 675: (1941) 2 ਆਲ ਈਆਰ

47 ਮੋਰੇਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ (1955) 2 QBੀ 379: (1955) 1 ਆਲ ਈ R 708 (ਸੀਏ)

48 ਬ੍ਰਾਇਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਪੈਸੀਫਿਕ ਸਟੀਮਸ਼ਿਪਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (1957) 1 ਕਿਊਬੀ 134: (1956) 3 ਆਲ ਈਆਰ 560 (ਸੀਏ) ਪ੍ਰਤੀ ਸਿੰਗਲਟਨ, ਐਲ.ਜੇ. ਬ੍ਰਾਇਰਜ਼1958 ਏਸੀ 485: (1957) 3 ਆਲ ਈਆਰ 572.]

49 ਏ. ਅਤੇ ਜੇ. ਮਕਲੋ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਆਈਆਰਸੀ, 1954 ਸੀਐਚ 615: (1954) 2 ਆਲ ਈਆਰ 508 (ਸੀਏ), ਮੋਰੇਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ (1955) 2 ਕਿਊਬੀ 379: (1955) 1 ਆਲ ਈਆਰ 708 (ਸੀਏ), ਇਹ ਵੀ ਦੇਖੋ ਬੋਨਸੋਰ ਬਨਾਮ ਸੰਗੀਤਕਾਰ ਯੂਨੀਅਨ, 1954 ਸੀਐਚ 479: (1954) 1 ਆਲ ਈਆਰ 822 (ਸੀਏ)

50 ਮੋਰੇਲ ਐਲਡੀ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ (1955) 2 ਕਿਊਬੀ 379 (ਅਪੀਲ ਦੀ ਅਦਾਲਤ)

100 ਮੋਰੇਲ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਕੁਝ ਮਹੀਨਿਆਂ ਬਾਅਦ, *ਬੰਗਾਲ ਇਮਿਊਨਿਟੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ* ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕੇਸ ਦਰਜ ਕੀਤਾ। ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ। ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 141 ਵਿਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਸਾਰੀਆਂ ਅਦਾਲਤਾਂ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੋ ਉਚਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ।

101 *ਮਮਲੇਸ਼ਵਰ ਪ੍ਰਸਾਦ ਬਨਾਮ ਕਨ੍ਹੱਈਆ ਲਾਲ,* [52] ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਾ ਅਈਅਰ ਜੇ. ਰਾਹੀਂ ਬੋਲਦਿਆਂ ਕਿਹਾ:

"7. ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਨਿਸ਼ਚਤਤਾ, ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ - ਸਾਰੇ ਇਕੋ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਉੱਭਰਦੇ ਹਨ - ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਕ ਵਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਕੇਸਾਂ ਵਾਂਗ ਬੰਨ੍ਹਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਿਯਮ ਤੋਂ ਦੂਰ ਜਾਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ ਕਿ, ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਕੇ ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤਰਕ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਬੰਧਨਕਾਰੀ ਮਿਸਾਲਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ. ਇਹ ਇਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਕ ਅਸਫਲਤਾ ਵਾਲੀ ਗਲਤੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ. ਇੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਸਥਿਤੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਨਿਆਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚੱਲਦੇ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

102 *ਏ.ਆਰ. ਅੰਤੁਲੇ ਬਨਾਮ ਆਰ.ਐਸ ਨਾਇਕ*[53] ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ:

"42. ਅਜਿਹਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 16-2-1984 ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਕੇਸ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਸਨ, ਤਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਅਨਵਰ ਅਲੀ ਸਰਕਾਰ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਅਣਜਾਣ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ [ਡਬਲਯੂ.ਬੀ. ਬਨਾਮ ਅਨਵਰ ਅਲੀ ਸਰਕਾਰ ਰਾਜ (1952) 1 ਐਸਸੀਸੀ 1: ਏਆਈਆਰ 1952 ਐਸਸੀ 75: 1952 ਕ੍ਰਿ ਐਲਜੇ 510] । ਹੈਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਨਿਯਮ, ਚੌਥਾ ਸੰਸਕਰਣ, ਭਾਗ 26, ਪੰਨਾ 297, ਪੈਰਾ 578 ਅਤੇ ਪੰਨਾ 300, ਸੰਬੰਧਿਤ ਨੋਟਸ 8, 11 ਅਤੇ 15; ਡਾਇਸ ਆਨ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ, 5 ਵਾਂ ਸੰਸਕਰਣ, ਪੰਨਾ.

