



भारत सरकार

भारत

का

विधि

आयोग

सड़क दुर्घटनाओं से निपटने के लिए विधिक सुधार

रिपोर्ट सं. 234

अगस्त, 2009



भारत का विधि आयोग

(रिपोर्ट सं. 234)

सड़क दुर्घटनाओं से निपटने के लिए विधिक सुधार

डा. न्यायमूर्ति एआर. लक्ष्मणन, अध्यक्ष, भारत का विधि आयोग
द्वारा तारीख 5 अगस्त, 2009 को केन्द्रीय विधि और न्याय मंत्री, विधि
और न्याय मंत्रालय, भारत सरकार को प्रस्तुत ।

18वें विधि आयोग का गठन भारत सरकार, विधि और न्याय मंत्रालय, विधि कार्य विभाग, नई दिल्ली के आदेश संख्या ए.45012/1/2006-प्रशा. III (एल ए) तारीख 16 अक्टूबर, 2006 द्वारा 1 सितम्बर, 2006 से तीन वर्ष के लिए किया गया।

विधि आयोग अध्यक्ष, सदस्य-सचिव, एक पूर्णकालिक सदस्य और सात अंशकालिक सदस्यों से मिलकर बना है।

अध्यक्ष

माननीय न्यायमूर्ति डा. एआर. लक्ष्मणन, अध्यक्ष

सदस्य-सचिव

डा. ब्रह्म ए. अग्रवाल

पूर्णकालिक सदस्य

प्रोफेसर (डा.) ताहिर महमूद

अंशकालिक सदस्य

डा. (श्रीमती) देविन्दर कुमारी रहेजा

डा. के. एन. चन्द्रशेखरन पिल्लै

प्रोफेसर (श्रीमती) लक्ष्मी जामभोलकर

श्रीमती कीर्ति सिंह

न्यायमूर्ति आई. वेंकटनारायण

श्री ओ. पी. शर्मा

डा. (श्रीमती) श्यामला पण्डू

विधि आयोग आई. एल. आई. बिल्डिंग, द्वितीय तल, भगवानदास रोड, नई दिल्ली-110001 पर स्थित है।

विधि आयोग के कर्मचारिवृंद

सदस्य-सचिव

डा. ब्रह्म ए. अग्रवाल

अनुसंधान कर्मचारिवृंद

श्री सुशील कुमार	:	संयुक्त सचिव और विधि अधिकारी
सुश्री पवन शर्मा	:	अपर विधि अधिकारी
श्री जे. टी. सुलक्षण राव	:	अपर विधि अधिकारी
श्री ए. के. उपाध्याय	:	उप विधि अधिकारी
डा. वी. के. सिंह	:	सहायक विधि सलाहकार
डा. आर. एस. श्रीनेट	:	अधीक्षक (विधि)

प्रशासनिक कर्मचारिवृंद

श्री सुशील कुमार	:	संयुक्त सचिव और विधि अधिकारी
श्री डी. चौधरी	:	अवर सचिव
श्री एस. के. बसु	:	अनुभाग अधिकारी
श्रीमती रजनी शर्मा	:	सहायक पुस्तकालय और सूचना अधिकारी

इस रिपोर्ट का पाठ <http://www.lawcommissionofindia.nic.in>

पर इन्टरनेट पर उपलब्ध है ।

© भारत सरकार

भारत का विधि आयोग

इस दस्तावेज का पाठ (सरकारी चिह्न के सिवाय) इस शर्त के अधीन किसी प्ररूप या माध्यम में निःशुल्क पुनरुत्पादित किया जा सकता है बशर्ते कि यह ठीक-ठीक पुनरुत्पादित किया गया है और भ्रामक संदर्भ में प्रयोग नहीं किया गया है । सामग्री की अभिस्वीकृति भारत सरकार कापीराइट और विनिर्दिष्ट दस्तावेज के शीर्षक के रूप में की जाए ।

इस रिपोर्ट से संबंधित कोई पूछताछ सदस्य-सचिव, भारत का विधि आयोग, द्वितीय तल, आई. एल. आई. भवन, भगवानदास रोड, नई दिल्ली-110001, भारत को डाक द्वारा या ई-मेल : Ici-dla@nic.in द्वारा संबोधित किया जाए ।

डा. न्यायमूर्ति एआर. लक्ष्मणन
(भूतपूर्व न्यायाधीश, भारत का
उच्चतम न्यायालय)
अध्यक्ष, भारत का विधि आयोग

आई.एल.आई. भवन
(द्वितीय तल)
भगवान दास रोड,
नई दिल्ली-110001
दूरभाष- 91-11-22384475
फैक्स - 91-11-23383564

अर्ध. शा.सं. 6(3)/133/2008-एल सी(एल एस) 22 अगस्त, 2009

प्रिय डा. वीरप्पा मोइली जी,

विषय:- सड़क दुर्घटनाओं से निपटने के लिए विधिक सुधार

मैं उपरोक्त विषय पर भारत के विधि आयोग की 234वीं रिपोर्ट अग्रेषित कर रहा हूँ।

2. भारत राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस वे, राज्य राजमार्ग, मुख्य जिला सड़क, अन्य जिला सड़क और ग्राम सड़क से मिलकर 3.314 मिलियन किलोमीटर का विश्व में सबसे बड़ा एक सड़क नेटवर्क है। लगभग ढुलाई का 65 प्रतिशत और यात्री यातायात का 86.7 प्रतिशत सड़क द्वारा किया जाता है। सड़क का उपयोग न केवल मोटरयुक्त परिवहन द्वारा बल्कि गैर-मोटरयुक्त परिवहन और पैदल यात्रियों द्वारा भी किया जाता है।

3. 100,000 से अधिक भारतीय प्रति वर्ष सड़क दुर्घटनाओं में मर रहे हैं। दस लाख से अधिक व्यक्ति क्षतिग्रस्त होते हैं या अपंग हो जाते हैं। कई वर्ष पहले, एक अध्ययन से पता चला कि देश को प्रत्येक वर्ष सड़क दुर्घटनाओं से कुछ 550 बिलियन रुपए वहन करना पड़ता है। विश्व

निवास: सं. 1, जनपथ, नई दिल्ली-110001. टेली. 91-11-23019465,
23793488, 23792745. ई-मेल : ch.lc@sb.nic.in.

विपत्तियों में भारत का अंश बढ़ता जा रहा है। अब तक, चीन घातक सड़क दुर्घटनाओं की अधिकतम संख्या की सूची में शीर्ष था और भारत दूसरे नम्बर था। तथापि, नवीनतम आंकड़े दर्शित करते हैं कि जहां चीन ने अपनी घातक दुर्घटनाओं में कमी कर ली है वहीं भारत ने अधिक नहीं सीखा है। भारत की कुल सड़क की लम्बाई विश्व के कुल सड़क नेटवर्क का लगभग 12 प्रतिशत है लेकिन सड़क क्षति में भारत की प्रतिशतता कुल विश्व का 5.4 प्रतिशत है।

4. क्या यह हमारी विधि में संगत उपबंधों की कमी के कारण कि भारतीय सड़कों से यात्रा करना मृत्यु को बुलावा देना है? भारत के विधि आयोग का ध्यान इस महत्वपूर्ण प्रश्न की ओर कुछ समय से रहा है।

5. लापरवाही/खतरनाक रूप से ड्राइविंग करना, गति सीमा पार करने, लालबत्ती लांघने, ड्राइविंग लाइसेन्स के बिना ड्राइविंग करना, अप्रशिक्षित/निरर्हित ड्राइवर द्वारा ड्राइविंग किया जाना, अवयस्क द्वारा ड्राइविंग किया जाना, शराब के प्रभाव में ड्राइविंग करना, मोबाइल पर बात करते हुए ड्राइविंग करना, हेलमेट के बिना ड्राइविंग करना, यान की खराब दशा जैसे यातायात नियमों का अननुपालन और खराब सड़क अवसंरचना सड़क दुर्घटनाओं के कारणों में से है।

6. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, विधि आयोग ने सभी संबद्ध लोगों से विचार/सुझाव/टिप्पणी चाहने की दृष्टि से स्वप्रेरणा से लिए गए इस महत्वपूर्ण विषय पर परामर्श पत्र तैयार किया। पहले यह सोचा गया था कि आयोग विषय पर सेमिनार आयोजित करेगा लेकिन निधियों की कमी के कारण इस विचार को अमली जामा नहीं पहनाया जा सका। तथापि, इस रिपोर्ट की सिफारिशें प्राप्त उच्चरों पर विचार करने के पश्चात् दी गई हैं।

7. विधि आयोग ने उतावलेपन और उपेक्षा से गाड़ी चलाने के अपराध को वर्तमान उपबंधित दो वर्ष के बजाय अधिकतम दस वर्ष के कारावास से दंडनीय बनाने के लिए भारतीय दंड संहिता की धारा 304क में संशोधन करने की भी सिफारिश की है। यह भी सिफारिश की गई है कि शराब या ओषधि के प्रभाव में डाइविंग करने से किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करने पर न्यूनतम दो वर्ष की अवधि के कारावास से दण्डनीय होना चाहिए। हमने सड़क दुर्घटनाओं के निपटने के लिए कई अन्य विधिक उपायों की भी सिफारिश की है।

8. यह रिपोर्ट 18वीं विधि आयोग की अंतिम 33वीं रिपोर्ट है जो इसकी ओर से अप्रत्याशित योगदान है। मैं इन रिपोर्टों को तैयार करने में डा. ब्रह्म अवतार अग्रवाल, सदस्य सचिव द्वारा किए गए समानतः अप्रतिम उत्कृष्ट योगदान का भी उल्लेख करना चाहता हूँ।

सादर,

भवदीय,

He

(डा. न्यायमूर्ति एआर. लक्ष्मणन)

डा. एम. वीरप्पा मोइली,
केन्द्रीय विधि और न्याय मंत्री,
भारत सरकार, शास्त्री भवन,
नई दिल्ली-110001

भारत का विधि आयोग

सड़क दुर्घटनाओं से निपटने क लिए विधिक सुधार

विषय सूची

		पृष्ठ सं.
1.	परिदृश्य	10
2.	भारत की वर्तमान विधि	15
	(i) भारतीय दंड संहिता, 1860	15
	(ii) मोटर यान अधिनियम, 1988	21
3.	यू. के. में स्थिति	31
4.	भारत के विधि आयोग की पूर्व रिपोर्टें और उनकी सिफारिशें	39
5.	लंबित मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2007	45
6.	प्रस्तावित सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंध बोर्ड और राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति	57
7.	पैदल और गैर-मोटर वाले यातायात	78
8.	सिफारिशें	94

1. परिदृश्य

1.1 भारत राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस वे, राज्य राजमार्ग, मुख्य जिला सड़क, अन्य जिला सड़क और ग्राम सड़क को मिलाकर 3.314 मिलियन किलोमीटर का विश्व एक अधिकतम सड़क नेटवर्क है। लगभग माल-भाड़े का 65 प्रतिशत और यात्री यातायात का 86.7 प्रतिशत सड़कों द्वारा होता है।¹ मोटर यान जनसंख्या में कई वर्षों से महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है। भारत के पास वित्तीय वर्ष 2003-04 की समाप्ति पर 72.718 मिलियन रजिस्ट्रीकृत मोटर यान था। 1951 से 2004 के बीच यान जनसंख्या की चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर 11 प्रतिशत के करीब थी। दुपहिए और कार (परिवहन का व्यक्तिगत ढंग) देश के मोटर यान का चार-पांचवें से अधिक गठित करते हैं।² सड़कों का उपयोग न केवल मोटरयुक्त परिवहन के लिए बल्कि गैर-मोटरयुक्त परिवहन और पैदल द्वारा भी किया जाता है।

1.2 मारुति सुजुकी वेवलाग के अनुसार, 1,00,000 से अधिक भारतीय प्रत्येक वर्ष सड़क दुर्घटनाओं में मर रहे हैं। एक मिलियन से अधिक क्षतिग्रस्त या अपंग हो जाते हैं। कई वर्ष पहले एक अध्ययन से पता चला कि सड़क दुर्घटनाओं से प्रत्येक वर्ष देश का कुछ 550 बिलियन रुपए खर्च होता है।³

1.3 'डाउन टु अर्थ' (साइंस एंड इनवायरन्मेंट आनलाइन) के अनुसार दुर्नियोजित मोटरों से भारत की सड़कों पर प्रत्येक छह मिनटों पर एक

¹ सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग की वार्षिक रिपोर्ट - 2007-08.

² थंगराज समिति द्वारा सिफारिश राष्ट्रीय सड़क परिवहन नीति

³ <http://www.marutisuzuki.com>, 07.04.2008 को देखा।

व्यक्ति की हत्या होती है। वर्ष 1999-2000 में सड़क दुर्घटनाओं से भारत की इसकी जी.डी.पी. का लगभग 3 प्रतिशत खर्च हुआ। वर्ष 1970-2005 के दौरान रजिस्ट्रीकृत मोटरयानों में 50 गुना की वृद्धि हुई लेकिन सड़क नेटवर्क में तीन गुना से कम वृद्धि हुई। दुर्घटनाएं चार गुना बढ़ी; क्षतियां और घातकों में भी छह गुना से अधिक की वृद्धि हुई। पैदलपथ, साईकिल मार्ग और ऐसे स्थान जहां मोटरों का गैर-मोटरयुक्त यानों से विलयन होता है, पर गति-नियंत्रण हेतु यातायात उपायों की कमी के कारण दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई है जिसमें प्रति 100 दुर्घटनाओं में व्यक्ति मारे गए हैं। वर्ष 2005 में 439,255 सड़क दुर्घटनाएं हुई थीं – 1205 दुर्घटनाएं प्रतिदिन – जिससे लगभग 95000 व्यक्ति मारे गए; 465,282 से अधिक क्षतिग्रस्त हुए थे। राष्ट्रीय और राज्य राजमार्ग कुल सड़क लम्बाई का 5.8 प्रतिशत है जबकि कुल दुर्घटनाओं के 50 प्रतिशत के लिए उत्तरदायी है। अन्य सड़कें जिनकी लम्बाई कुल सड़क का 94.2 प्रतिशत है पर कुल दुर्घटनाओं का 46.8 प्रतिशत ही होता है। अधिकांश परिवहन यान (बस, ट्रक) सभी रजिस्ट्रीकृत यानों का 7.5 प्रतिशत है लेकिन 30 प्रतिशत दुर्घटनाएं कारित करती हैं; और लगभग 38 प्रतिशत मृत्यु कारित करते हैं⁴

1.4 पायनियर ने यह प्रकाशित किया कि वर्ष 2006-07 में भारतीय सड़कों पर मृत्यु की संख्या बढ़कर 1,05,749 हो गई। विश्व की मृत्यु संख्या में भारत का अंश बढ़ रहा है। अब तक, चीन सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु की अधिकतम की सूची में सबसे ऊपर है और भारत दूसरे नम्बर पर है। तथापि, नवीनतम आंकड़े यह दर्शाते हैं कि जबकि चीन ने अपनी सड़क मृत्यु संख्या में कमी करने की व्यवस्था कर ली है लेकिन भारत ने

⁴ <http://www.downtoearth.org.in>, 23.05.2008 को देखा।

अधिक नहीं सीखा है। भारत की कुल सड़क लम्बाई विश्व की कुल सड़क नेटवर्क का लगभग 12 प्रतिशत है लेकिन सड़क क्षति में भारत की प्रतिशतता कुल विश्व का 5.4 प्रतिशत है।⁵

1.5 इंडियन एक्सप्रेस के अनुसार, वर्ष 2005 से 2006 तक देश में सड़क दुर्घटनाओं में 4.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई और 20 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाएं घातक थीं जिसमें प्रति 4.4 सड़क दुर्घटनाओं में एक मृत्यु हुई।⁶

1.6 केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान द्वारा हाल ही के सर्वेक्षण से प्रकट होता है कि 90% से अधिक पैदल यात्री सड़क पार करते समय असुरक्षित महसूस करते हैं जबकि उनकी संख्या सड़क दुर्घटनाओं में शिकार व्यक्तियों की संख्या का 50% से अधिक है।⁷

1.7 क्या यह हमारी विधि में सुसंगत उपबंधों की कमी के कारण है कि भारतीय सड़कों से यात्रा करना मृत्यु की आशंका से ग्रस्त होना है? भारत के विधि आयोग का ध्यान इस निर्णायक प्रश्न की ओर काफी कुछ समय से लगा हुआ है।