---

51 ਏਆਈਆਰ 1955 ਐਸਸੀ 661

52 [1975] 3 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 834: (1975) 2 ਐਸ ਸੀਸੀ232

53 [1988] ਪੂਰਕ। 1 ਐਸ ਸੀ ਆਰ: (1988) 2 ਐਸ ਸੀਸੀ 602

128 ਅਤੇ 130; ਯੰਗ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਸਟਲ ਏਪਲੇਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [ਯੰਗ ਬਨਾਮ ਬ੍ਰਿਸਟਲ ਏਪਲੇਨ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, 1944 ਕੇਬੀ 718 (ਸੀਏ)] ਮੂਰ ਬਨਾਮ ਹੇਵਿਟ [ਮੂਰ ਬਨਾਮ ਹੇਵਿਟ, 1947 ਕੇਬੀ 831] ਅਤੇ ਨਿਕੋਲਸ ਬਨਾਮ ਪੈਨੀ [ਨਿਕੋਲਸ ਬਨਾਮ ਪੈਨੀ (1950) 2 ਕੇਬੀ 466] ਵਿੱਚ ਲਾਰਡ ਗੋਡਾਰਡ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਵੀ ਦੇਖੋ।

"ਪ੍ਰਤੀ ਗੁੱਸਾ" ਉਹ ਫੈਸਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਸਬੰਧਤ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਅਗਿਆਨਤਾ ਜਾਂ ਭੁੱਲਣ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਤਰਕ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਜਿਸ 'ਤੇ ਇਹ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਉਸ ਕਾਰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਖੋ ਮੋਰੇਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ [ਮੋਰੇਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੇਕਲਿੰਗ (1955) 2 ਕਿਊਬੀ 379: (1955) 2 ਡਬਲਯੂਐਲਆਰ 672 (ਸੀਏ)]। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖੋ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਤਿਤਾਘੁਰ ਪੇਪਰ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ [ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਤਿਤਾਘੁਰ ਪੇਪਰ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, 1985 ਸੁਪ ਐਸਸੀਸੀ 280 : 1985 ਐਸਸੀਸੀ (ਟੈਕਸ) 538] ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧਕ ਕਾਨੂੰਨ ਸੋਧ ਐਕਟ, 1952 ਦੀ ਧਾਰਾ 7 (2) ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ 21 ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸਨ।

103 *ਐਮਸੀਡੀ ਬਨਾਮ ਗੁਰਨਾਮ ਕੌਰ*[54] ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ:

"11. ... ਕਿਸੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਤਾਕਤ ਵਾਲੇ ਨਿਯਮ ਦੀ ਅਣਜਾਣਤਾ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

104 *ਪੰਜਾਬ ਲੈਂਡ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਐਂਡ ਰੀਕਲੇਮੇਸ਼ਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਲੇਬਰ ਕੋਰਟ,*[55] ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪੰਜ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀ ਮੁਆਫੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਕਹੀਆਂ:

> "43. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਿਆਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਅਣਜਾਣਤਾ ਵਿੱਚ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਿਆਂ 'ਤੇ "ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਐਲਾਨ" ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 25-ਜੀ ਅਤੇ 25-ਐਚ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸਨ

---

54 [1988] ਪੂਰਕ। 2 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 929: (1989) 1 ਐਸ ਸੀਸੀ 101

55 [1990] 3 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 111: (1990) 3 ਐਸ ਸੀਸੀ 682

ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮੁੱਖ ਅਧਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਸੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰੰਤਰ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ. ਜਦੋਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਨਵੇਂ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੇ ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਫੈਸਲੇ ਇਕੱਠੇ ਨਹੀਂ ਖੜ੍ਹੇ ਹੋ ਸਕਦੇ।

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

105 *ਐਨ. ਭਾਰਗਵਨ ਪਿਲਾਈ ਬਨਾਮ* ਕੇਸ ਵਿੱਚ। ਅਰਿਜੀਤ ਪਸਾਇਤ ਜੇ ਰਾਹੀਂ ਬੋਲਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇ ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਾਬੰਦੀ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਮਿਸਾਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ:

> "14. ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲਾਭਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਆਉਂਦਿਆਂ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 18 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 (2) ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਲਾਭ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਦੋਸ਼ੀ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਚ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੋਰੇ ਗੌੜਾ ਕੇਸ [(2000) 10 ਐਸਸੀਸੀ 260 : 2000 ਐਸਸੀਸੀ (ਸੀਆਰਆਈ) 1244] ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਪ੍ਰੋਬੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 18 ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨੀ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੰਧਨਕਾਰੀ ਮਿਸਾਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀ ਉਦਾਹਰਣ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਅਪੀਲ ਬੇਬੁਨਿਆਦ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਅਸੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ।