1.8 उच्चतम न्यायालय द्वारा पुलिस और प्रशासन का कार्य करने वाले सभी अन्य प्राधिकारियों को निदेश और मोटर यान अधिनियम, 1988 के प्रवर्तन और साधारणतया यातायात सुरक्षा से संबंधित यातायात के नियंत्रण⁸ और 2007 की रिट याचिका (आपराधिक) 874 (रजिस्ट्री द्वारा संख्या दी जानी है) में तारीख 10.07.2007 का दिल्ली उच्च न्यायालय के आदेश के बावजूद, दिल्ली की सड़कों पर ब्लू लाइन बसों द्वारा उतावलेपन से गाड़ी

⁵ पायनियर, नई दिल्ली, 24.03.2008

⁶ इंडियन एक्सप्रेस, नई दिल्ली, 24.04.2008

⁷ टाइम्स आफ इंडिया, नई दिल्ली 27.06.2008

⁸ एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ, ए. आई. आर. 1998 एस. सी. 190

चलाने में कमी नहीं आई है ।

1.9 नवभारत टाइम्स ने यह रिपोर्ट किया कि दिल्ली पुलिस की वार्षिक प्रेस कान्फ्रेंस में यह प्रकट किया गया था कि वर्ष 2007 में 8270 सड़क दुर्घटनाएं दर्ज की गईं जिसमें 2050 व्यक्ति मारे गए । ब्लू लाइन बसों से जुड़ी 376 सड़क दुर्घटनाएं हुईं जिसमें 118 व्यक्ति मारे गए । ध्यान योग्य पहलू यह है कि 38 प्रतिशत मार कर भाग जाने वाले मामले थे जिससे जुड़े यानों का पता ही नहीं लगाया जा सका । एक अन्य ध्यान योग्य पहलू यह था कि ऐसे व्यक्ति जो सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए 53 प्रतिशत पैदल यात्री थे और 28 प्रतिशत दुपहिया चालक थे । विभिन्न यातायात उल्लंघनों के लिए 3.98 मिलियन चालान जारी किए गए जिसके लिए 980 मिलियन वसूल किए गए थे ।⁹

1.10 उतावलेपन/खतरनाक तरीके से गाड़ी चलाना, गति सीमा पार करना, लालबत्ती पार करना, ड्राइविंग लाइसेन्स के बिना ड्राइविंग करना, अप्रशिक्षित/निरर्हित चालक द्वारा गाड़ी चलाया जाना, अवयस्क द्वारा ड्राइविंग, शराब के नशे में ड्राइविंग करना, मोबाइल पर बात करते हुए ड्राइविंग करना, हेलमेट के बिना ड्राइविंग करना, खराब यान और खराब सड़क अवसंरचना जैसे यातायात नियमों का अननुपालन सड़क दुर्घटनाओं के कारणों में से है । हम माननीय न्यायमूर्ति वी. आर. कृष्ण अय्यर के शब्दों में भारतीय सड़कों की व्याप्त अव्यवस्थित दशाओं के निम्नलिखित कथन का भी उल्लेख करते हैं :

“गलत दिशा में भारी यानों की पार्किंग, गुप्त रूप से यातायात सिगनलों को तेजी से पार करना, सड़क की बायीं ओर रहने की उपेक्षा करना, आडा-तिरछा यानों को चलाना, हेलमेट के बिना और

⁹ नवभारत टाइम्स, नई दिल्ली, 03.01.2008.

पूरे परिवार के साथ पीछे बैठकर स्कूटर चलाना, बिना सोचे-विचारे साइकिल चलाना और विधिविहीन होकर पैदल यात्रियों का चलना, जगह-जगह यात्री उठाने वाले वाहनों का ठसाठस भरा होना और मिनी बसों का बेतहाशा चलाया जाना, खतरनाक स्थिति से ट्रकों का अधिक भरा जाना, और कुल मिलाकर, पुलिस, यदि कोई है, निरसहाय दिखाई देकर कि इस वातावरण में विधि मर चुकी है – ऐसी स्थिति, यातायात विधियों की सद्इच्छा पर विश्वास करने वाले उन असहाय व्यक्तियों की है जो सड़कों पर जाते हैं, यह स्थिति प्रतिदिन, प्रति घंटा है मानो सड़क मृत्यु के लिए बुला रही हों।¹⁰

1.11 उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए विधि आयोग में सभी संबद्धों से विचार/सुझाव/टिप्पणियां मांगने की दृष्टि से स्वप्रेरणा से लिए गए इस महत्वपूर्ण विषय पर परामर्श पेपर तैयार किया। प्राप्त उत्तरों पर विचार करने के पश्चात् इस रिपोर्ट की सिफारिशें की गईं।

¹⁰ रतन सिंह बनाम पंजाब राज्य (1979) 4 एस. सी. सी. 719.

2. भारत की वर्तमान विधि

(i) भारतीय दंड संहिता, 1860

2.1 भारतीय दंड संहिता अपराध परिभाषित करते हुए और उसके लिए दंड विहित विशेष कानूनों की अस्तित्व की संभाव्यता का विवक्षित रूप से दायित्व उठाते हुए, उदाहरणार्थ, वर्तमान संदर्भ में मोटर यान अधिनियम, 1988, भारत में साधारण दंड संहिता का उपबंध करता है।

2.2 भारतीय दंड संहिता की धारा 279, 304क, 336, 337, 338 सुसंगत है और इन्हें नीचे दोहराया जा रहा है :-

“ 279. लोक मार्ग पर उतावलेपन से वाहन चलाना या हांकना - जो कोई किसी लोक मार्ग पर ऐसे उतावलेपन या उपेक्षा से कोई वाहन चलाएगा या सवार होकर हांकेगा जिससे मानव जीवन संकटापन्न हो जाए या किसी अन्य व्यक्ति को उपहति या क्षति कारित होना संभाव्य हो, वह दोनों में से किसी भांति के कारावास से, जिसकी अवधि छह मास तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो एक हजार रुपए तक का हो सकेगा, या दोनों से दंडित किया जाएगा। ”

304क. उपेक्षा द्वारा मृत्यु कारित करना - जो कोई उतावलेपन से या उपेक्षापूर्ण किसी ऐसे कार्य से किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करेगा, जो आपराधिक मानव वध की कोटि में नहीं आता, वह दोनों में से किसी भांति के कारावास से, जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, या दोनों से, दंडित किया जाएगा।

336. कार्य जिससे दूसरों का जीवन या वैयक्तिक क्षेम संकटापन्न हो - जो कोई इतने उतावलेपन या उपेक्षा से कोई कार्य करेगा कि उससे मानव जीवन या दूसरों का वैयक्तिक क्षेम संकटापन्न होता हो, वह दोनों में से किसी भांति के कारावास से, जिसकी अवधि तीन मास तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो ढाई सौ रुपए तक का हो सकेगा, या दोनों से, दंडित किया जाएगा।

337. ऐसे कार्य द्वारा उपहति कारित करना, जिससे दूसरों का जीवन या वैयक्तिक क्षेम संकटापन्न हो जाए - जो कोई ऐसे

उतावलेपन या उपेक्ष से कोई कार्य करने द्वारा, जिससे मानव जीवन या दूसरों का वैयक्तिक क्षेम संकटापन्न हो जाए, किसी व्यक्ति को उपहति कारित करेगा, वह दोनों में से किसी भांति के कारावास से, जिसकी अवधि छह मास तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो पांच सौ रुपए तक का हो सकेगा, या दोनों से, दंडित किया जाएगा ।

338. ऐसे कार्य द्वारा घोर उपहति कारित करना जिससे दूसरों का जीवन या वैयक्तिक क्षेम संकटापन्न हो जाए — जो कोई ऐसे उतावलेपन या उपेक्षा से कोई कार्य करने द्वारा, जिससे मानव जीवन या दूसरों का वैयक्तिक क्षेम संकटापन्न हो जाए, किसी व्यक्ति को घोर उपहति कारित करेगा, वह दोनों में से किसी भांति के कारावास से जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो एक हजार रुपए तक का हो सकेगा, या दोनों से, दंडित किया जाएगा ।”

2.3 उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य सभी उपरोक्त धाराओं में एक तत्त्व है । उतावलापन कार्य जानबूझ कर किए गए कार्य के प्रतिकूल प्राथमिकतः जल्दबाजी में किया गया कार्य है लेकिन इसके अंतर्गत एक ऐसा कार्य भी है जिसे यद्यपि जानबूझकर किया गया कहा जा सकता है फिर भी यह सम्यक् जानबूझ या सतर्कता के बिना किया जाता है । उतावलेपन में, असावधानी या परिणाम के प्रति उदासीनता से कार्य करने की जोखिम वाले कार्य में आपराधिकता होती है । उपेक्षा से ऐसी कोई बात करने के लोप द्वारा कारित का भंग अभिप्रेत है जिससे कोई युक्तियुक्त व्यक्ति उन विचारों द्वारा मार्गदर्शित जो सामान्यतः मानवीय कार्यों के आचरण को विनियमित करेगा या ऐसी कोई बात करता है जिसे कोई प्रज्ञावान या युक्तियुक्त व्यक्ति नहीं करेगा । सदोष उपेक्षा चेतना के बिना किया गया कार्य है जिसका अवैध या रिष्टिकारक प्रभाव होगा लेकिन परिस्थितियों में जो यह दर्शाता है कि कर्ता ने अपनी आवश्यक सतर्कता का प्रयोग किया और यह कि यदि उसने किया होता तो वह चेतनता में रहता । साधरणतया,

उतावलेपन के मामले में, दोषी व्यक्ति कार्य करता है और सकारात्मक कर्तव्य का भंग करता है ; उपेक्षा के मामले में, वह ऐसा कार्य नहीं करता जिसको वह करने के लिए आबद्ध है, क्योंकि वह उस पर ध्यान नहीं देता । उतावलापन सम्यक् विचार के बिना कार्य करना या लापरवाही का विचार द्योतित करता है । 'उपेक्षा' ऐसे आचरण की उचित सावधानी या मानक कमी द्योतित करता है जो एक युक्तियुक्त प्रज्ञावान व्यक्ति ऐसी सही परिस्थिति में करता ।

2.4 भा. दं. सं. की धारा 1279 के अधीन अपराध का दोषी होने के लिए अभियुक्त को ऐसे उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण ढंग से यान चलाना चाहिए जिससे मानव जीवन को खतरा हो या किसी अन्य व्यक्ति को उपहति या क्षति कारित करने की संभावना हो । उच्च गति से गाड़ी चलाना या हार्न न बजाने का स्वयं यह अर्थ नहीं है कि ड्राईवर उतावला या असावधान है । उतावलापन या उपेक्षा अविधारित करने के लिए स्थान, समय, यातायात और भीड़ महत्वपूर्ण घटक है ।

2.5 धारा 304क जिसे 1870 के अधिनियम 25 द्वारा भा. दं. सं. में अंतःस्थापित किया गया था, ऐसा उतावला या उपेक्षापूर्ण कार्य अभिधारित करता है जिससे एक अन्य की मृत्यु हो जाती है। इस धारा के उपबंध ऐसे मामलों को लागू होते हैं जहां मृत्यु कारित करने का कोई आशय नहीं है, और कोई ज्ञान नहीं है कि सभी संभाव्यताओं में किया गया कार्य मृत्यु कारित करेगा ; यह दोष मानववध के समान नहीं होना चाहिए । धारा 304क भा. दं. सं. की धारा 299 और 300 की परिधि के बाहर के अपराधों के लिए है ।¹¹ धारा 279 के अंतर्गत केवल वे मामले आते हैं जो

¹¹ नरेश गिरि बनाम म. प्र. राज्य, 2007 (13) स्केल 7.

मानव जीवन को खतरा पहुंचाने वाले सार्वजनिक मार्ग पर गाड़ी चलाने के संबंध में हैं, जबकि धारा 304क के अधीन अपराध सदोष मानव वध के सिवाय किसी उतावले या उपेक्षापूर्ण कार्य तक विस्तारित है।

2.6 उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य, जो मानव जीवन या अन्य लोगों की व्यक्तिगत सुरक्षा को खतरा पहुंचाते हैं, धारा 336 के अधीन दण्डनीय हैं चाहे कोई उपहानि न हुई हो, और धारा 337 और 338 के अधीन अतिरिक्त रूप से दण्डनीय हैं यदि वे उपहति या घोर उपहति कारित करते हैं। इच्छा या आशय का तत्व भा. दं. सं. की धारा 336 से 338 के अधीन अपराधों के लिए अप्रासंगिक है। इन धाराओं और धारा 279 द्वारा परिभाषित अपराध धारा 304क जहां मृत्यु उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य द्वारा कारित होती है, के अधीन अपराध की तुलना में छोटे अपराध हैं।

2.7 हाल ही में, उच्चतम न्यायालय ने यह मत व्यक्त किया कि यदि कोई व्यक्ति स्वेच्छा से भीड़ के बीच में मोटर यान चलाता है और तद्वारा कुछ व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है, यह मात्र उतावलापन या उपेक्षापूर्ण ड्राइविंग का मामला नहीं होगा और कार्य सदोष मानव वध के समान होगा।¹²

2.8 भा. दं. सं. की धारा 279 और 304क के अधीन अपराधों के लिए सिद्धदोष व्यक्तियों को दंड देने पर विचार करते हुए, उच्चतम न्यायालय ने दलवीर सिंह बनाम हरियाणा राज्य¹³ वाले मामले में यह अभिनिर्धारित किया :-

“ जब आटोमोबाइल मृत्यु के फंदे में आ गए हैं तो ऐसे चालक

¹² टाइम्स आफ इंडिया, नई दिल्ली 14.11.2007

¹³ (2000) 5 एस. सी. सी. 82.

जो उतावलेपन से चलाने के दोषी पाए जाते हैं के प्रति उदास्ता दर्शाना सड़क दुर्घटनाओं की और वृद्धि का जोखिम पैदा करेगा। वे सभी व्यक्ति जो आटोमोबाइल की गाड़ी चलाते हैं, विशेषकर व्यावसायिक चालक को सर्वाधिक सावधानी बरतने के अपने कर्तव्य के और अवहेलना के मामलों में उनके पति होने वाले परिणामों से भी सतत् अनुस्मारकों के अधीन रखा जाना चाहिए। ऐसे चालकों को मानसिक चौकसी के अधीन रखने का सर्वाधिक एक प्रभावी तरीका दंडादेश देने के क्षेत्र में निवारक लक्षण को बनाए रखना है। उस क्षेत्र में उनके प्रति दर्शित कोई नरमी उन्हें निश्चिंत और आमोद-प्रमोद हेतु चलाने के लिए उन्हें प्रोत्साहित करेगी।

.....”

13. भारत में सड़क दुर्घटनाओं की बढ़ती प्रवृत्ति और शिकार व्यक्तियों और उनके परिवार वालों को होने वाले विनाशकारी परिणामों को ध्यान में रखते हुए, दण्ड न्यायालयों भा. दं. सं. की धारा 304 के अधीन अपराध को अपराधी परिवीक्षा अधिनियम की धारा 4 के लाभकारी उपबंधों को लागू करने के रूप में नहीं माना जा सकता है। आटोमोबाइल्स के उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण चालन द्वारा मृत्यु कारित करने के अपराध के लिए अधिरोपित किए जाने वाले दंड की मात्रा पर विचार करते हुए प्रमुख विचार निवारण पर होना चाहिए। एक व्यावसायिक चालक प्रायः अपने संपूर्ण कार्य समय के दौरान आटोमोबाइल्स के एक्सेलेटर पर पैर रहता है। उस सतत् स्वयं को सचेत रखना चाहिए कि वह एक भी क्षण शिथिलता या एकाग्रहीनता का प्रयास नहीं कर सकता है जब उसका पैर गतिमान स्थिति में यान के पेडल पर हो। वह यह सोचकर एक भी अवसर नहीं ले सकता और न ही लेना चाहिए कि उतावलेपन चालन से निश्चय ही कोई दुर्घटना कारित हो; या यदि कोई दुर्घटना हो तो इससे निश्चय ही किसी मानव प्राणी की मृत्यु

कारित हो ; या यदि ऐसी मृत्यु कारित होती है तो वह अपराध का दोषसिद्ध नहीं होगा ; और अंततः, यदि वह दोषसिद्ध हो भी जाता है तो न्यायालय द्वारा उसके द्वारा उदास्तापूर्ण बर्ताव किया जाएगा । उसे हमेशा भयभीत रहना चाहिए कि यदि उसके यान के निर्दयतापूर्ण चालन से मानवप्राणी की मृत्यु कारित करने के लिए अपराध का उसे दोषी सिद्ध किया जाता है तो वह कारागार दंडादेश से नहीं बच सकता है । यह ही ऐसी भूमिका है जो न्यायालय विशेष कर विचारण न्यायालय स्तर पर, आटोमोबाइल्स के निर्दयतापूर्ण चलाने के कारण मोटर दुर्घटनाओं की उच्च दर को कम करने में अदा कर सकते हैं ।

2.9. रतन सिंह बनाम पंजाब राज्य¹⁴ वाले मामले में उच्चतम न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया:—

“ 5. फिर भी, दंडादेश वाले निर्णयों में सुधार की नीति होनी चाहिए । यह चालक, यदि उसे अच्छा ड्राइवर बनना है तो उसे मानव जीवन और अंग के संभाव्य क्षति के विशेष प्रतिनिर्देश से यातायात विधियों और नैतिक दायित्व में बेहतर प्रशिक्षित होना चाहिए । अतः, इस क्षेत्र के दंड में ऐसे घटक सम्मिलित होने चाहिए । हम यह आशा करते हैं कि राज्य जीवन की भावना के दायित्व के साथ-साथ बेहतर ड्राइविंग का पाठ्यक्रम भी जोड़ेगा जब ड्राइविंग अपराधों के लिए दंड दिया जाना हो ।”

2.10 बहुत हाल ही में, उच्चतम न्यायालय ने उपरोक्त उक्ति का अनुसरण करते हुए भा.दं. सं. की धारा 279 और 304क के अधीन

¹⁴ पूर्वोक्त टिप्पण 10.

अपराधों के लिए दोषसिद्ध बस के चालक को अधिनिर्णीत कारावास के दंडादेश को कायम रखा।¹⁵

(ii) मोटर यान अधिनियम, 1988

2.11 मोटर यान अधिनियम, 1988 (एम. वी. अधिनियम) मोटर यानों का विनियमन करने का प्रमुख उपकरण है। अध्याय 2 मोटर यानों के चालकों के अनुज्ञापन के संबंध में है जिसके धारा 119 अनुज्ञापन प्राधिकारी को ऐसा चालन अनुज्ञापन धारित करने से किसी व्यक्ति को निरर्हित करने या ऐसी अनुज्ञप्ति को प्रतिसंहत करने की शक्ति प्रदान करती है, यदि वह —

- (क) आभ्यासिक अपराधी या आभ्यासिक शराबी है ; या
- (ख) किसी स्वापक ओषधि या मनःप्रभावी पदार्थ का व्यसनी है ; या
- (ग) कोई संज्ञेय अपराध करने में मोटर यान का उपयोग कर रहा है या उपयोग कर चुका है ; या
- (घ) किसी मोटर यान के ड्राइवर के रूप में अपने पूर्वाचरण से यह दर्शित कर चुका है कि उसके यान चलाने से जनता को खतरा हो सकता है ; या
- (ङ.) उसने कपट या दुर्व्यपदेशन द्वारा किसी विशिष्ट वर्ग या वर्णन के मोटर यान की चालन-अनुज्ञप्ति या चलाने की अनुज्ञप्ति अभिप्राप्त कर ली है ;
- (च) कोई ऐसा कार्य कर चुका है जिससे जनता को न्यूसेंस या खतरा कारित होने की संभावना है, जो केंद्रीय सरकार द्वारा इस अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए विहित किया जाए ; या
- (छ) जो धारा 22 की उपधारा (3) के परन्तुक में निर्दिष्ट परीक्षणों में बैठने में असफल रहा है या उनको उत्तीर्ण

¹⁵ बी. नागभूषनम बनाम कर्नाटक राज्य, 2008(7) स्केल 716.

नहीं कर सका है ;

(ज) अठारह वर्ष की आयु से कम का व्यक्ति होते हुए जिसे उस व्यक्ति की लिखित अनुमति से शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति या चालन-अनुज्ञप्ति दी गई है जो अनुज्ञप्ति के धारक की देखभाल करता है, और जो अब ऐसी देखभाल में नहीं है।”

2.12 अब हम मोटर यान अधिनियम की धारा 20 से 23 के उपबंधों का उल्लेख करेंगे जिसके उद्धरण नीचे दोहराए जा रहे हैं :-

“ 20. न्यायालय की निरर्हता करने की शक्ति - 1) जब कोई व्यक्ति इस अधिनियम के अधीन किसी अपराध लिए या ऐसे अपराध के लिए, जिसके करने में मोटर यान का उपयोग किया था, दोषसिद्ध किया गया है तब वह न्यायालय, जिसने उसे दोष सिद्ध किया है, इस अधिनियम के उपबंधों के अधीन रहते हुए, विधि द्वारा प्राधिकृत कोई अन्य दंड अधिरोपित करने के अतिरिक्त उस व्यक्ति को, जो इस प्रकार दोषसिद्ध किया गया है, सभी वर्गों या वर्णन के यान, या किसी विशिष्ट वर्ग या वर्णन के ऐसे यानों को जो ऐसी अनुज्ञप्ति में विनिर्दिष्ट हैं, चलाने के लिए, कोई चालन-अनुज्ञप्ति धारण करने के लिए उतनी अवधि के लिए जितनी न्यायालय विनिर्दिष्ट करे, निरर्ह घोषित कर सकेगा :

परन्तु धारा 183 के अधीन दंडनीय किसी अपराध की बाबत ऐसा कोई आदेश पहले या दूसरे अपराध के लिए नहीं दिया जाएगा ।

(2) जहां किसी व्यक्ति को धारा 132 की उपधारा (1) के खंड (ग), धारा 134 या धारा 185 के अधीन किसी अपराध के लिए दोषसिद्ध किया जाता है, वहां ऐसे किसी अपराध के लिए किसी व्यक्ति को दोषसिद्ध करने वाला न्यायालय उपधारा (1) के अधीन निरर्हता का आदेश करेगा और यदि अपराध धारा 132 की उपधारा (1) के खंड (ग) या धारा 134 के संबंध में है, तो ऐसी निरर्हता एक मास से अन्यून की अवधि के लिए होगी और यदि अपराध धारा 185 के संबंध में है तो ऐसी निरर्हता छह मास से अन्यून की अवधि के लिए होगी ।

(3) न्यायालय, जब तक वह विशेष कारणों से, जिन्हे

लेखबद्ध किया जाएगा, अन्यथा आदेश देना उचित न समझे, किसी ऐसे व्यक्ति को निरर्ह करने का आदेश देगा -

- (क) जो धारा 184 के अधीन दंडनीय अपराध के लिए दोषसिद्ध किए जाने पर उस धारा के अधीन दंडनीय अपराध के लिए पुनःदोषसिद्ध किया गया है ; या
- (ख) जो धारा 189 के अधीन दंडनीय अपराध के लिए दोषसिद्ध किया गया है ; या
- (ग) जो धारा 192 के अधीन दंडनीय अपराध के लिए दोषसिद्ध किया गया है :

परन्तु निरर्हता की अवधि खंड (क) में निर्दिष्ट दशा में पांच वर्ष से या खंड (ख) में निर्दिष्ट दशा में दो वर्ष से या खंड (ग) में निर्दिष्ट दशा में एक वर्ष से अधिक नहीं होगी ।

(4) धारा 184 के अधीन दंडनीय अपराध के लिए दोषसिद्ध किए गए किसी व्यक्ति को निरर्ह करने का आदेश देने वाला न्यायालय यह निदेश दे सकेगा कि चाहे ऐसे व्यक्ति ने धारा 9 की उपधारा (3) में यथानिर्दिष्ट चालन सक्षमता का परीक्षण पहले उत्तीर्ण कर लिया हो या न कर लिया हो वह तब तक निरर्ह बना रहेगा जब तक वह निरर्हता का आदेश दिए जाने के पश्चात् वैसे परीक्षण में अनुज्ञापन प्राधिकारी के समाधानप्रद रूप में उत्तीर्ण नहीं हो जाता ।

21. कुछ मामलों में चालन-अनुज्ञप्ति का निलंबन - (1) जहां किसी ऐसे व्यक्ति के संबंध में, जो धारा 184 के अधीन दंडनीय किसी अपराध के लिए पहले दोषसिद्ध किया जा चुका है, किसी पुलिस अधिकारी द्वारा इस अभिकथन पर कोई मामला रजिस्टर किया गया है कि ऐसे व्यक्ति ने किसी वर्ग या वर्णन के मोटर यान को ऐसे खतरनाक रूप से चलाने के कारण, जैसाकि उक्त धारा 184 में निर्दिष्ट है, एक या अधिक व्यक्तियों की मृत्यु या उन्हें घोर उपहति कारित की है ; वहां ऐसे व्यक्ति द्वारा ऐसे वर्ग या वर्णन के मोटर यान के संबंध में पारित चालन-अनुज्ञप्ति -

- (क) उस तारीख से, जिसको मामला रजिस्टर किया

जाता है, छह मास की अवधि तक के लिए, या

- (ख) यदि ऐसा व्यक्ति पूर्वोक्त अवधि की समाप्ति के पूर्व उन्मोचित या दोषमुक्त किया गया है तो, यथास्थिति, ऐसे उन्मोचन या दोषमुक्ति तक के लिए, निलंबित हो जाएगी ।

22. दोषसिद्धि पर चालन-अनुज्ञप्ति का निलंबन या रद्दकरण — (1) धारा 20 की उपधारा (3) के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, जहां धारा 21 की उपधारा (1) में निर्दिष्ट कोई व्यक्ति, किसी वर्ग या वर्णन के मोटर यान को ऐसे खतरनाक रूप से चलाने के कारण, जैसाकि धारा 184 में निर्दिष्ट है, एक या अधिक व्यक्तियों की मृत्यु या घोर उपहति कारित करने के अपराध के लिए दोषसिद्ध किया गया है, वहां ऐसे व्यक्ति को दोषसिद्ध करने वाला न्यायालय ऐसे व्यक्ति द्वारा धारित चालन-अनुज्ञप्ति को, जहां तक वह उस वर्ग या वर्णन के मोटर यान के संबंध में है, ऐसी अवधि के लिए रद्द या निलंबित कर सकेगा, जो वह ठीक समझे ।

(2) धारा 20 की उपधारा (2) के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, यदि कोई व्यक्ति, जो धारा 185 के अधीन दंडनीय किसी अपराध के लिए पहले ही दोषसिद्ध किया जा चुका है, उस धारा के अधीन दंडनीय किसी अपराध के लिए पुनः दोषसिद्ध किया जाता है तो ऐसी पश्चात्वर्ती दोषसिद्धि करने वाला न्यायालय ऐसे व्यक्ति द्वारा धारित चालन-अनुज्ञप्ति को, आदेश द्वारा, रद्द करेगा ।

(3) यदि कोई चालन-अनुज्ञप्ति इस धारा के अधीन रद्द या निलंबित की जाती है तो न्यायालय चालन-अनुज्ञप्ति को अपनी अभिरक्षा में ले लेगा, उस पर, यथास्थिति, रद्दकरण या निलंबन का पृष्ठांकन करेगा और इस प्रकार पृष्ठांकित चालन-अनुज्ञप्ति उस प्राधिकारी को भेजेगा जिसने अनुज्ञप्ति जारी की थी या उसका अंतिम बार नवीकरण किया था, और वह प्राधिकारी अनुज्ञप्ति की प्राप्ति पर अनुज्ञप्ति को अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा और निलंबित अनुज्ञप्ति की दशा में अनुज्ञप्ति को निलंबन की अवधि समाप्त हो जाने पर, उसके धरक को, ऐसी वापसी के लिए उसके द्वारा किए गए आवेदन पर, वापस करेगा :

परंतु ऐसी कोई अनुज्ञप्ति तब तक वापस नहीं की जाएगी जब तक कि उसका धारक निलंबन की अवधि समाप्त होने के पश्चात् उस अनुज्ञापन प्राधिकारी के, जिसने अनुज्ञप्ति जारी की थी या उसका अंतिम बार नवीकरण किया था, समाधनप्रद रूप में धारा 9 की उपधारा (3) में निदिष्ट यान चलाने की सक्षमता का परीक्षण नए सिरे से नहीं दे देता तथा उसमें उत्तीर्ण नहीं हो जाता और धारा 8 की उपधारा (3) में यथ निर्दिष्ट प्ररूप और रीति में चिकित्सा प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं कर देता ।

(4) यदि किसी विशिष्ट वर्ग या वर्णन के मोटर यान को चलाने के लिए कोई अनुज्ञप्ति इस धारा के अधीन रद्द या निलंबित की जाती है तो ऐसी अनुज्ञप्ति को धारण करने वाला व्यक्ति ऐसे विशिष्ट वर्ग या वर्णन के मोटर यानों को चलाने के लिए कोई अनुज्ञप्ति धारण करने से या उसे अभिप्राप्त करने से तब तक के लिए विवर्जित हो जाएगा जब तक चालन-अनुज्ञप्ति का रद्दकरण या निलंबन प्रवृत्त रहता है ।

23. निरर्हता आदेश का प्रभाव— (1) ऐसा व्यक्ति, जिसकी बाबत धारा 19 या धारा 20 के अधीन कोई निरर्हता आदेश दिया गया है, उस सीमा तक और उतनी अवधि के लिए, जो उस आदेश में विनिर्दिष्ट हो, चालन-अनुज्ञप्ति धारण करने या अभिप्राप्त करने से विवर्जित रहेगा और आदेश की तारीख को यदि ऐसे व्यक्ति द्वारा कोई चालन-अनुज्ञप्ति धारित है, तो वह उस सीमा तक और उस अवधि के दौरान प्रभावशील न रहेगी ।”

2.13 मोटर यान अधिनियम का अध्याय 8 यातायात के नियंत्रण के बारे में है । धारा 112 गति की सीमा के बारे में है और मोटर यान के चालन का प्रतिषेध करती है या इसे अधिकतम अनुज्ञेय गति से अधिक गति से किसी सार्वजनिक स्थान में चलाए जाने की अनुज्ञा दी जानी है । केन्द्रीय मोटर यान नियम 1989 का नियम 118 ऐसी रीति से गति नियंत्रक लगाए जाने वाले अधिसूचित परिवहन यान का उपबंध करता है कि गति नियंत्रक को इस तरह से शासकीय मुद्रा से सीलबंद किया जाए कि सील को तोड़े

बिना इसे हटाया या छेड़छाड़ न किया जा सके।¹⁶ धारा 113 वजन की सीमा और उपयोग की सीमाओं का उपबंध करती है। धारा 118 केन्द्रीय सरकार को मोटर यान को चलाने के लिए विनियम बनाने की शक्ति प्रदान करती है। तदनुसार, सड़क विनियम, 1989 के नियम बनाए गए। धारा 119 यातायात संकेतों का पालन करने के कर्तव्य का उपबंध करती है। धारा 129 हेलमेट पहनने का उपबंध करती है। यातायात के विनियमन के लिए अध्याय 8 में विभिन्न अन्य उपबंध अंतर्विष्ट हैं।

2.14 सड़क विनियम, 1989 के नियमों में यान को बाएं रखना, ओवरस्टेक करना, सड़क चौराहे पर चेतावनी, पैदल यात्रियों को जाने का अधिकार, ड्राइवर द्वारा संकेतों का दिया जाना, पार्किंग, लैम्प और रजिस्ट्रीकरण चिह्न का दिखाई पड़ना, लेन चालन, सड़क सतह पर रोक संकेत को मानना, सामने के यानों से दूरी बनाए रखना, सुरक्षा कारणों के सिवाय अचानक ब्रेक न लगाना, भार का प्रक्षेपण न करना, किसी सार्वजनिक सेवा यान पर खतरनाक पदार्थों को न ले जाना, पीछे की ओर चलाने को निर्बंधन, दस्तावेजों अर्थात् चालन अनुज्ञप्ति, रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र, यान का बीमा प्रमाणपत्र और परिवहन यान की दशा में परमिट और योग्यता प्रमाणपत्र भी लिए रहने जैसे मोटर यानों के चलन को विनियमित करने विस्तृत उपबंध हैं।

2.15 मोटर यान अधिनियम का अध्याय 13 अपराध, शास्ति और प्रक्रिया के संबंध में है। धारा 177 में अपराधों के दंड के साधरण उपबंध हैं जो

¹⁶ कर्नाटक उच्च न्यायालय ने हाल ही में यह सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकार को निदेश दिया कि सराज्य में तब तक कोई नया सार्वजनिक परिवहन यान रजिस्टर नहीं किया जाएगा जब तक उनमें गति नियंत्रक न लगे हों और सभी पुराने यानों (जो पहले से ही रजिस्ट्रीकृत हैं) के मालिकों को गति नियंत्रक फिट कराने के लिए तीन मास का समय दें। (हिन्दू नई दिल्ली 01.07.2008 द्वारा)।

प्रस्तुत मामले में लागू दंड के लिए किसी विनिर्दिष्ट उपबंध के अभाव में उपलब्ध हैं : पहले अपराध के लिए 100/- रुपए के अधिकतम जुर्माने का दंड है और पश्चात्पूर्वी अपराध के लिए यह केवल 300/- रुपए है। धारा 183, धारा 112 में निर्दिष्ट गति सीमा के उल्लंघन के लिए दंड का उपबंध करती है। धारा 184 खतरनाक ड्राइविंग के लिए दंड का उपबंध करती है और धारा 185 पियक्कड़ व्यक्ति या औषधि के प्रभाव के अधीन व्यक्ति द्वारा यान चलाने के लिए है। ये धाराएं इस प्रकार हैं :-