106 *ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਬਨਾਮ ਨਰਮਦਾ ਬਚਾਓ ਅੰਦੋਲਨ*[57] ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੁਹਰਾਇਆ:

> (67. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, "ਪ੍ਰਤੀ ਗੁੱਸਾ" ਉਹ ਫੈਸਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਅਗਿਆਨਤਾ ਜਾਂ ਭੁੱਲਣ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਡਬਲਯੂ.ਪੀ.(ਸੀ) ਨੰਬਰ 7785, 7851, ਸਬੰਧਤ ਅਦਾਲਤ, ਜਾਂ ਅਣਜਾਣੇ ਜਾਂ ਸਿੱਟੇ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਬਿਨਾਂ ਸੋਚੇ ਸਮਝੇ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਦੇ ਅੱਗੇ ਵਧੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

---

56 [2004] ਪੂਰਕ. 1 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 444: (2004) 13 ਐਸ ਸੀਸੀ 217

57 [2011] 11 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 678: (2011) 7 ਐਸ ਸੀ ਸੀ 639

ਜਿਸ ਤਰਕ 'ਤੇ ਇਹ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਉਸ ਕਾਰਨ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

107 ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, *ਫਿਊਚਰਸਟ ਡੇ ਲਾਸਨ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਜਿੰਦਲ ਐਕਸਪੋਰਟਸ ਲਿਮਟਿਡ* [58] ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

> ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ 'ਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਸੇ ਬਿੰਦੂਆਂ 'ਤੇ ਬੰਨ੍ਹਦਾ ਹੈ। ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਕੇ ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਸਧਾਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤਰਕ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਇਕ ਤਰਕ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸੀ, ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ.
> [ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

108 *ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕਾਲਿਕਾ ਕੁਏਰ* ਵਿੱਚ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਦੁਬਿਧਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ:

> "10. ... ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਆਸਾਨ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੁਆਫੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਦੋ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ- ਜਾਂ ਤਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ, ਜੇ ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੈਰਿਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

109 ਸੰਦੀਪ ਕੁਮਾਰ ਬਾਫਨਾ ਬਨਾਮ ਕੇਸ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ, 60 ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ:
ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਹਿ-ਬਰਾਬਰ ਜਾਂ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਦੇ ਪਹਿਲਾਂ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਮੇਲ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਜਾਂ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਜੇ ਕਿਸੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹੈ

---

58 [2ਸੀ001] 3 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 479: (2001) 6 ਐਸ ਸੀਸੀ 356

59 (2003) 5 ਐਸਸੀਸੀ 448

60 [2014] 4 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 486: (2014) 16 ਐਸ ਸੀਸੀ 623

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਵਿਚਾਰ। ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਨਿਯਮ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਓਬਿਟਰ ਡਿਕਟਾ 'ਤੇ।ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਵਿਚਾਰ। ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਨਿਯਮ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ 'ਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਓਬਿਟਰ ਡਿਕਟਾ 'ਤੇ।

110 *ਸ਼ਾਹ ਫੈਸਲ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ,* [61] ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪੰਜ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਦੁਹਰਾਇਆ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਮੁਆਫੀ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਿਰਫ ਕੇਸ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

111 ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਗਿਆਨਤਾ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵੇਲੇ, ਅਸੀਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ:

(i) ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਣਗੌਲੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਿਸਾਲ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਣਗੌਲੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਵੱਖਰਾ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਸੰਤੁਲਿਤ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦਾ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਮਾਮਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(ii) ਪ੍ਰਤੀ ਇਨਕੁਰੀਅਮ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਅਨੁਪਾਤ ਨਿਰਣਾਇਕ 'ਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਓਬਿਟਰ ਡਿਕਟਾ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ.

(iii) ਜੇ ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਮਿਸਾਲ ਦੀ ਸਹੀਤਾ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂ ਤਾਂ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ।

(iv) ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਇੱਕ ਤਰਕ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ ਜੋ ਪ੍ਰਤੀ ਦੋਸ਼ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਸੀ। ਅਸਾਧਾਰਣ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਕੇ, ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਸਾਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵੇਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਤਰਕ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਦੋਸ਼ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ.

112 ਉਪਰੋਕਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਕੇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਆਓ ਹੁਣ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਮਨ ਲਾਗੂ ਕਰੀਏ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

> "1. ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ? ਕੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ?