“ 184. खतरनाक तरीके से मोटर यान चलाना – जो कोई मोटर यान को ऐसी गति से ऐसे तरीके से चलाएगा जो मामले की उन सब परिस्थितियों को, जिनके अन्तर्गत उस स्थान का स्वरूप, हालत और उपयोग भी है, जहां वह यान चलाया जा रहा है तथा उस स्थान में यातायात के परिमाण को जो वास्तव में उस समय है या जिसके होने की युक्तियुक्त रूप से प्रत्याशा की जा सकती है, ध्यान में रखते हुए साधारण जनता के लिए खतरनाक है, वह प्रथम अपराध पर कारावास से, जिसकी अवधि छह मास तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो एक हजार रुपए तक का हो सकेगा और द्वितीय या पश्चात्पूर्वी अपराध के लिए उस दशा में, जिसमें कि वह वेसे ही पूर्ववर्ती अपराध के किए जाने के तीन वर्ष के अन्दर किया गया है, कारावास से, जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो दो हजार रुपए तक का हो सकेगा, अथवा दोनों से, दण्डनीय होगा।

185. किसी मत्त व्यक्ति द्वारा या मादक द्रव्यों के असर में होते हुए किसी व्यक्ति द्वारा मोटर यान चलाया जाना – मोटर यान को चलाते समय या चलाने का प्रयत्न करते समय –

- (क) जिस किसी के रक्त में किसी भी मात्रा में, चाहे वह मात्रा कितनी भी कम हो, ऐल्कोहॉल है, या
- (ख) जो कोई मादक द्रव्य के असर में इस सीमा तक है कि वह मोटर यान पर समुचित नियंत्रण रखने में असमर्थ है,

वह प्रथम अपराध के लिए कारावास से, जिसकी अवधि छह मास

तक की हो सकेगी या जुर्माने से, जो दो हजार रुपए तक का हो सकेगा, अथवा दोनों से तथा पश्चात्पूर्ती अपराध के लिए उस दशा में, जिसमें कि वह वैसे ही पूर्वपूर्ती अपराध के लिए जाने के तीन वर्ष के भीतर किया गया है, कारावास से, जिसकी अवधि दो वर्ष तक की हो सकेगी, या जुर्माने से, जो तीन हजार रुपए तक का हो सकेगा, अथवा दोनों से, दण्डनीय होगा ।

स्पष्टीकरण – इस धारा के प्रयोजनों के लिए, केन्द्रीय सरकार द्वारा, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस निमित्त विनिर्दिष्ट किया गया मादक द्रव्य ऐसा समझा जाएगा जिसमें व्यक्ति मोटर यान पर उचित नियंत्रण रखने योग्य नहीं रहता ।”

2.16 धारा 184 मामले की सभी परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए आम जनता के प्रति उतावलेपन से खतरनाक मोटर यान चलाने के बारे में है । धारा 184 के अधीन परिभाषित अपराध और भा. दं. सं. की धारा 279 के अधीन अपराध निश्चय ही एक जैसे हैं । किसी व्यक्ति से ऐसी रीति में किसी सार्वजनिक मार्ग पर मोटर यान चलाने की अनुकल्पना नहीं की जाती है जिससे मानव जीवन को खतरा हो या किसी अन्य व्यक्ति को क्षति या उपहति कारित करने की संभावना हो । विधि सड़क या सार्वजनिक मार्ग का उपयोग करने वाले सभी व्यक्तियों पर मोटर यान चलाते समय सम्यक् सावधानी और सतर्कता बरतने का कर्तव्य अधिरोपित करती है । सार्वजनिक मार्ग पर यान चलाते समय चालक द्वारा प्रयोग की जाने वाली अपेक्षित सावधानी और सतर्कता उन स्थितियों और परिस्थितियों पर निर्भर होगा जिसमें वह यान चला रहा है । आपराधिक विधि में अभिदायी उपेक्षा का सिद्धांत लागू नहीं होता है । अभिदायी उपेक्षा दण्डादेश अवधारित करने में विचारार्थ घटक हो सकता है लेकिन यह अभियुक्त को दोषमुक्ति का हकदार बनाने वाली प्रतिरक्षा नहीं है ।

2.17 दण्ड का उपबंध करने वाले अध्याय 13 के कतिपय अन्य उपबंध

इस प्रकार हैं : धारा 180 : यान चलाने के लिए अप्राधिकृत व्यक्तियों को अनुज्ञात करना ; धारा 181 : धारा 3 (चालन अनुज्ञप्ति की आवश्यकता) या धारा 4 (मोटर यान चलाने के संबंध में आयु सीमा के उल्लंघन में यान चलाना ; धारा 182 : अनुज्ञप्तियों से संबंधित अपराध ; धारा 182क : यान की संरचना और अनुरक्षण से संबंधित अपराध ; धारा 186 : यान चलाना जब मानसिक या शारीरिक रूप से यान चलाने के अयोग्य हो ; धारा 187 : दुर्घटना से संबंधित अपराध ; धारा 188 ; धारा 184, 185 और 186 के अधीन अपराधों का दुष्प्रेरण ; धारा 189 : दौड़ और गति का परीक्षण ; धारा 190 : असुरक्षित दशा में यान का उपयोग करना ; धारा 191 : अधिनियम की उल्लंघनकारी स्थिति में यान का विक्रय या यान का परिवर्तन ; धारा 192 : रजिस्ट्रीकरण के बिना यान का उपयोग करना ; धारा 192क : परमिट के बिना यान का उपयोग करना ; धारा 193 : उचित प्राधिकार के बिना कार्य कर रहे अभिकर्ता और पक्षपोषणकर्ता ; धारा 194 : अनुज्ञेय भर से अधिक यान चलाना ; धारा 196 : अबीमाकृत यान चलाना ; धारा 197 : प्राधिकार के बिना यान लेना ; धारा 198 : यान से अप्राधिकृत हस्तक्षेप ; धारा 201 : यात्रा के मुक्त बहाव में बाधा पहुंचाना । धारा 207 किसी पुलिस अधिकारी या इस बाबत प्राधिकृत अन्य के मोटर यान अभिगृहीत करने और परिरुद्ध करने की शक्ति प्रदान करती है यदि उसे विश्वास करने का कारण है कि इसका उपयोग आम जनता को गंभीर धमकी पैदा करने वाले विनिर्दिष्ट उपबंधों के उल्लंघन में किया गया है या किया जा रहा है ।

2.18 हम राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 8ख का भी उल्लेख करते हैं जो यह उपबंध करती है कि जो कोई ऐसा कोई कार्य

कर रिष्टि करता है जो यह बनाता है या जिसका वह यह ऐसा बना देना संभाव्य जानता है कि राष्ट्रीय राजमार्ग, जिसके संबंध में विकास और अनुस्क्षण कार्य का करार है, यात्रा करने या संपत्ति माल लाने ले जाने के लिए दुर्गम और कम सुरक्षित है, कारावास से जो पांच वर्ष तक बढ़ाया जा सकेगा या जुर्माना या दोनों से दंडित होगा ।

3. यू. के. में स्थिति

3.1 सड़क यातायात से संबंधित मुख्य अधिनियमितियां सड़क यातायात अधिनियम, 1988 और सड़क यातायात अपराधी अधिनियम, 1988 (दोनों सड़क यातायात अधिनियम, 1991 द्वारा यथासंशोधित और विस्तारित), सड़क यातायात (पारिणामिक उपबंध) अधिनियम 1988 और सड़क सुरक्षा अधिनियम, 2006 हैं। इन अधिनियमों में कहीं भी कोई बात किसी व्यक्ति को इस प्रकार निर्मित या प्रयुक्त यान को सड़क पर उपयोग करने के लिए प्राधिकृत नहीं करता जिससे कि पब्लिक या प्राइवेट न्यूसेंस हो या यान को ऐसा चलाने से चालक या मालिक के दायित्व, चाहे कानूनी या कामन ला के अधीन हो, प्रभावित करता है।¹⁷ पृथक् अधिनियमितियां सभी सड़क यानों के कसधान, अनुज्ञप्तिकरण और रजिस्ट्रीकरण तथा माल यानों और यात्री यानों के प्रचालन और विशेष अनुज्ञप्तिकरण को शासित करती हैं। यातायात, पार्किंग, गति सीमा और अन्य विषयों का नियंत्रण करने की शक्तियों वाला विधान भी है (सड़क यातायात विनियम अधिनियम, 1984 देखें)।¹⁸

3.2 सड़क यातायात अधिनियम, 1988 के अधीन कतिपय अपराध निम्नलिखित हैं :-

“ धारा 1. खतरनाक चालन द्वारा मृत्यु कारित करना - “ ऐसा व्यक्ति जो सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थान पर खतरनाक रूप से यंत्रचालित यान को चलाकर एक अन्य व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है, अपराध का दोषी है। ”

धारा 2. खतरनाक चालन - “ ऐसा व्यक्ति जो सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थान पर खतरनाक रूप से यंत्रचालित यान चलाता है,

¹⁷ हाल्सबरी ला ऑफ इंग्लैण्ड, चौथा संस्करण, पुनमुद्रित (2000) जिल्द 40(1) पैरा 2

¹⁸ - वही -

अपराध का दोषी है।”

धारा 2क. खतरनाक चालन का अर्थ. (1) उपरोक्त धारा 1 और 2 के प्रयोजनों के लिए, किसी व्यक्ति को खतरनाक रूप से चालन करने वाला समझा जाता है यदि (और नीचे उपधारा (2) अधीन, केवल यदि) -

(क) मार्ग जिस पर वह चला रहा है काफी नीचे है जो एक सक्षम और सतर्क चालक से प्रत्याशा है, और

(ख) यह एक सक्षम और सतर्क चालक के लिए प्रकट है कि उस मार्ग पर चलाना खतरनाक होगा।

(2) व्यक्ति उपरोक्त धारा 1 और 2 के प्रयोजनों के लिए खतरनाक रूप से चलाने वाला भी समझा जाता है यदि एक सक्षम और सतर्क चालक के लिए प्रकट है कि वर्तमान स्थिति में यान चलाना खतरनाक होगा।

(3) उपरोक्त उपधारा (1) और (2) में “खतरनाक” से किसी व्यक्ति को क्षति या संपत्ति को गंभीर नुकसान का खतरा निर्दिष्ट है; और उन उपधाराओं के प्रयोज्यों के लिए विशिष्ट मामले में एक सक्षम और सतर्क चालक की क्या प्रत्याशा होगी या प्रकट होगा, न केवल उस परिस्थिति जिसकी उसे जानने की प्रत्याशा हो सकती है बल्कि किसी परिस्थिति जो अभियुक्त की जानकारी में रहा है, दर्शाने की भी आवश्यकता होगी।

(4) उपरोक्त उपधारा (2) के प्रयोजनों का अवधारण करने में, यान की दशा पर ध्यान दिया जाएगा कि यह किससे जुड़ा है या क्या ले जा रहा है या इसमें क्या लदा है और वह रीति किससे यह जुड़ा है या लाया-ले जा रहा है।”

धारा 2ख लापरवाही या उतावले से गाड़ी चलाने द्वारा मृत्यु कारित होना -

“ व्यक्ति जो सम्यक् सावधानी और सतर्कता के बिना या सड़क या स्थान का उपयोग कर रहे अन्य व्यक्तियों पर युक्तियुक्त विचार किए बिना सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थल पर यंत्र चालित यान चलाकर एक अन्य व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है, अपराध का दोषी है।”

धारा 3. लापरवाही और उतावले से गाड़ी चलाना “ यदि व्यक्ति सम्यक् सावधानी और सतर्कता के बिना या सड़क या स्थान का उपयोग कर रहे अन्य व्यक्तियों पर युक्तियुक्त विचार किए बिना सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थल पर यंत्र चालित यान चलाता है, वह अपराध का दोषी है।”

धारा 3यक. लापरवाही या उतावलेपन से गाड़ी चलाने का अर्थ : (1) इस धारा का उपरोक्त धारा 2ख और 3 तथा 3 क के प्रयोजनों के लिए प्रभाव है।

(2) व्यक्ति को सम्यक् सावधानी और ध्यान के बिना चलाने वाला समझा जाता है यदि (और केवल यदि) मार्ग जिस पर वह चलाता है नीचे है, जैसा एक सक्षम और सतर्क चालक से प्रत्याशा की जाती है।

(3) उपरोक्त उपधारा (2) के प्रयोजनों के अवधारण करने में, किसी विशिष्ट मामले में एक सतर्क और सक्षम चालक से क्या प्रत्याशा होगी, कि क्या ऐसी परिस्थिति जिसकी उससे जानकारी की प्रत्याशा की जा सकती है बल्कि यह भी दर्शित किया जाना चाहिए कि अभियुक्त को परिस्थिति की जानकारी है।

(4) व्यक्ति को केवल तभी अन्य व्यक्तियों के लिए युक्तियुक्त विचार के बिना चलाने करने वाला समझा जाता है यदि उन लोगों को उसके चालन से असुविधा हुई है।

धारा 3यख : गैर-अनुज्ञप्तिधरक, निरर्हित या अभीमाकृत चालकों के चालन द्वारा मृत्यु कारित करना “ व्यक्ति इस धारा के अधीन अपराध का दोषी है यदि वह सड़क पर मोटर यान चलाकर एक अन्य व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है और उस समय जब वह चला रहा है, परिस्थितियां ऐसी हैं कि वह निम्नलिखित के अधीन अपराध कर रहा है -

(क) इस अधिनियम की धारा 87(1) (अनुज्ञप्ति के अलावा गाड़ी चलाना)

(ख) इस अधिनियम की धारा 103(1)(ख) (निरर्हित रहते हुए गाड़ी चलाना), या

(ग) इस अधिनियम की धारा 143(तृतीय पक्षकार जोखिम के विरुद्ध अभीमाकृत या असुरक्षित मोटर यान का उपयोग

करना)।”

धारा 3क. शराब या मादक द्रव्य के असर के अधीन असावधानी से यान चलाकर मृत्यु कारित करना “ (1) यदि व्यक्ति सड़क या स्थान का उपयोग करते हुए सम्यक् सावधानी और ध्यान दिए बिना या युक्तियुक्त विचार के बिना सड़क या अन्य लोक स्थल पर यंत्र चालित यान चलाकर एक अन्य व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है, और —

(क) वह शराब या मादक द्रव्य के कारण यान चलाते समय अयोग्य है, या

(ख) उसने इतनी अधिक अल्कोहल का उपभोग किया है कि उसकी सांस, रक्त या पेशाब में इसका अनुपात उस समय विहित सीमा से अधिक है, या

(ग) उससे इस अधिनियम की धारा 7 के अनुसरण में उस समय के 18 घंटे के भीतर नमूना उपलब्ध कराने की अपेक्षा है लेकिन युक्तियुक्त प्रतिहेतु के बिना इसे उपलब्ध कराने में असफल रहता है, या

(घ) उससे इस अधिनियम की धारा 7क के अधीन उससे लिए गए रक्त के नमूने के प्रयोगशाला परीक्षा के लिए उसे अनुज्ञा देने के लिए कान्स्टेबुल द्वारा अपेक्षा है लेकिन युक्तियुक्त प्रतिहेतु बिना ऐसा करने में असफल रहता है,

वह अपराध का दोषी है।

(2) इस धारा के प्रयोजनों के लिए व्यक्ति को किसी समय यान चलाने के लिए अयोग्य माना जाएगा जब उचित रूप से यान चलाने की उसकी योग्यता विकृत है।

(3) उपरोक्त उपधारा 1(ख), (ग) और (घ) मोटर यान के अलावा यंत्र चालित यान चलाने वाले व्यक्ति के संबंध में लागू नहीं होगी।”

धारा 4(1) शराब या मादक द्रव्य के असर में यान चलाना या भारसाधक होना — “ (1) ऐसा व्यक्ति ; जो सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थल पर शराब या औषधि के कारण यंत्र चालित यान चलाने या चलाने का प्रयास करने अयोग्य है, वह अपराध का दोषी

है ।

(2) उपरोक्त उपधारा (1) पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना ऐसा व्यक्ति जो उस समय यंत्र चालित यान का प्रभासी है, जब वह सड़क या अन्य सार्वजनिक पर है शराब या औषधि के कारण चलाने के अयोग्य है, अपराध का दोषी है ।

(3) उपरोक्त उपधारा (2) के प्रयोजनों के लिए व्यक्ति को यंत्र चालित यान का भारसाधक न होना समझा जाएगा यदि वह साबित करता है कि महत्वपूर्ण समय पर स्थितियां ऐसी थीं कि उस समय तक उसके चलाने की कोई संभावना नहीं थी जब वह शराब या औषधि के कारण चलाने के अयोग्य रहा था ।