---

61 [2020] 3 ਐਸ ਸੀ ਆਰ 1115: (2020) 4 ਐਸ ਸੀਸੀ 1

2. ਕੀ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਓਮਨੀਬਸ", ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ "ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇੱਕ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡਰੋਲਰ ਵੀ ਹੋਣਗੇ, ਜਿਸ ਦਾ "ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦਾ "ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਲਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ "ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ?

3. 14-11-1994 ਤੋਂ 1994 ਦੇ ਐਕਟ 54 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਈ) ਨੂੰ (ਐਚ) ਨਾਲ ਬਦਲਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ "ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ", "ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ", "ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਅਤੇ "ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ? ਕੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਬਦਲੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਨੇ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਅਤੇ 2 (41) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ?

4. ਸਾਲ 1994 ਵਿੱਚ ਸੋਧੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਬਾਰੇ ਫਾਰਮ 4 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦਾ ਕੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ?"

113 *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 3 ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21), 2 (47) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਧਾਰਾ 10 ਵਿੱਚ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿ ਸੋਧ ਨੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਇਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਦੀ ਨਵੀਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਵਸਥਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੇਗੀ ਜੋ ਗੈਰ-ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਤੋਂ 10 (2) (ਐਚ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ, ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ, ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਜੋ ਹੁਣ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਟਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ.

ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਜੋ ਹੁਣ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਟਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ. ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ' ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਦਾ ਦਾਇਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰਹੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿਲੇਬਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਸਿਖਲਾਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਸਬੰਧਤ ਵਾਹਨ ਕਲਾਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਨਿਯਮ ੭੫ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜੋ ਫਾਰਮ ੪੧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 'ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਰਾਜ ਰਜਿਸਟਰ' ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਫਾਰਮ 41 ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ◌ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਕੁੱਲ ਭਾਰ, ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ ਆਦਿ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾ 41 ਫਾਰਮ 20 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ ਅਤੇ ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ ਵਰਗੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਰੂਪਰੇਖਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

114 ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜੋ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਅਤੇ ਰਾਏ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਹੀ ਸਿੱਟਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ:

(i) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 'ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ' ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਭਾਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (15) ਅਤੇ 2 (48) ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਜਿਹੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੰਬਰ 54/1994 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(ii) ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਓਮਨੀਬੱਸ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਇਹ ਇੱਕ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਇੱਕ ਰੋਡ ਰੋਲਰ ਵੀ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦਾ 'ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ' 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਓਮਨੀਬੱਸ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਜਾਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਜਾਂ ਟਰੈਕਟਰ ਜਾਂ ਰੋਡ-ਰੋਲਰ, ਜਿਸ ਦਾ "ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ" 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ. ਕਹਿਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ

ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ. ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੋਧ ਐਕਟ 54/1994 ਅਤੇ 28.3.2001 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਵੈਧ ਹੈ।

(iii) ਐਕਟ ਨੰਬਰ 54/1994 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 14.11.1994 ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੋਧ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਈ) ਨੂੰ (ਐਚ) ਵਿੱਚ ਬਦਲਦੇ ਸਮੇਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿੱਚ "ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ", ਧਾਰਾ 10 (2) (ਐਫ) ਵਿੱਚ ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, ਧਾਰਾ 10 (2) (ਜੀ) ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਐਚ) ਵਿੱਚ "ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਸ਼ਬਦ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਕੇਵਲ ਉਪਰੋਕਤ ਬਦਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਕਲਾਸਾਂ ਲਈ। ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 (41) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ।

(iv) "ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਫਾਰਮ 4 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਸਾਲ 1994 ਵਿੱਚ ਬਦਲੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ "ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ" ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਂਗ ਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਅਜਿਹੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

115 ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017) ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਵਾਲਾ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ. ਐਮਵੀ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਧਾਰਣ ਭਾਰ-ਅਧਾਰਤ ਅੰਤਰ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸੂਖਮ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਦਾਲਤ ਧਾਰਾ 31 (2) ਅਤੇ 31 (3) 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਅਤੇ 'ਗੈਰ-ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ' ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਤੇ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਰਣਨ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ, ਇੱਕ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਵਿਆਖਿਆ ਸਾਨੂੰ ਉਸੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਲੈ ਜਾਵੇਗੀ ਪਰ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵਾਧੂ ਤਰਕ ਨਾਲ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਵੇਗੀ।

ਅਣਗੌਲੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ, ਸਾਡੀ ਸੋਚੀ ਸਮਝੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਅੰਤਮ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਣਗੀਆਂ. ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਭੁੱਲ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵੇਖਦੇ ਜੋ ਕੇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦੇਵੇ. ਇਸ ਲਈ, *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਵਿਗਾੜਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ.

ਐਫ. ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ

116. ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਚਿੰਤਾ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਿਆਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਤਾਂ ਅਨਫਿੱਟ ਡਰਾਈਵਰ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜਾਨ ਨੂੰ ਖਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾ ਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦੇਣਗੇ। ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੇ ਸੇਵਲਾਈਫ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ ५੭ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ। ਭਾਰਤ ਸੰਘ 62, ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਜਨਹਿੱਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 21 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੀਵਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸੜਕ 'ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਆਟੋ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬਿਨੈਕਾਰ ਇੰਟਰਵੇਨਰ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਲਗਭਗ 6 ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸੀਆਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰਕੈਬ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਬੀਮਾ ਕਵਰੇਜ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਲਐਮਵੀ ਵਰਗ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 19 (1) (ਜੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਇਹ ਅਦਾਲਤ *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਨੂੰ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਤਾਂ 12-24 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

117. ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਆਪਣੇ ਜਨਹਿੱਤ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਅਧਿਕਾਰ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣ ਸਮੇਤ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਇਸ ਨੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਜਾਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀ ਸਲਾਹ ਲੈਣ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕਰਕੇ ਨੀਤੀਗਤ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਸੁਚੇਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਾ ਤਾਂ ਜਨਹਿੱਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਦਾਲਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ।

---

62 (2016) 7 ਐਸਸੀਸੀ 194

63 ਅਸ਼ੋਕ ਐਚ ਦੇਸਾਈ ਅਤੇ ਐਸ ਮੁਰਲੀਧਰ, ਬੀ ਐਨ ਕਿਰਪਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (ਐਡੀਸ਼ਨਜ਼) ਵਿੱਚ 'ਜਨਹਿੱਤ ਪਟੀਸ਼ਨ: ਸੰਭਾਵਿਤ ਅਤੇ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ' ਦੇਖੋ, ਸੁਪਰੀਮ ਪਰ ਅਭੁੱਲ ਨਹੀਂ - ਭਾਰਤ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਨਮਾਨ ਵਿੱਚ ਲੇਖ (ਆਕਸਫੋਰਡ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਪ੍ਰੈਸ 2000)

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ ਵਧੇ ਹਨ, ਜੋ ਐਲਐਮਵੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਪਰ ਸਾਡੇ ਤਰਕ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਗੈਰ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਧਾਰਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਤਰਕ ਕਰਨ ਦੇ ਖਤਰਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਸੁਚੇਤ ਹਾਂ, ਨੀਤੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇੱਕ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਦਾਲਤ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਨੀਤੀਗਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਲਿਖਣਾ ਸਾਡੀ ਭੂਮਿਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਸਥਾਗਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

118. ਇਸ ਸਵਾਲ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੀਆਂ ਪੇਚੀਦਗੀਆਂ ਕਿ ਕੀ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਨੀਤੀ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ ਬਾਰੇ ਸਲਮੰਡ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਕੈਪਚਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

> "ਨਿਯਮ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਮਾਜਿਕ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਸੰਕਲਪਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਕਸਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਫਿਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਲੈਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਨ. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ "ਸੰਕਲਪਾਂ ਦਾ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ" ਕਾਨੂੰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਲਾਟ-ਮਸ਼ੀਨ ਪਹੁੰਚ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਮਾਜਿਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਵੇਂ ਬਿੰਦੂਆਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਮਾਜਿਕ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ, ਬਲਕਿ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ. ਇਹ ਰਸਮੀ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ ਪਹੁੰਚ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਬਦਲਦੇ ਸਮਾਜ ਦੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸਟ੍ਰੇਟ-ਜੈਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸੀਮਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ..... ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਨੀਤੀ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਮੂਲ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਵੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ ਇਸ ਸਮੇਂ ਜੱਜ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਧਿਆਨ ਦਿੰਦੇ ਨਜ਼ਰ ਆ ਰਹੇ ਹਨ..... *ਅਜਿਹੀ ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਸਵਾਗਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਦੋ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੀ ਵੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਆਮ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੀ ਨਿਆਂਇਕ ਜਾਂਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ.*

---

64 ਅਨੁਜ ਭੁਵਾਨੀਆ, 'ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਅਦਾਲਤ- ਜਨਹਿੱਤ ਪਟੀਸ਼ਨ' (ਕੈਂਬਰਿਜ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਪ੍ਰੈਸ 2017)