(4) न्यायालय उपरोक्त उपधारा (3) में यथावर्णित ऐसी संभवना थी का अवधारण करने में उससे हुई किसी क्षति और यान को किसी नुकसान की अवज्ञा कर सकेगा ।

(5) इस धारा के प्रयोजनों के लिए व्यक्ति को यान चलाने के अयोग्य माना जाएगा यदि उचित रूप से यान चलाने की उसकी योग्यता कुछ समय के लिए ही विकृत हुई है.....।”

धारा 5. विहित सीमा से ऊपर अल्कोहल सांद्रण से मोटर यान चलाना या मोटर यान का भार साधक होना “ (1) यदि कोई व्यक्ति इतना अधिक अल्कोहल कि इसका अनुपात उसकी सांस, रक्त या पेशाब में विहित सीमा से अधिक है, पीने के पश्चात् -

(क) सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थल पर मोटर यान चलाता है या चलाने का प्रयास करता है, या

(ख) सड़क या अन्य सार्वजनिक स्थल पर मोटर यान का भार साधक है, वह अपराध का दोषी है ।

(2) उपरोक्त उपधारा (1)(ख) के अधीन अपराध के आरोपी व्यक्ति की प्रतिरक्षा है कि वह साबित करे कि उस समय जब उसके द्वारा अपराध का किया जाना अभिकथित है, परिस्थितियां ऐसी थीं कि उस समय यान चलाने की कोई संभवना नहीं थी जब उसकी सांस, रक्त या पेशाब में अल्कोहल का अनुपात विहित सीमा से अधिक होने की संभवना बनी हुई थी ।

(3) न्यायालय उपरोक्त उपधारा 2 में यथा वर्णित ऐसी संभवना

का अवधारण करते समय उसे हुई किसी क्षति और यान के किसी नुकसान की अवज्ञा कर सकेगा।”

3.3 सड़क यातायात अपराधी अधिनियम, 1988 की अनुसूची 2 के भाग 1 के अनुसार खतरनाक चालन द्वारा मृत्यु कारित करने, लापरवाही या बेसुध चालन द्वारा मृत्यु कारित करने और शराब या औषधि के असर के अधीन लापरवाही से चलाने द्वारा मृत्यु कारित करने के प्रत्येक अपराध पांच वर्ष के अधिकतम कारावास से दण्डनीय है। खतरनाक यान चलाने और अननुज्ञप्त, निरर्हित या अभीमाकृत चालकों द्वारा चलाने से मृत्यु कारित होने के प्रत्येक अपराध दो वर्ष के अधिकतम कारावास से दण्डनीय है, लापरवाह और उतावलेपन से यान चलाने का अपराध केवल जुर्माने लेकिन मानक स्केल¹⁹ के पांचवे लेवल से दंडनीय है। शराब या औषधि के कारण अयोग्य होने पर यान चलाने या यान चलाने का प्रयास करने और सास, रक्त, या पेशाब में अत्यधिक अल्कोहल से यान चलाने या यान चलाने का प्रयास करने का प्रत्येक अपराध छह मास के अधिकतम कारावास से दंडनीय है। यंत्र चालित यान का भारसाधक होने जब चालक शराब या औषधि के कारण यान चलाने के योग्य है और सांस, रक्त या पेशाब में अत्यधिक अल्कोहल के साथ मोटर यान का भारसाधक होने का प्रत्येक अपराध तीन मास से अधिकतम कारावास से दंडनीय है। इनमें से कुछ अपराध आनुकल्पित: जुर्माने या दोनों से दंडनीय हैं।

3.4 सड़क यातायात अधिनियम, 1988 और अन्य कानूनों के अधीन अन्य अपराध जिसके अन्तर्गत सड़क पर खतरनाक साइकिल चलाना, सड़क पर लापरवाही और असावधानी से साइकिल चलाना, शराब या

¹⁹ “मानक स्केल” एक ऐसी प्रणाली है जिसके द्वारा विधन में जुर्माने मानक स्केल के प्रति अधिकतम लेवल सेट है ; तब, जब प्रवाह से जुर्माने के लेवल को बढ़ाना आवश्यक हो जाता है।

औषधि के अधीन सड़क पर साइकिल चलाना, सार्वजनिक मार्गों पर मोटर दौड़ करना, सार्वजनिक मार्गों पर अप्राधिकृत साइकिल दौड़ करना, सड़क के किनारे भरी यान पार्क करना, साइकिल मार्गों पर चलाना या पार्क करना, सड़क पर खतरनाक स्थिति में यान छोड़कर सड़क उपयोगकर्ताओं को खतरा पहुंचाना, रस्सी से पकड़े बिना कुत्ते को इधर-उधर जाने देना, सड़क किनारे पैदल मार्ग पर घुड़सवारी या यान चलाना, लापरवाही या तेजी से दौड़ करना या यान चलाना और राजमार्ग पर रस्सी से पशु बांधना, सड़क के नियमों का पालन न करना और कानूनी अपेक्षाओं का पालन करने जैसे जो सीट बेल्ट के पहनने, सड़क पर न चलने वाले यान, मोटर साइकिल चलाने वालों के लिए संरक्षत्मक हेलमेट, अनुज्ञप्तियों का प्रयोग, अनुज्ञप्तियों से यान चलाने, बीमा पार्किंग, विधेयकों से प्रत्येक विधान को परिवर्तित करने के बजाय केवल स्केल को उपांतरित करने की आवश्यकता है । जुर्माने का मानक स्केल आपराधिक न्याय अधिनियम, 1982 की धारा 37 के अधीन यथा अधिकथित छोटे अपराधों के लिए ही है, स्केल के 5 स्तर हैं ; 1 स्तर के लिए जुर्माने की रकम 200 पाउन्ड है ; 2 स्तर के लिए 500 पाउन्ड है . 3 स्तर के लिए 1000 पाउन्ड है ; 4 स्तर के लिए 2500 पाउन्ड है ; 5 स्तर के लिए 5000 पाउन्ड है । यातायात संकेत, गति सीमा, सार्वजनिक सेवा यान अनुज्ञप्तियां, माल यान अनुज्ञप्ति और निःशक्त व्यक्तियों के बैज का दोषपूर्ण उपयोग के अपराध शामिल हैं ।

3.5 सड़क यातायात से संबंधित अधिकांश अपराध मानक स्केल पर विभिन्न स्तरों से दण्डनीय संक्षिप्त अपराध है जिसके अन्तर्गत बाध्यकर या विवेकी निरर्हता (अनुज्ञप्ति धारित या अभिप्राप्त करना), या अपराध पर

लगाए जाने वाले शास्ति बिन्दुओं²⁰ का बाध्यकर पृष्ठांकन, पश्चात्पूर्वी दोषसिद्धि पर विचार करते हुए द्वाइविंग अभिलेख पर इस पर लागू करना भी अन्तर्वलित है । कतिपय सड़क यातायात अपराधों पर अभियोजन के सिवाय नियत शास्ति के द्वारा विचार किया जाता है ।

²⁰ शास्ति बिन्दु एक औपचारिक धिग्दंड है ; इसका उद्देश्य चालक के व्यवहार को प्रभावित और सुधारना है । किसी विशिष्ट शास्ति बिन्दुओं तक पहुंचाना निरर्हता की ओर प्रेरित करता है । शास्ति बिन्दु विशिष्ट अवधि तक ही रहते हैं ।

4. भारत के विधि आयोग की पूर्व रिपोर्टें और

इसकी सिफारिशें

4.1 1971 में प्रस्तुत भारत के विधि आयोग की 42वीं रिपोर्ट ने भा. दं. सं. के उपबंधों की परीक्षा की और इसके सुसंगत पैराग्राफों को नीचे दोहराया जा रहा है :-

पैरा 14.8. धारा 279 संशोधित किया जाए— “ धारा 279 सार्वजनिक मार्ग पर यान के उतावलेपन से यान चलाने के अपराध के बारे में है । हम ‘जो बढ़ाकर एक हजार रुपए तक हो सकेगा’ शब्दों का लोप कर इस धारा के अधीन जुर्माना असीमित करने का प्रस्ताव करते हैं ।”

पैरा 14.9. नई धारा 279क — खतरनाक अतिभार वाले यान — धारा 282 के तत्समान ऐसा कोई उपबंध नहीं है जिसके अधीन ऐसा यान जो अपनी स्थिति या अपने भर के कारण असुरक्षित है, में यात्री ले जा रहा है, अपराध है । हमारी राय में, असुरक्षित यान को सड़क पर ले जाने के लिए समरूप उपबंध किए जाने चाहिए और हम इस प्रकार निम्न नई धारा 279क को जोड़ने का सुझाव देते हैं :-

“ 279क. सार्वजनिक मार्ग पर असुरक्षित या अतिभारित यान चलाना — जो कोई जानबूझ कर या उपेक्षापूर्ण सार्वजनिक मार्ग पर तब कोई यान चलाता है जब वह यान ऐसी स्थिति में है या इस प्रकार अतिभारित है जिससे जीवन खतरे में हो, वह ऐसी अवधि के कारावास से जो

बढ़ाकर छह मास किया जा सकेगा या जुर्माने या दोनों से दंडित किया जाएगा।”

पैरा 16.21. धारा 304क और उपेक्षा की गुणता “ धारा 304क उतावलेपन या उपेक्षापूर्वक कार्य द्वारा मानव वध के बारे में है । यह कि धारा में वर्णित उपेक्षा सिविल विवादों की जैसी उपेक्षा नहीं है, को न्यायिक विनिश्चयों द्वारा स्पष्ट किया गया है । सिविल मामलों में, न्यायालय सावधानी के अधिकतम स्तर पर बल देते हैं जबकि दंड न्यायालय न्यूनतम सावधानी की अपेक्षा करते हैं । यदि न्यूनतम सावधानी बरती गई है तो दंड न्यायालय अभियुक्त को दोषमुक्त कर देंगे । यह सुझाव दिया गया कि यह न्यायिक निर्वचन धारा में अर्थात् “जिससे कि मानव जीवन के लिए सम्यक् सतर्कता की कमी उपदर्शित की जा सके” शब्दों को जोड़कर समाविष्ट किया जाए ।

पैरा 16.22. धारा का इतिहास : मैकाले के प्रारूप दंड संहिता में उपबंध इस प्रकार था :-

“ 304. जो कोई किसी कार्य या किसी अवैध लोप जो कार्य या लोप इतना उतावलायुक्त या उपेक्षापूर्ण था जिससे मानव जीवन के प्रति सम्यक् सतर्कता की कमी उपदर्शित होती थी, द्वारा किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है, इतनी अवधि के कारावास से जिसे दो वर्ष तक बढ़ाया जा सकेगा या जुर्माना या दोनों से दण्डनीय होगा ।”

यह खंड लापरवाही या अन्यथा द्वारा अंतिम प्रारूप से निकाल दिया गया था। वर्तमान धारा 304क बाद में 1870 के अधिनियम 25 द्वारा तत्कालीन विधि मंत्री सर जेम्स स्टीफेन के अनुरोध पर अंतःस्थापित की गई थी। उद्देश्यों और कारणों के कथन में यह कहा गया था :-

“ वर्तमान संहिता में ऐसे दण्ड के लिए कोई पर्याप्त उपबंध नहीं है जिसे अंग्रेजी अधिवक्ता उपेक्षा द्वारा मानव वध कहते हैं। प्रारूप संहिता की धारा 304 में यह उपबंध था और वर्तमान विधेयक लोप की पूर्ति करता है।”

पैरा 16.24. कोई स्पष्टीकरण आवश्यक नहीं है - धारा 336 और 337 ‘ इस प्रकार उतावलेपन या उपेक्षा से जिससे मानव जीवन या अन्यो की व्यक्तिगत सुरक्षा को खतरा पहुंचता है’, किए गए कार्य निर्दिष्ट करती है। लेकिन स्पष्टतः ये या समरूप शब्द धारा 304क के प्रयोजनों के लिए पर्याप्त या समुचित नहीं होगा। हम शब्दों के समाधानप्रद स्वरूप को समझने में कठिनाई पा रहे हैं जिसे आपराधिक उपेक्षा की अवधारणा को प्रभावी बनाने के लिए पर्याप्त रूप से अभिव्यक्तकारी और सरल माना जा सके। न्यायिक विनिश्चयों ने धारा की व्याप्त और अन्तर्वस्तु को पूर्णतः स्पष्ट किया है और समग्रतः यह सर्वोत्तम लगता है कि शब्दों में कोई परिवर्तन न किया जाए।”

पैरा 16.25 अपर्याप्त दंड. - तथापि, हमरा यह मत है कि अपराध के लिए वर्तमान अधिकतम दंड अपर्याप्त है और बढ़ाया जाना चाहिए। परम महत्व जो इस अपराध के प्रति परिकल्पना है, को

ध्यान में रखते हुए यह वांछनीय है चूंकि धारा को तेज गतिमान यंत्र चालित यान के व्यापक उपयोग और शिकार व्यक्ति के प्रति अपराधी की निर्दयता से जुड़े अपराध होने की बारम्बारता के कारण अंतःस्थापित की गई थी ; प्रायः इस धारा के अधीन मामलों का विचारण किया जाता है जो आपराधिक मानव वध के बहुत समीप है और कठोर दंड के पात्र हैं ।”

पैरा 16.26 प्राप्त राय – “संहिता के अधीन दंड की मात्रा से संबंधित हमारे प्रश्न पर व्यक्त मतों में, इस धारा के अधीन दंड में वृद्धि की जोरदार मांग है । सुझावों में तीन वर्ष से सात वर्ष के बीच भिन्नता है । सात वर्ष तक अवधि बढ़ाने का भी सुझाव है यदि एक से अधिक मृत्यु कारित हुई हो.....।”

पैरा 16.27 अधिकतम दंड पांच वर्ष होना. –“ हत्या की कोटि में न आने वाले मानव वध के लिए अधिकतम दंड दस वर्ष नियत करने के हमारे प्रस्ताव पर विचार करने के पश्चात् हम सिफारिश करते हैं कि उपेक्षा द्वारा मृत्यु कारित करने के लिए अधिकतम उस अवधि का आधा अर्थात् पांच वर्ष होना चाहिए ।”

पैरा 16.71 – धारा 336 से 338 – दंड में वृद्धि की सिफारिश – “ धारा 336 से 338 के अधीन दंड पर्याप्त नहीं है और इस प्रकार बढ़ाए जाने चाहिए :-

- (i) धारा 336 : ‘तीन मास’ के स्थान पर ‘छह मास’ रखे और ‘दो सौ पचास रुपए’ के स्थान पर ‘पांच सौ रुपए’ रखें ।

(ii) धारा 337 : 'छह मास' के स्थान पर 'एक वर्ष' रखें और 'जो पांच सौ रुपए तक हो सकेगा' शब्दों का लोप करें ।

(iii) धारा 338 : 'दो वर्ष' के स्थान पर 'तीन वर्ष' रखें और 'जो एक हजार रुपए तक का हो सकेगा' शब्दों का लोप करें ।

4.2 तारीख 11.12.1972 को राज्य सभा में पुरःस्थपित भा. दं. सं. (संशोधन) विधेयक, 1972 के खंड 116, 117, 123, 138, 139 और 140 में भास्त के विधि आयोग के उपरोक्त सुझाव हैं ।

4.3 तारीख 23.11.1978 को राज्य सभा द्वारा पारित भा. दं. सं. (संशोधन) विधेयक, 1978 क खंड 118, 119, 127, 141, 142 और 143 में तत्समान उपरोक्त परिवर्तन किए गए हैं, ; नई धारा 279क के पाठ में थोड़ा अन्तर है कि यह स्वयं यान को चलाने के लिए दंडित करने के लिए ही नहीं है बल्कि उसके लिए भी जिसने एक अन्य व्यक्ति को चलाने की अनुज्ञा दी है । इसके अलावा, विधेयक का खंड 128 भा. दं. सं. की धारा 304 के के पश्चात् एक नई धारा 304ख ('मार कर भाग जाने' वाले मामलों से संबंधित) अंतःस्थापित की जो इस प्रकार है :-

“ उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण चालन द्वारा मृत्यु या क्षति कारित करना :-

‘ 304ख - जो कोई किसी यान को उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण चालन द्वारा किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है या ऐसी कोई क्षति कारित करता है जिससे ऐसे व्यक्ति की मृत्यु कारित करने की संभावना है

और ऐसी मृत्यु का किया जाना आपराधिक मानव वध की कोटि में नहीं आता है और युक्तियुक्त समय के भीतर किसी थाने को जानकारी दिए बिना यान चलाता है या भाग जाता है, ऐसी अवधि जो सात वर्ष तक का हो सकेगा के कारावास से दंडनीय होगा और जुर्माने का भी दायी होगा ।

स्पष्टीकरण 1 – जहां धारा 304क का इस धारा के अधीन अपराध गठित करने वाला कार्य शराब या औषधि के असर के अधीन किया जाता है, उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण रीति में किया गया समझा जाएगा ।

स्पष्टीकरण 2 – इस धारा में ‘यान’ के अन्तर्गत ‘नाव’ भी है ।”

4.4 चूंकि लोक सभा वर्ष 1979 में विघटित हो गई, इसलिए राज्य सभा द्वारा पारित विधेयक व्यपगत हो गया ।

4.5 अगस्त, 1997 में प्रस्तुत भारत के विधि आयोग की 156वीं रिपोर्ट में भा. द. सं. (संशोधन) विधेयक, 1978 की परीक्षा की गई और नई धारा 304ख धारा 304क की उपधारा (2) के रूप में अंतःस्थापित किए जाने की सिफारिश की थी क्योंकि दहेज मृत्यु से संबंधित धारा 304ख को अंतःस्थापित करने वाले 1986 के अधिनियम 43 द्वारा भा.द.सं. के संशोधन को ध्यान में रखते हुए संख्या ‘304ख’ नहीं हो सकती, के सिवाय उपरोक्त सिफारिशों की पुष्टि की थी ।

5. लंबित मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2007

5.1 मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2007 अन्य बातों के साथ-साथ विद्यमान आपराधिक दायित्व के अलावा सड़क सुरक्षा और अनुशासन सुनिश्चित करने और सिविल दायित्व का उपबंध करने की दृष्टि से मोटर यान अधिनियम के उपबंधों के अतिक्रमण के लिए शास्तियां, जहां कहीं आवश्यक हों, बढ़ाने के उद्देश्य से तारीख 15.05.2007 राज्य सभा में पुरःस्थित किया गया था ।

5.2 विधेयक का खंड 9 मोटर यान अधिनियम की धारा 21 में नई उपधारा (5) अंतःस्थापित करने के लिए है, जो इस प्रकार है :-

“ (5) जहां किसी चालक के चालन अनुज्ञप्ति की जांच करने के लिए प्राधिकृत प्राधिकारी का, श्वसन विश्लेषक परीक्षण या किसी अन्य परीक्षण जो राज्य सरकार द्वारा विहित किया जाए, के पश्चात् यह समाधान हो जाता है कि चालक अल्कोहल के प्रभाव में है, वहां घटनास्थल पर तीन मास से अनधिक की अवधि के लिए चालन अनुज्ञप्ति को निलंबित कर सकेगा । ”

5.3 विधेयक का खंड 26 मोटर यान अधिनियम की धारा 110 का संशोधन करके केन्द्रीय सरकार को माल वाहन और मध्यम या भारी यात्री यानों के लिए बाडियों का डिजयून और ऐसी बाडियों के उपयोग में लाई जाने वाली सामग्री, अनावृत्त चेचिस पर केबिन डिजाइन, अनुज्ञापन के प्रयोजन के लिए शर्तें और अनावृत्त चेचिस पर बस या ट्रक बाडी बनाने के लिए स्थापनों का विनियमन, परिवहन यानों में श्रव्य दृश्य युक्ति का प्रतिस्थापन, लोक सेवा यानों में बैठाने की व्यवस्था और मौसम के विरुद्ध यात्रियों का संरक्षण और मोटर यानों, ट्रेलरों के सन्निर्माण उपस्कर और सभी प्रवर्गों के मोटर यानों की फिटनेस के संबंध में नियम बनाने के लिए सशक्त करने के लिए है । ‘गति नियंत्रक’ विषयक प्रविष्टि के स्थान

पर 'गति नियंत्रक का विनिर्देश' रखने का प्रस्ताव है।

5.4 विधेयक का खंड 27 मोटर यान अधिनियम की धारा 111 का संशोधन करके राज्य सरकारों को मोटर यानों में गति सीमा नियंत्रक और कुहरे के लिए बत्तियां लगवाने के संबंध में नियम बनाने को प्राधिकृत करने के लिए है।

5.5 विधेयक का खंड 28 मोटर यान अधिनियम की धारा 113 का ऐसे पारेषक या सामान्य वाहक जिसने मोटर यान के प्रभारी व्यक्ति के कब्जे में दस्तावेज जारी किए हैं को अतिभराई के लिए उत्तरदायी बनाने ; जहां ले जाने वाला माल एक से अधिक पारेषक का है, अति भराई का उत्तरदायित्व ऐसे सामान्य वाहक पर होगा जिसने मोटर यान लगाया है ; मोटर यान का मालिक या चालक वहां अति भराई के लिए उत्तरदायी होगा जहां अति भार माल से युक्त मोटर यान यथा स्थिति ऐसे मालिक या चालक के नियंत्रणाधीन चलाया जा रहा है, की दृष्टि से संशोधन करने के लिए है। 'सामान्य वाहक' पद को मोटर यान अधिनियम की धारा 2 में नया खण्ड (4क) अंतःस्थापित कर परिभाषित किए जाने की ईप्सा है। विधेयक के खण्ड 2 द्वारा, बेहिचक सभी व्यक्तियों के लिए सड़क पर मोटरयुक्त परिवहन द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान को माल रसीद या किराए के लिए परिवहन के अधीन माल वाहनों द्वारा माल को एकत्रित करने, भण्डारण करने, अग्रेषित करने या वितरण करने के कारखार में लगे व्यक्ति और इसके अन्तर्गत सरकार को छोड़ कर माल बुकिंग करने वाली कंपनी, ठेकेदार, अभिकर्ता, दलाल और कोरियर अभिकरण भी हैं।

5.6 विधेयक का खंड 37 मोटर यान अधिनियम की धारा 161 के स्थान पर नई धारा रखने के लिए है और अन्य बातों के साथ-साथ टक्कर

मार कर भागने संबंधी मोटर दुर्घटना के परिणामस्वरूप व्यक्तियों की मृत्यु या घोर उपहति की बाबत तोषण निधि में से प्रतिकर के संदाय के संदर्भ में ' टक्कर मार कर भागने संबंधी मोटर दुर्घटना' पद की परिभाषा का उपबंध करती है। उक्त पद से मोटर यान या मोटर यानों के उपयोग से उद्भूत दुर्घटना जिसकी पहचान युक्तियुक्त प्रयासों के बावजूद सुनिश्चित नहीं किया जा सकता है " अभिप्रेत है।

5.7 विधेयक का खंड 50 अपराधों के दंड के लिए साधारण उपबंध से संबंधित मोटर यान अधिनियम की धारा 177 के स्थान पर नई धारा रखे जाने के लिए है। प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की वर्तमान अधिकतम 100/- रुपए से बढ़ाकर 500/- रुपए नियत करने और पश्चात्वर्ती अपराधों के लिए वर्तमान अधिकतम 300/- रुपए से बढ़ाकर 1500/- रुपए न्यूनतम 1000/- रुपए अधीन रहते हुए करने के लिए भी है।

5.8 विधेयक का खंड 51 अप्राधिकृत व्यक्तियों को यान चलाने की अनुज्ञा देने से संबंधित मोटर यान अधिनियम की धारा 180 का 1000/- रुपए के न्यूनतम के अधीन रहते हुए वर्तमान अधिकतम 1000/- रुपए से 2000/- जुर्माने की रकम बढ़ाने के लिए संशोधन करने के लिए है।

5.9 विधेयक का खंड 52 अधिनियम की धारा 3 (चालन अनुज्ञप्ति की आवश्यकता) या धारा 4 (मोटर यान चलाने के संबध में आयु सीमा) के उल्लंघन में मोटर यान चलाने से संबंधित दंड का उपबंध करने के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 181 का 500/- रुपए न्यूनतम के अधीन रहते हुए वर्तमान अधिकतम 500/- रुपए से 2000/- रुपए से जुर्माने की रकम बढ़ाने के लिए संशोधन करने के लिए है।

5.10 विधेयक का खंड 53 अधिनियम की धारा 112 में निर्दिष्ट गति

सीमा के उल्लंघन के लिए दंड का उपबंध करने के लिए, अत्यधिक गति से चलाने से संबंधित उपधारा (1) के अधीन और अत्यधिक गति से या अपने कर्मचारी द्वारा यान चलाने से संबंधित उपधारा (2) के अधीन विहित जुर्माने की मात्रा बढ़ाने के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 183 का संशोधन करने के लिए है। उपधारा (1) के अधीन, प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की मात्रा 400/- रुपए की अधिकतम वर्तमान से बढ़ा कर 500/- रुपए करने और पश्चात्पूर्ति अपराध के लिए 2000/- रुपए के अधिकतम के अधीन रहते हुए 1000/- रुपए के वर्तमान अधिकतम से 5000/- रुपए किया जाना प्रस्तावित है। उपधारा (2) के अधीन प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की मात्रा वर्तमान अधिकतम 300/- रुपए से 500/- रुपए नियत करने और पश्चात्पूर्ति अपराध के लिए 1500/- रुपए के न्यूनतम के अधीन रहते हुए वर्तमान अधिकतम 500/- रुपए से बढ़ाकर 3000/- रुपए करना प्रस्तावित है।

5.11 विधेयक का खंड 54 खतरनाक तरीके से गाड़ी चलाने के लिए दंड का उपबंध करने के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 184 का संशोधन करने के लिए है, यह प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की मात्रा वर्तमान अधिकतम 1000/- रुपए से 1000/- रुपए नियत करने और पश्चात्पूर्ति अपराधों के लिए 2000/- रुपए न्यूनतम के अधीन रहते हुए वर्तमान अधिकतम 2000/- रुपए से बढ़ाकर 5000/- रुपए करने के लिए भी है।

5.12 विधेयक का खंड 55 मत्त व्यक्ति द्वारा या मादक द्रव्यों के असर में होते हुए व्यक्ति द्वारा मोटर यान चलाने से संबंधित मोटर यान अधिनियम की धारा 185 में उपबंधित शास्तियों को प्रथम अपराध के लिए वर्तमान

न्यूनतम जुर्माने को 2000/- रुपए के स्थान पर 2000/- रुपए नियत करने और पश्चात्वर्ती अपराध के लिए वर्तमान 3000/- रुपए अधिकतम के स्थान पर 3000/- रुपए नियत करने हेतु संशोधन करने के लिए है ।

5.13 विधेयक का खंड 56 यान चलाने के लिए मानसिक या शारीरिक रूप से अयोग्य होते हुए यान चलाने के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 186 का संशोधन कर प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की मात्रा वर्तमान अधिकतम 200/- रुपए के स्थान पर 500/- रुपए नियत करने और पश्चात्वर्ती अपराध के लिए वर्तमान अधिकतम 500/- रुपए के स्थान पर 1000/- रुपए नियत करने के लिए है ।

5.14 विधेयक का खंड 58 मोटर यान अधिनियम में नई धारा 187क अंतःस्थापित करने का प्रस्ताव करता है जो इस प्रकार है :-

“ धारा 187क – कतिपय मामलों में मोटर यान चलाते समय व्यक्ति का दायित्व – (1) भारतीय दंड संहिता, 1860 में अंतर्विष्ट उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभव डाले बिना जो कोई उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण रीति में मोटर यान चलाता है और किसी व्यक्ति को क्षति पहुंचाता है या किसी संपत्ति को नुकसान पहुंचाता है, वह शास्ति का दायी होगा जो पांच हजार रुपए तक का हो सकेगा ।

(2) उपधारा (1) के अधीन वसूल की गई शास्ति धारा 161 के अधीन स्थापित तोषण निधि ऐसी रीति में जमा की जाएगी जो विहित की जाए ।”

5.15 विधेयक का खण्ड 59 रजिस्ट्री करने के बिना मोटर यान का उपयोग करने के लिए दंड का उपबंध करने की मोटर यान अधिनियम की धारा 192 का संशोधन करने के लिए है । यह प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की मात्रा 2000/- रुपए न्यूनतम के अधीन रहते हुए वर्तमान 5000/- रुपए से न्यूनतम 4000/- रुपए के अधीन रहते हुए 10000/-

रुपए और पश्चात्वर्ती अपराध के लिए वर्तमान 5000/- रुपए न्यूनतम के अधीन रहते हुए 10000/ रुपए से बढ़ाकर 10,000/- रुपए न्यूनतम के अधीन रहते हुए 20,000/- रुपए करने के लिए भी है ।

5.16 विधेयक का खंड 60 परमिट के बिना या इसके किन्हीं शर्तों के उल्लंघन में मोटर यान का उपयोग करने के लिए दंड का उपबंध करने के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 192 का संशोधन करने के लिए है । यह प्रथम अपराध के लिए जुर्माने की मात्रा वर्तमान न्यूनतम 2000/- रुपए के अधीन रहते हुए 5,000/- रुपए से बढ़ाकर न्यूनतम 4000/- रुपए के अधीन रहते हुए 210,000/- रुपए और पश्चात्वती अपराध के लिए वर्तमान न्यूनतम 5000/- रुपए के अधीन रहते हुए 10,000/- रुपए से बढ़ाकर न्यूनतम 10,000/- रुपए के अधीन रहते हुए 20,000/- रुपए करने के लिए भी है ।

5.17 विधेयक का खंड 61 मोटर यान में अनधिकृत हस्तक्षेप के लिए दंड का उपबंध करने हेतु मोटर यान अधिनियम की धारा 198 के स्थान पर नई धारा रखने के लिए है । यह मोटर यान के ब्रेक या मोटर यान की यांत्रिकी के किसी अन्य भाग को बिगाड़ने के लिए न्यूनतम 500/- रुपए के अधीन रहते हुए वर्तमान अधिकतम 100/- रुपए से बढ़ाकर 1000/- रुपए जुर्माने की रकम करने और विनिर्माता द्वारा ईंधन नियंत्रण युक्ति को बिगाड़ने के लिए न्यूनतम 1000/- रुपए के अधीन रहते हुए 2500/- रुपए करने के लिए भी है ।

5.18 विधेयक का खंड 62 कतिपय अपराधों के शमन का उपबंध करने के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 200 का संशोधन करने, अनुज्ञेय भार से अधिक मोटर यान चलाने के लिए दंड का उपबंध करने हेतु धारा

194 का लोप करने और परमिट के बिना या इसकी किन्हीं शर्तों के अतिक्रमण में मोटर यान का उपयोग करने के लिए दंड का उपबन्ध करने हेतु इसमें धारा 192क अंतःस्थापित करने के लिए है ।

5.19 विधेयक का खण्ड 63 मोटर यान अधिनियम में नई धारा 213क के अंतःस्थापित करने का प्रस्ताव करता है जो इस प्रकार है :-

“ धारा 213क – राज्य सरकारों द्वारा निरीक्षण संपरीक्षकों की अधिसूचना “ (1) राज्य सरकार राजपत्र में अधिसूचना द्वारा सड़क परिवहन क्षेत्र के ऐसे विशेषज्ञों की अधिसूचना कर सकेगी जैसा वह धारा 56 की उपधारा (2) के अधीन गठित प्राधिकृत परीक्षण स्टेशनों की संपरीक्षा करने के प्रयोजन के लिए ठीक समझे ।

(2) राज्य सरकार उपधारा (1) के अधीन अधिसूचित विशेषज्ञों की अर्हताओं, शक्तियों और कृत्यों का विनियमन करने के लिए नियम बना सकेगी ।”

5.20 यह महत्वपूर्ण है कि विधेयक केवल जुर्माने की मात्रा में वृद्धि का प्रस्ताव करता है और मोटरयान अधिनियम के जहां कहीं कारावास का उपबन्ध है, बढ़ाये जाए का प्रस्ताव नहीं है । मोटर यान अधिनियम के अधीन विभिन्न अपराधों के लिए विहित जुर्माने की मात्रा में वृद्धि के माध्यम से निवारक प्रभाव प्राप्त किया जाना ईप्सित है ।

5.21 परिवहन, पर्यटन और संस्कृति की विभाग संबंधी संसदीय स्थायी समिति जिसे विधेयक परीक्षा के लिए और 17.5.2007 तक रिपोर्ट देने के लिए निर्दिष्ट किया गया था, ने 28.4.2008 को विधेयक पर अपनी 139वीं रिपोर्ट संसद को पेश किया । समिति की कुछ महत्वपूर्ण विचार/सिफारिशें इस प्रकार हैं :-

पैरा 13.2. “खंड 9 ईप्सा करता है.....।”