65 ਪੀ.ਜੇ. ਫਿਟਜੇਰਾਲਡ (ਐਡ), 'ਸਾਲਮੰਡ ਆਨ ਨਿਆਂ ਸ਼ਾਸਤਰ' (12ਵਾਂ ਸੰਸਕਰਣ, ਸਵੀਟ ਅਤੇ ਮੈਕਸਵੈਲ 1966)

ਦੂਜਾ, ਨੀਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਲਈ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਲਟ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਉਲਝਣ ਭਰੀ ਅਤੇ ਤਰਕਹੀਣ ਗੁੰਝਲਦਾਰਤਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ; ਅਤੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ 'ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਜੀਵਨ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ, ਇਹ ਅਨੁਭਵ ਰਿਹਾ ਹੈ' ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਚਾਹੁੰਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਫਿਰ ਵੀ ਸਾਨੂੰ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕੰਮ ਕਰਨ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜੇ ਇਸ ਦੀ ਜੜ੍ਹ ਵਿਚ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ'

[ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ]

119. ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪਹੁੰਚ ਵਿੱਚ ਇਕਸਾਰ ਰਹਿਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਟੇਅਰ ਡਿਸੀਸਿਸ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ, ਜੋ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਮਿਸਾਲਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਰਤਾ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖਬਾਣੀ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਭੂਮਿਕਾ ਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ. *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਅਟਕਲਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਕਾਰਨ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਵਿਆਪਕ ਨੀਤੀਗਤ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ।

120. ਸਾਨੂੰ ਯਾਦ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈ ਦੌਰਾਨ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹਦਾਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਕਿ ਕੀ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿੰਗ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਸੋਧ ਕਰਨਾ ਚਾਹੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਭਾਰ ਦਾ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਹਵਾਲੇ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਸਮਾਜਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਦੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਦਵਾਨ ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ ਨੇ ਇੱਕ ਨੋਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ◌ਾ◌ੂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਐਲਐਮਵੀ ਨੂੰ ਐਲਐਮਵੀ ਕਲਾਸ 1 ਅਤੇ ਐਲਐਮਵੀ ਕਲਾਸ 2 ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵਰਗੀਕਰਨ ਸਮੇਤ ਕਈ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

121. ਜੇ ਸੰਸਦ ਨੇ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਲਈ ਜਲਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਵਰਗਾਂ, ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਅਤੇ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਕਸਰ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਅਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਕਾਨੂੰਨੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭੰਬਲਭੂਸਾ ਅਤੇ ਅਸੰਤੁਲਨ *ਅਸ਼ੋਕ ਗੰਗਾਧਰ ਮਰਾਠਾ (ਸੁਪਰਾ)* ਵਿੱਚ 1999 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਕੇ 25 ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ।

122. ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ਵ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਗੰਭੀਰ ਜਨਤਕ ਸਿਹਤ ਮੁੱਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ 'ਚ 1.7 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੋਕ ਸੜਕ ਹਾਦਸੇ 'ਚ ਮਾਰੇ ਗਏ ਸਨ।

---

66 2023 (20 ਅਕਤੂਬਰ, 2024) ਵਿੱਚ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਔਸਤਨ 474 ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ 474 ਮੌਤਾਂ ਹੋਈਆਂhttps://timesoSindia indiatimes.com/india/accidents-killed-474-daily-on-averbhe-in-2023/articldshow/114384171.cms

2023 ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿਭਿੰਨ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਕਿ ਉਹ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵਾਲੇ ਹਲਕੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਬੇਬੁਨਿਆਦ ਹਨ. ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਤੇਜ਼ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣਾ, ਸੜਕ ਦਾ ਮਾੜਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਮੋਬਾਈਲ ਫੋਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਥਕਾਵਟ, ਅਤੇ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਜਾਂ ਹੈਲਮੇਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨਾ ਹਨ।

123 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਇੱਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਕੰਮ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਵਿਹਾਰਕ ਹੁਨਰ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਕ ਗਿਆਨ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਤਕਨੀਕੀ ਵਾਹਨ ਨਿਯੰਤਰਣ 68 ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੜਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਹਾਰਤ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗਤੀ, 69 ਮੋੜਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਥਾਨਕ ਜਾਗਰੂਕਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੜਕ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਹੁਨਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਖ਼ਾਸਕਰ ਬ੍ਰੇਕ 70 ਅਤੇ ਚਾਲ-ਚਲਣ ਨਾਲ. ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਈ ਸੜਕ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਗਰੂਕਤਾ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਭਟਕਾਉਣ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਸੜਕ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁੱਖ ਹੁਨਰ ਵਿਸ਼ਵਵਿਆਪੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਚਾਹੇ ਵਾਹਨ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੋਵੇ.