पैरा 13.3. “समिति ने यह उल्लेख किया कि मदनमत्त चालन

सड़क दुर्घटनाओं का मुख्य कारण है। इस बीमारी को कड़ई से निपटने की आवश्यकता है। समिति को विभिन्न क्षेत्रों से इस आशय के सुझाव संप्राप्त हुए हैं कि यदि मदोन्मत्त चालक ऐसी दुर्घटना करता है जिससे व्यक्तियों की मृत्यु होती है तो चालक को भा.दं.सं. की सुसंगत धारा के अधीन हत्या की कोटि में न आने वाले आपराधिक मानव वध के उपबंधों के अधीन दंडित किया जाना चाहिए। अतः समिति की यह सिफारिश है कि सरकार को मदोन्मत्त चालन के कारण हुई मृत्यु का हत्या की कोटि में न आने वाले आपराधिक मानव वध के रूप में सम्मिलित करने के लिए आवश्यक विधानों का संशोधन करना चाहिए।”

पैरा 13.4 “समिति की यह भी सिफारिश है कि यदि मदोन्मत्त चालक कोई दुर्घटना करता है तो उसकी कार्रवाई को मात्र “उपेक्षा” नहीं माना जाना चाहिए बल्कि इसे पूर्व नियोजित अपराध किए जाने के रूप में समझा जाना चाहिए और मदोन्मत्त चालक को दुर्घटना के परिणामों के आधार पर भा. दं. सं. के सुसंगत उपबंधों के अधीन दंडित किया जाना चाहिए।

पैरा 20.2 “खंड 27 ईप्सा करता है.....।”

पैरा 20.3 समिति इस संशोधन का स्वागत करती है क्योंकि गति नियंत्रक और कुहरे प्रकाश लगाना महत्वपूर्ण सुरक्षा अपेक्षाएं हैं। समिति को यह आशा है कि एक बार इस खंड को अधिनियमित किए जाने पर इसका सुव्यवस्थित रूप से क्रियान्वयन होना चाहिए और इस उपबंध के अतिक्रमणकर्त्ताओं को कठोर दंड से दंडित किया जाना चाहिए क्योंकि अति गति सड़कों पर दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ाने का एक मुख्य कारण है।”

पैरा 31.2 “खंड 50 की यह ईप्सा है.....।”

पैरा 31.3 “पणधारियों में से एक पणधारी ने अति गति के लिए स्लैब दरों का सुझाव दिया है चूंकि खतरा कई गुणस बढ़ जाता है जब यान 90 कि. प्रति घंटा या 120 कि.मी. प्रति घंटा की गति से चलाया जाता है। इस प्रकार स्लैब इस प्रकार होना चाहिए :

गति सीमा से 20% से अधिक — 500 रुपए

गति सीमा से 50% से अधिक — 1000/- रुपए

100% और अनुज्ञप्ति के रद्दकरण से परे ओर मोटर यान अधिनियम की धारा 184 के अधीन धारित ।”

पैरा 31.4 समिति का यह भी मत है कि खतरनाक चालन जो स्लैब से ऊपर मानवीय और वित्तीय हानिकारित करता है पर नियंत्रण के लिए मोटर यान अधिनियम में विहित प्रत्येक अपराध के लिए उपयुक्त विधान बनाया जाना चाहिए । समिति की यह भी सिफारिश है कि वृद्धि की दर के अनुपात के अनुसार स्लैब का वार्षिक पुनरीक्षण किया जाए और खंडों का तदनुसार परिवर्तन किया जाए ।”

पैरा 32.2 “ खंड 53 की यह ईप्सा है.....।”

पैरा 32.3 “ खंड 50 के संबंध में समिति की सिफारिशों को आवश्यक परिवर्तनों के साथ इस खंड में भी लागू की जाए ।”

पैरा 33.2 खंड 54 की यह ईप्सा है.....।”

पैरा 33.3 समिति ने यह उल्लेख किया कि मोटर यान अधिनियम, 1968 में यान चलाते समय मोबाइल फोन का उपयोग करने से संबंधित कोई उपबंध या शास्ति नहीं है । तथापि, एक कार्यपालक आदेश द्वारा सरकार यान चलाते समय मोबाइल फोन के उपयोग के लिए शास्तियां विहित करती है । तथापि, कार्यपालक आदेश निम्नलिखित मुद्दों पर मौन है ।

- क्या मामले को मोटर यान अधिनियम की धारा 184 के अधीन दर्ज किया जाना चाहिए?
- ‘यान चलाते समय’ का क्या अर्थ है— क्या किसी भी व्यक्ति को सिगनल पर इंतजार करते समय मामला दर्ज किया जा सकता है?
- क्या हैंड फ्री फोन का उपयोग किया जा सकता है?
- क्या टैक्सी उपयोगकर्ताओं और अन्य पैरामिलिट्री और पुलिस संगठनों द्वारा टू वे रेडियो सेट अनुज्ञात किया जा सकता है?

पैरा 33.4 “ इस समय, मोबाइल के प्रयोग का अपराध मोटर यान अधिनियम की धारा 184 द्वारा खतरनाक यान चलाने के प्रवर्ग के अधीन दंडनीय होगा । समिति यह महसूस करती है कि दो दशक पुराना विधान होने के कारण मोटर यान अधिनियम में मोबाइल फोन के उपयोग ओर ऐसी स्थिति की गंभीरता जिससे अधिकांश दुर्घटनाएं होती हैं, परिकल्पना नहीं की गई थी । इसलिए, समिति यह सिफारिश करती है कि विशेषकर यान चलाते समय मोबाइल फोन के उपयोग के लिए नई धारा बनाई जानी चाहिए ।”

पैरा 34.2 “ खंड 55 यह ईप्सा करता है..... खंड 9 की समिति की सिफारिशों को आवश्यक परिवर्तनों के साथ इस खंड के मामलों को लागू किया जाए।”

पैरा 34.3 “सड़क यातायात शिक्षा संस्थान के प्रतिनिधि द्वारा समिति को यह प्रस्तुत किया गया था कि पियक्कड़ चालकों पर किए गए खास अल्कोहल परीक्षणों से साबित हुआ कि 100 मि.ली. रक्त में अल्कोहल स्तर 30 मिग्रा. से 200 मिग्रा. और ऊपर रहता है । अल्कोहल की अधिक मात्रा चालक को अधिक दुर्घटनाओं के प्रति अधिक संवेदनशील बनाता है । खतरा कई गुना बढ़ जाता है जब कम गति चालन की तुलना में 90 कि.मी. प्रति घंटा या 120 कि.मी. प्रति घंटा की गति से यान चलाता है । मोटर यान की गति की वृद्धि से दुर्घटनाओं की संभव्यता बढ़ जाती है । अधिक गति का अभिप्राय दुर्घटनों का अधिक जोखिम होगा और इसलिए अधिक शास्ति का भागी बनाएगा ।” समिति यह महसूस करती है कि ऐसे मामलो में अकेले शास्ति प्रयोजन को पूरा करेगी । समिति निम्नलिखित स्लैब की सिफारिश करती है :

(i) 100 मिली रक्त में 30-60 मिग्रा. - 2000/- रुपए का जुर्माना

(ii) प्रति 100 मिली रक्त में 60-150 मिग्रा.- 4000/- रुपए जुर्माना और/या कारावास ; और

(iii) प्रति 100 मिली रक्त में 150 मिग्रा. और इससे ऊपर - 5000/- रुपए जुर्माना और चालन अनुज्ञप्ति को रद्द करने के उपबध के साथ न्यूनतम कारावास ।

पैरा 34.4 “ खंड 9 के प्रति समिति की सिफारिशों को

आवश्यक परिवर्तनों के साथ इस खंड को भी लागू किया जाए।”

पैरा 35.2 “खंड 63 प्रस्ताव करता है.....।”

पैरा 35.4 “एक पणधारी ने समिति को प्रस्तुत अपने ज्ञापन में कहा कि अचछी स्थिति में यानों का अनुरक्षण विधि की अपेक्षा है। इस क्षेत्र की प्रायः अनदेखी की जाती है क्योंकि इससे प्रदूषण स्तर और सड़क दुर्घटनाओं की संख्याओं में वृद्धि होगी। कठिन प्रतियोगिता, ऋणों के पुनर्भुगतान का भारी भार और योग्यता प्रमाणपत्र जारी करते समय वस्तुतः प्रत्येक यान की उचित जांच करने की प्रशासन की असमर्थता कुछ ऐसे कारण हैं जो उपरोक्त के लिए हेतुक समझे जा सकते हैं। परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं में वृद्धि हो रही है जिसके परिणामस्वरूप जीवन और संपत्ति की हानि होती है। इसके अतिरिक्त, आटो-प्रदूषण की विभीषिका बढ़ती जा रही है। उचित जांच और नियंत्रण समय की मांग हैं।”

पैरा 35.5 “मोटर यान अधिनियम, 1988 उपयुक्तता प्रमाणपत्र के पुनः नवीकरण के प्रयोजन के लिए सभी यानों की उचित जांच और परीक्षण के लिए “प्राधिकृत परीक्षण स्टेशनों” की नियुक्ति के लिए व्याप्ति का उपबंध करती है। उनसे इस प्रयोजन के लिए अपेक्षित मशीनरी लगाए जाने की आशा की जाती है। लेकिन, सरकार इसी कार्य के लिए अपने निपटान के लिए उपलब्ध पर्याप्त मानव शक्ति के बावजूद इसे क्रियान्वित करने में असफल रही।”

पैरा 35.6 समिति ने यह उल्लेख किया कि लगभग सभी यान विनिर्माताओं के पास लगभग सभी शहरों में प्राधिकृत डीलरशिप और प्राधिकृत कार्यशालायें हैं। अतः समिति यह सिफारिश करती है कि स्वयं निर्माताओं से संबद्ध प्राधिकारी से अपेक्षित अनुज्ञप्ति अभिप्राप्त करने के पश्चात् इस प्रयोजन के लिए दुकानें स्थापित करने के लिए कहा जा सकता है। यह इस देश में सुरक्षित यात्रा और परिवहन के लिए एक भारी कदम होगा। यह नई नौकरियों और रोजगार अवसरों के लिए गुजांइश और अतिरिक्त कार्य वार अवसरों के लिए भी गुजांइश उपलब्ध कराएगा। यानों के परीक्षण के लिए पर्याप्त कर्मचारी उपलब्ध कराए जा सकेंगे और कर्मचारियों को यानों के परीक्षण के लिए सावधिक प्रशिक्षण दिया जा सकेगा। जहां कहीं सरकार पर्याप्त

कर्मचारी उपलब्ध कराने में असमर्थ हो वहां यान निर्माता को कार्य सौंपने पर विचार किया जा सकता है। अतः सरकार को तत्काल इस दिशा में कार्य करना चाहिए स्वयं निर्माताओं से अपेक्षित अनुज्ञप्ति अभिप्राप्त करने के पश्चात् इस प्रयोजन के दुकानें स्थापित करने के लिए कहा जा सकता है। यह इस देश में सुरक्षित यात्रा और परिवहन के प्रति एक विशाल कदम होगा। यह नई नौकरियों और रोजगार अवसरों के लिए और अतिरिक्त कारबार अवसरों के लिए भी गुंजाइश उपलब्ध कराएगा।”

पैरा 35.7 “समिति सिफारिश करती है कि सरकार अन्तर्वलित मुद्दों की सावधानीपूर्वक समीक्षा करने और पणधारियों द्वारा उठाए गए मुद्दों पर विचार करने के पश्चात् खण्ड 63 पर पुनर्विचार करे क्योंकि यह अधिनियम की धारा 56(2) के अधीन गठित प्राधिकृत परीक्षण स्टेशनों की समपरीक्षा निरीक्षण कराने के प्रयोजन के लिए सड़क परिवहन के क्षेत्र में विशेषज्ञों का पैनल रखने के लिए राज्य सरकारों को प्राधिकृत करेगा।”

पैरा 41. एक प्रणधारी द्वारा समिति के समक्ष लाया गया एक अन्य पहलू सड़क संकेतकों की अपर्याप्तता है। उन्होंने कहा कि वर्ष 2001 में इंडियन रोड कांग्रेस द्वारा सड़क संकेतकों को आधुनिकतम किया गया है लेकिन परिवर्तनों को शामिल करने के लिए मोटर यान अधिनियम की प्रथम अनुसूची को संशोधित नहीं किया गया है। यह सड़क उपयोगी शिक्षा, चालक परिशिक्षण और विधि के अनुसार संकेतकों के संस्थापन में भारी रिक्ति है। समिति यह महसूस करती है कि अनुसूची में संकेतक पुराने हैं या परिवर्तित समय के अनुसार नहीं हैं तो स्वभावतः चालन प्रशिक्षण और शिक्षा में गंभीर खामी रह जाएगी। समिति ने यह भी उल्लेख किया कि प्रथम अनुसूची में सड़क चिह्नांकन या सड़क संकेतकों का उल्लेख नहीं है। समिति यह महसूस करती है कि यह भारी खामी है और सिफारिश करती है कि इंडियन रोड कांग्रेस की सिफारिशों के अनुसार व्यापक संकेत और चिह्न, सड़क चिह्नांकन और संकेतकों हेतु प्रथम अनुसूची में संशोधन किया जाए।”

6. प्रस्तावित सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड और राष्ट्रीय सड़क यातायात नीति

6.1 माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता वाली अवसंरचना समिति ने अपनी तीसरी बैठक में 13.01.2005 को सड़क सुरक्षा और यातायात विनियम निदेशालय का सृजन को अनुमोदित किया। इस निदेशालय की व्याप्ति, कृत्य और प्रकृति की सिफारिश करने की दृष्टि से 23.11.2005 को श्री एस. सुन्दर की अध्यक्षता वाली एक समिति (सुन्दर समिति) का गठन सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग द्वारा किया गया। सुन्दर समिति ने फरवरी, 2007 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की जिसके साथ “राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन अधिनियम, 2007” का प्रारूप संलग्न था। प्रस्तावित अधिनियमिति का वृहत् नाम इस प्रकार है :-

“आधुनिक और प्रभावी सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्रणालियों और पद्धतियों जिसके अंतर्गत सड़क डिजाइन, सन्निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण और यंत्र चालित यानों का उत्पादन और अनुरक्षण है, के सुव्यवस्थित विकास, विनियम, संवर्धन और प्रोन्नयन के प्रयोजन के लिए राष्ट्रीय और राज्य स्तर सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड की स्थापना और उससे जुड़े या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबन्ध करने के लिए अधिनियम। ”

6.2 प्रस्तावित अधिनियमिति के निम्नलिखित खण्डों का परिशीलन किए जाने की आवश्यकता है :

खण्ड 2(छ). “यन्त्रचालित यान” या “यान”.से ऐसा कोई यन्त्र चालित यान चाहे मोटरयुक्त या गैर मोटरयुक्त हो, अभिप्रेत है और सड़कों पर उपयोग के अनुकूल है चाहे नोदन की उर्जा आंतरिक या बाह्य स्रोत से इसे परेषित होता हो और इसके अंतर्गत ट्रेलर,

साइकिल और साईकिल रिक्शा भी हे लेकिन पशुओं या मानवों द्वारा खींचे जाने वाले यान नहीं हैं ।”

खण्ड 2(ट). “सड़क” से राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, जिला सड़क, ग्राम सड़क और शहर सड़क सहित सभी सड़कें अभिप्रेत हैं जो यंत्र चालित यानों के लिए सार्वजनिक सड़क के रूप में खुली हैं और इसके अंतर्गत पुल फ्लाई ओवर, ऊपरी पुल और निचली पुल है लेकिन सभी प्राइवेट सड़कों और ऐसी सड़कें जो कन्टोनमेंट क्षेत्रों में आते हैं, अपवर्जित हैं ।

खण्ड 2(ठ). “यंत्र चालित यान से भिन्न यान” से ऐसे सभी यान अभिप्रेत हैं जो यंत्र चालित यान नहीं हैं और इसके अंतर्गत पशुओं या मानवों द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियां हैं ।

खंड 6. राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबन्धन बोर्ड का कृत्य “(1) राष्ट्रीय बोर्ड को सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबन्धन के संबंध में निम्नलिखित शक्तियों और कृत्य होंगे, अर्थात् :

(क) राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए न्यूनतम डिजाइन, निर्माण, प्रचालन और अनुक्षण मानक विनिर्दिष्ट करना ;

(ख) राष्ट्रीय राज मार्गों पर यातायात क्षतियों से निपटने के लिए अभिघात सुविधाएं और अर्ध चिकित्सा सुविधाओं की स्थापना के लिए और चलाने के लिए न्यूनतम मानक विनिर्दिष्ट करना ;

(ग) उसके द्वारा विनिर्दिष्ट मानकों के अनुपालन के मानीटर करने के लिए सुरक्षा संपरीक्षा करना या करवाना ;

(घ) राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों के लिए डिजाइन, निर्माण, प्रचालन और अनुक्षण मानकों से संबंधित सिफारिशें करना या मार्ग दर्शक सिद्धांत जारी करना ।