124 ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 75 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਕੀਮ 72 ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ 'ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ' ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ 'ਆਮ ਸ਼ਰਤਾਂ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੂਰਵ-ਲੋੜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਪਾਲਣਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਐਗਰੀਗੇਟਰਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਕੁਝ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 'ਐਗਰੀਗੇਟਰ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ', 'ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ', 'ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ' ਅਤੇ 'ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪਾਲਣਾ' ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲੇ ਚੈਪਟਰ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਅਟਕਲਾਂ ਦੇ ਸ਼ੰਕਿਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਜੀ. ਸਿੱਟਾ

125 ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਜਦੋਂ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ

---

67 ਡਬਲਯੂਐਚਓ (2023) ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਗਲੋਬਲ ਸਟੇਟਸ ਰਿਪੋਰਟ ਇੰਡੀਆ 2023 ਦੇਸ਼ ਪ੍ਰੋਫਾਈਲ https://www.who.int/ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ/ਐਮ/ਆਈਟਮ/ਰੋਡ-ਸੇਫਟੀ-ਇੰਡ-2023-ਦੇਸ਼-ਪ੍ਰੋਫਾਈਲ

68 ਦੇਖੋ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮ, ਨਿਯਮ 31, ਭਾਗ ਡੀ ਵਾਹਨ ਵਿਧੀ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ

69 ਦੇਖੋ ਐਮਵੀ ਐਕਟ, ਧਾਰਾ 112 ਗਤੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ

70 ਦੇਖੋ MV ਨਿਯਮ, ਨਿਯਮ 31, ਭਾਗ ਏ-ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਥਿਊਰੀ-I,

71 ਦੇਖੋ MV ਨਿਯਮ, ਨਿਯਮ 31, ਭਾਗ ਬੀ-ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਿੱਖਿਆ-I ਅਤੇ ਭਾਗ ਐੱਫ -ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸਿੱਖਿਆ-II।

72 ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਕੈਬ ਸਕੀਮ, 1989; ਐਸ.ਓ. 437 (ਈ), ਮਿਤੀ 12 ਜੂਨ, 1989 ਰਾਹੀਂ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਗਜ਼ਟ, ਐਕਸਟ੍ਰਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਪੰਨਾ II, ਸੈਕਸ਼ਨ 3 (ii), ਮਿਤੀ 12 ਜੂਨ, 1989

73 ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਗਰੀਗੇਟਰ ਦਿਸ਼ਾ ਨਿਰਦੇਸ਼, 2020

'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ, ਜੇ ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਲ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਾਹਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਈ-ਗੱਡੀਆਂ ਅਤੇ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ, 74 ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਅਪਵਾਦ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ।

126. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਦਾ 'ਮਤਲਬ' ਕੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (21) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 3 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਹਿੱਸਾ ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਲਈ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਰੇ ਹੋਏ ਅੱਖਰ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਿੰਗ ਸਕੀਮ 'ਚ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 'ਮੱਧਮ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ' ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ 'ਚ ਸਮਝਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਪੜ੍ਹਾਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 10 (2) ਵਿੱਚ 1994 ਦੀ ਸੋਧ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵੀ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ।

127. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਆਖਿਆ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਦੋਹਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਪੀੜਤਾਂ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਰਾਹਤ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਨੂੰ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਰਾਉਂਦੀ। ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਫੈਸਲਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ 'ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦਾ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਬੀਮਾਯੁਕਤ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਜਾਇਜ਼ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਤਕਨੀਕੀ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦੇਵੇਗਾ।

128. ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਖੁਦਮੁਖਤਿਆਰੀ ਜਾਂ ਡਰਾਈਵਰ-ਰਹਿਤ ਵਾਹਨ ਹੁਣ ਸਾਇੰਸ ਫਿਕਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਕਹਾਣੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਐਪ-ਅਧਾਰਤ ਯਾਤਰੀ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਇੱਕ ਆਧੁਨਿਕ ਹਕੀਕਤ ਹਨ, ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਥਿਰ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦੀ। ਭਾਰਤੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੋਧਾਂ ਨੇ ਸ਼ਾਇਦ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਭਾਵਿਤ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਅਟਾਰਨੀ ਜਨਰਲ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਅਭਿਆਸ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਉਮੀਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਮੀਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸੁਧਾਰਾਤਮਕ ਉਪਾਵਾਂ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

---

74. ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 8ਏ ਦੇਖੋ, 'ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਸਿਖਲਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ'

74 ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 9 ਦੇਖੋ, 'ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਵਿਦਿਅਕ ਯੋਗਤਾ'

75 ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ[(10(2)(ਈ)), ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ [10(2) (ਐਫ)), ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ [10(2) (ਜੀ)] ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ [10(2) (ਐਚ)] ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

129. ਸਿਰਫ ਇਕ ਚਿੰਤਾ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ 1994 ਵਿਚ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਵਿਚ ਸੋਧ ਰਾਹੀਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਇਕ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਹਲਕੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਜੋ ਇਕ ਵੱਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਜੋਂ ਜਾਰੀ ਰਹੇ) ਨੂੰ ਮੱਧਮ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚ ਮਿਲਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦੀ ਸੀ. ਨਹੀਂ ਤਾਂ, ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇਵੇਗਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀ (ਸਾਡਾ ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਚਰਿੱਤਰ), ਸਾਈਕਲਿੰਗ ਖੇਡ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਾਈਥਲੋਨ ਵਰਗੀ ਮਲਟੀਸਪੋਰਟ ਲਈ ਢੁਕਵੀਂ ਸਖਤ ਸਿਖਲਾਈ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲਤਾ ਅਤੇ ਅਥਲੈਟਿਕਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ. ਇਸ ਲਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਰਹੇ।

130. ਹੁਣ ਮੁੱਢਲੇ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਮੁੜਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇਹ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮੁੱਖ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਹੁਨਰ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ), ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹਾਰਤ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਸਰਵਵਿਆਪੀ ਹਨ - ਚਾਹੇ ਵਾਹਨ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ" ਜਾਂ "ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ" ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇਹ ਸੋਚੀ ਸਮਝੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ - ਸਰਵੋਤਮ ਆਮ ਆਦਮੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼੍ਰੀ, ਐਲਐਮਵੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਨਾਲ, ਇੱਕ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ" ਵੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਅਸੀਂ ਅਜਿਹੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਨੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਅਨੁਭਵੀ ਅੰਕੜੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਹਨ ਕਿ ਐਲਐਮਵੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕ, 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਸਿਰਫ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ('ਦਰਮਿਆਨੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਦਰਮਿਆਨੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ') 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਨੀ ਹੈ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਸਾਡੀ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਆਖਿਆ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ (ਜੋ ਪਹੀਏ ਪਿੱਛੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਘੰਟੇ ਲੈਂਦੇ ਹਨ) ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ "ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ" (7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਐਲਐਮਵੀ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹੱਲ ਕਰੇਗਾ। ਪਰਫੋਰਸ ਸ਼੍ਰੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਪਾਗਲ ਜਾਂ ਮੂਰਖ ਕਹਿਣ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਪੈਰਾ ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ), ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਹ ਪਹੀਏ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ. ਅਜਿਹੀ ਸਦਭਾਵਨਾਪੂਰਨ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਹੱਲ ਕਰੇਗੀ।

131. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਾਡੇ ਸਿੱਟੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ:-

(I) ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਡੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਈਟ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ (ਐਲਐਮਵੀ) ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਡਰਾਈਵਰ

7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਮਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) (ਈ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਧੂ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਐਲਐਮਵੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨਹੀਂ ਹਨ. ਦੋਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਓਵਰਲੈਪ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਹੋਰ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਈ-ਕਾਰਟ, ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਰਹਿਣਗੀਆਂ।

(ii) ਧਾਰਾ 3 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ, ਜੋ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ' ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (21) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਐਲਐਮਵੀ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦਾ।

(iii) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ' ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਾਧੂ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ ਜੋ 7,500 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁੱਲ ਵਾਹਨ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਮੱਧਮ ਮਾਲ ਵਾਹਨ', 'ਮੱਧਮ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ', 'ਭਾਰੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਅਤੇ 'ਭਾਰੀ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ'।

(iv) *ਮੁਕੰਦ ਦੇਵਾਂਗਨ (2017)* ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਫੈਸਲਾ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ।

132. ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਜਿਸਟਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਮਾਣਯੋਗ ਚੀਫ ਜਸਟਿਸ ਤੋਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਬੈਂਚ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੂਚੀਬੱਧ ਕਰੇ।

ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ: ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.

† ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੈੱਡਨੋਟ: ਦਿਵਿਆ ਪਾਂਡੇ

ਬੇਦਾਅਵਾ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ/ਨਿਆਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ/ ਨਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ।

Yadwinder Singh
Enrl. No. P/956/2016