(2) तत्समय प्रवृत्त और प्रभावी किसी विधि में अंतर्विष्ट प्रतिकूल किसी बात के होते हुए भी, राष्ट्रीय बोर्ड को यंत्र चालित यानों की बाबत निम्नलिखित शक्तियां और कृत्य होंगी, अर्थात् :

- (क) यंत्र चालित यानों के डिजाइन और विनिर्माण के लिए निम्नतम सुरक्षा अपेक्षाओं और मानकों को विनिर्दिष्ट करना ;
- (ख) यंत्र चालित यानों के सुरक्षित उपयोग के लिए न्यूनतम शर्तें विनिर्दिष्ट करना जिसके अंतर्गत अधिकतम भार वाहन और क्षमता सीमा विनिर्दिष्ट करने तक सीमित करना नहीं है ;
- (ग) उसके द्वारा विनिर्दिष्ट मानकों का अनुपालन मानीटर करने के लिए सुरक्षा संपरीक्षा कराना या करवाना ;
- (घ) विभिन्न प्रकार के सड़कों पर यान यातायात के लिए सुरक्षा मानक विनिर्दिष्ट करना जिसके अंतर्गत विभिन्न वर्ग के यानों का पृथक् गति लेनों और अपने मार्गों में पृथक्करण के लिए स्कीमों तक सीमित करना नहीं है ;
- (ङ) यंत्र चालित यानों के चालकों के प्रशिक्षण, परीक्षण और अनुज्ञापन के लिए किन्हीं नियमों और विनियमों के लिए अपेक्षित परिवर्तन, यदि कोई हो, का अवधारण करने में केन्द्रीय सरकार को सहायता और सलाह देना ; और
- (च) सड़क सुरक्षा सुरक्षित करने के प्रयोजनों के लिए यंत्र चालित यानों के यातायात प्रबंधन से संबंधित या इससे उद्भूत विषयों में केन्द्रीय सरकार को सहायता और सलाह देना ।

(3) उपरोक्त उपधारा (1) और (2) के उपबंधों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, राष्ट्रीय बोर्ड के पास निम्नलिखित अतिरिक्त शक्तियाँ और कृत्य होंगे, अर्थात् :

- (क) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन के विभिन्न क्षेत्रों में अनुसंधान करना या करवाना और उसके निष्कर्षों को प्रकाशित करना ;
- (ख) समुचित स्तरों पर आंकड़ा संग्रहण, परेक्षण और विश्लेषण के लिए प्रक्रिया और पद्धति स्थापित

करना और प्रक्रिया में अंतवर्णित राष्ट्रीय बोर्ड की अधिकारिता के भीतर विभिन्न अभिकरणों की भूमिका परिभाषित करना ;

- (ग) बहु-अनुशासनिक पुनश्चर्या अन्वेषण के लिए प्रक्रिया और केन्द्र स्थापित करना ;
- (घ) यंत्र चालित यानों से भिन्न यानों के लिए और ऐसे यानों के सुरक्षित प्रचालन शर्तों के लिए सुरक्षा लक्षणों से संबंधित सिफारिशें करना या मार्गदर्शक सिद्धांत जारी करना ;
- (ङ.) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन से निपटने वाले यातायात पुलिस, अस्पतालों, राजमार्ग प्राधिकारियों, शैक्षिक और अनुसंधान संगठनों और अन्य संगठनों में क्षमता और कौशल बनाने के लिए सिफारिश करना या मार्गदर्शक सिद्धांत जारी करना ;
- (च) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन में सर्वोत्तम पद्धति का संवर्धन करना, सड़क सुरक्षा और यातायात शिक्षा कार्यक्रम करना और सड़क उपयोगकर्ताओं के सभी वर्गों; बच्चों और छात्रों में सड़क सुरक्षा विषयक मामलों पर जानकारी देने के लिए अभियान चलाना ;
- (छ) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन के क्षेत्र में कार्य कर रहे गैर-सरकारी संगठनों को मान्यता प्रदान करना और उन्हें यातायात प्रबंधन और सड़क सुरक्षा के संवर्धन में सहायता प्रदान करना ;
- (ज) नियम या सिफारिश करते समय या सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन से संबंधित मार्गदर्शक सिद्धांत जारी करते समय महिला, बच्चे, वरिष्ठ नागरिक, निःशक्त व्यक्ति और पैदल यात्रियों के विशेष अपेक्षाओं के लिए उपबंध करना ;
- (झ) केन्द्रीय मोटर यान अधिनियम, 1988 के अध्याय

2,4,5,7,8 और 13 और इसके अधीन बनाए गए नियमों में यथा अंतर्विष्ट सुरक्षा से संबंधित उपबंधों के प्रशासन पर केन्द्रीय सरकार को सलाह देना ;

- (ज) संपूर्ण देश में समरूप सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन प्रणाली और पद्धतियों का संवर्धन करने के लिए राज्य सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड को तकनीकी सहायता और मार्गदर्शन उपलब्ध कराना ;
- (ट) सड़क सुरक्षा और कुशल यातायात प्रबंधन के संवर्धन के लिए केन्द्र सरकार की ओर से राज्य सरकारों और/या राज्य सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्डों के साथ करार करना ; और
- (ठ) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन से संबंधित मामलों में शिक्षा बोर्डों और संस्थाओं स्वास्थ्य और परिवार कल्याण महानिदेशक और गैर-सरकारी संगठनों जैसे अन्य अभिकरणों से संपर्क बनाए रखना ।

(4) इस धारा 6 की उपधारा (1), (2) और (3) में अंतर्विष्ट किसी बात का अर्थ या निर्वचन यंत्र चालित यानो से भिन्न यानों और राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों पर राष्ट्रीय बोर्ड को लोक व्यवस्था से संबंधित विषयों की बाबत शक्तियों, कृत्यों और अधिकारिता प्रदत्त करने के रूप में नहीं किया जाएगा ।

(5) राष्ट्रीय बोर्ड साधारण या विशेष संकल्प द्वारा राष्ट्रीय बोर्ड के अध्यक्ष या किसी अन्य सदस्य को या राष्ट्रीय बोर्ड के किसी अधिकारी को, ऐसी शर्तों और सीमाओं, यदि कोई हैं, जो विहित की जाएं, इस अधिनियम के अधीन अपनी शक्तियों (धारा 6 की उपधारा (3) और धारा 37 और कृत्यों को प्रत्यायोजित कर सकेगा, जैसा वह ठीक समझे ।

(6) राष्ट्रीय बोर्ड अपनी शक्तियों का प्रयोग ओर अपने कृत्यों का निर्वहन पारदर्शी रीति में करेगा ।”

खंड 11. राज्य सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन बोर्ड के कृत्य.

“ (1) अधिनियम के उपबंधों के अधीन राज्य बोर्ड के पास सुसंगत राज्य के भीतर स्थित राष्ट्रीय राजमार्ग से भिन्न सड़कों पर सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन के संबंध में निम्नलिखित शक्तियों और कृत्य होंगे, अर्थात् :-

- (क) राज्य में सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन से संबंधित या उससे उद्भूत विषयों पर राज्य सरकार को सहायता या सलाह देना ;
- (ख) इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन से जुड़े राज्य स्तरीय अभिकरणों और विभागों से सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन और कृत्यों और उससे संबंधित उपायों के क्रियान्वयन का समन्वय करना ;
- (ग) राष्ट्रीय बोर्ड की सिफारिशों या मार्गदर्शनों पर सम्यक् ध्यान देते हुए राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों के लिए निम्नतम डिजाइन, निर्माण, प्रचालन और अनुसूक्षण विनिर्दिष्ट करना ;
- (घ) राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सभी सड़कों पर यातायात संबंधी क्षतियों से निपटने के लिए अभिघात सुविधाएं और अर्ध-चिकित्सा सुविधाएं स्थापित करने और चलाने के लिए निम्नतम मानक विनिर्दिष्ट करना ;
- (ङ) राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित विषयों और केन्द्रीय सरकार की अधिकारिता के भीतर विषयों से भिन्न विषयों के लिए इस अधिनियम के अधीन विनिर्दिष्ट मानकों के अनुपालन का मानीटर करने के लिए सुरक्षा संपरीक्षा करना या करवाना ;
- (च) राष्ट्रीय बोर्ड की सिफारिशों या मार्गदर्शक सिद्धांतों पर सम्यक् ध्यान देते हुए यंत्र चालित यान से भिन्न यानों के डिजाइन और विनिर्माण के लिए न्यूनतम सुरक्षा अपेक्षाओं और मानकों को विनिर्दिष्ट करना ;
- (छ) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन से संबंधित

परिवादों और शिकायतों की जांच और प्रतितोष करन के लिए उपायों की सिफारिश करना ;

- (ज) राष्ट्रीय बोर्ड के अनुरोध पर इस अधिनियम के अधीन राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट या जारी मानकों, प्रक्रियाओं और मार्गदर्शक सिद्धांतों के पालन के लिए और सड़क सुरक्षा तथा यातायात प्रबंधन से संबंधित विधियों के पालन का मानीटर करने के लिए संपरीक्षा करना या करवाना और राष्ट्रीय बोर्ड के ऐसे सर्वे या संपरीक्षा के परिणाम की सूचना देना ;
- (झ) सड़क उपयोगकर्ता व्यवहार रणनीति, क्षमता निर्माण उपाय, सार्वजनिक जानकारी और सड़क सुरक्षा तथा यातायात प्रबन्धन शिक्षा की पहचान करना और संवर्धन करना ;
- (ञ) अपनी अधिकारिता के भीतर आने वाले विषयों के संबध में दुर्घटना निरीक्षण, आंकड़ा संग्रहण, सूचना और विश्लेषण के लिए दक्ष प्रक्रियाओं का संवर्धन करना ; और
- (ट) राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों पर सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबन्धन से संबंधित विषयों पर महिलाओं, बच्चों, वरिष्ठ नागरिकों, निःशक्त व्यक्तियों और पैदल यात्रियों से संबंधित विशेष अपेक्षाओं के उपबंध का संवर्धन करना ।

(2) राज्य बोर्ड विशेष या साधारण संकल्प द्वारा राज्य बोर्ड के अध्यक्ष या किसी अन्य सदस्य या राज्य बोर्ड के किसी अधिकारी को ऐसी शर्तों और सीमाओं के अधीन, यदि कोई हो, आदेश में विनिर्देश द्वारा इस अधिनियम के अधीन अपनी शक्तियों और कृत्यों का प्रत्यायोजन कर सकेगा जैसा वह आवश्यक समझे ।

(3) राज्य बोर्ड अपनी शक्तियों का प्रयोग और अपने कृत्यों का निर्वहन पारदर्शी रीति से करेगा ।

(4) अपनी शक्तियों के प्रयोग और अपने कृत्यों के निर्वहन में, राज्य बोर्ड इस अधिनियम के अधीन राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा बनाए गए

विनियमों के अनुरूप होगा और राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा जारी मार्गदर्शक सिद्धांतों पर सम्यक् ध्यान देगा।”

खंड 28. सलाहकार समिति. “ (1) समुचित बोर्ड अधिसूचना द्वारा नियत तारीख से नब्बे दिनों के भीतर, यथास्थिति, राष्ट्रीय सलाहकार समिति या राज्य सलाहकार समिति के नाम से ज्ञात एक समिति स्थापित करेगा।

(2) राष्ट्रीय सलाहकार समिति इकतीस सदस्यों से अनधिक और राज्य सलाहकार समिति में इक्कीस सदस्यों से मिलकर बनेगी जिसमें सड़क उपयोगकर्ताओं, निर्माण उद्योग, परिवहन उद्योग, आटोमोबाइल्स विनिर्माता और सुसंगत गैर-सरकारी संगठन और शिक्षा और अनुसंधान निकायों के हितों का प्रतिनिधित्व करने वाले व्यक्ति होंगे।

(3) समुचित बोर्ड के अध्यक्ष और सदस्य यथास्थिति, राष्ट्रीय सलाहकार समिति या राज्य सलाहकार समिति के पदेन अध्यक्ष और पदेन सदस्य होंगे।

(4) यथास्थिति, राष्ट्रीय सलाहकार समिति या राज्य सलाहकार समिति की वर्ष में कम से कम चार बार बैठक होगी और कार्यवाहियां विनिर्दिष्ट किए जाने वाले विनियमों के अनुसार संचालित की जाएंगी।”

खंड 29 – सलाहकार समिति का उद्देश्य – यथास्थिति, राष्ट्रीय सलाहकार समिति या राज्य सलाहकार समिति का उद्देश्य समुचित बोर्ड को –

(क) नीति के प्रश्नों ;

(ख) सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन की गुणता, सातत्यता, विश्वसनीयता और विस्तार विषयक मामलों ; और

(ग) सड़क उपयोगकर्ता के हित के संरक्षण

पर सलाह देगा।”

खंड 30, शस्तियां – “(1) जो कोई, –

(i) राष्ट्रीय राजमार्गों के डिजाइन, सन्निर्माण, प्रचालन

और अनुक्षण मानकों ; या

- (ii) किसी यंत्र चालित यान के डिजाइन या विनिर्माण के लिए सुरक्षा मानकों का विनिर्देश करने वाले विनियमों का पालन करने में असफल रहता है, राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा जुर्माने से दंडनीय होगा जो दस लाख रुपए तक हो सकेगा और जहां उल्लंघन या असफलता जारी रहती है तो अतिरिक्त जुर्माने से जो प्रत्येक मास या उसके भाग के लिए तीन लाख रुपए तक हो सकेगा जिसके दौरान ऐसी असफलता या उल्लंघन, प्रथम उल्लंघन या असफलता से जुर्माने के अधिरोपण की तारीख से 60 (साठ) दिनों की समाप्ति के पश्चात् जारी रहता है ;

परंतु कोई ऐसा जुर्माना निम्नलिखित पर अधिरोपित नहीं किया जाएगा -

- (i) ऐसी तारीख से जिसको ऐसा विनियम प्रवृत्त हुआ, तीन वर्ष की अवधि के भीतर किसी ऐसे विनियम के उल्लंघन के लिए किसी राष्ट्रीय राजमार्ग के संपूर्ण या किसी भाग के आपरेटर या मालिक ; और
- (ii) ऐसी तारीख से जिसको ऐसा विनियम प्रवृत्त हुआ, एक वर्ष की अवधि के भीतर ऐसे किसी विनियम के उल्लंघन के लिए यंत्र चालित यान के विनिर्माता ।

(2) जो कोई, -

- (i) राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न सड़कों के डिजाइन, निर्माण, प्रचालन और अनुक्षण के मानकों, या
- (ii) किसी यंत्र चालित यान के डिजाइन या विनिर्माण के लिए सुरक्षा मानकों का विनिर्देश करने वाले विनियमों का पालन करने में असफल रहता है, राज्य बोर्ड द्वारा जुर्माने से दंडनीय होगा जो दस लाख रुपए तक हो सकेगा और जहां उल्लंघन

या असफलता जारी रहती है तो अतिरिक्त जुर्माने से जो प्रत्येक मास या उसके भाग के लिए तीन लाख रुपए तक हो सकेगा जिसके दौरान ऐसी असफलता या उल्लंघन प्रथम उल्लंघन या असफलता से जुर्माने के अधिरोपण की तारीख से 60 (साठ) दिनों की समाप्ति के पश्चात् जारी रहता है ;

परंतु कोई ऐसा जुर्माना निम्नलिखित पर अधिरोपित नहीं किया जाएगा -

- (i) ऐसी तारीख से जिसको ऐसा विनियम प्रवृत्त हुआ, तीन वर्ष की अवधि के भीतर किसी ऐसे विनियम के उल्लंघन के लिए किसी राज्य राजमार्ग के संपूर्ण या किसी भाग के आपरेटर या मालिक ;
और
- (ii) ऐसी तारीख से जिसको ऐसा विनियम प्रवृत्त हुआ, एक वर्ष की अवधि के भीतर ऐसे किसी विनियम के उल्लंघन के लिए यंत्र चालित यान के विनिर्माता ।

(3) जो कोई -

- (i) धारा 7 या धारा 12 के अनुसरण में अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है या किसी दस्तावेज, अभिलेख या सूचना या किसी परिसर जहां ऐसे किसी दस्तावेज, अभिलेख या सूचना का धारा 7 या धारा 12 के अनुसरण में रखे जाने का विश्वास किया जाता है, मंजूर करने में असफल रहता है या अपेक्षित किसी पहुंच के प्रति बाधा डालता है ; या
- (ii) जानबूझ कर कोई सूचना या विवरणी प्रस्तुत करता है या प्रस्तुत करवाता है जिसे वह महत्वपूर्ण विशिष्टियों में मिथ्या या गलत होना जानता है, समुचित बोर्ड द्वारा प्रत्येक ऐसे अपराध के लिए ऐसे जुर्माने से दंडनीय होगा जो एक

हजार रुपए तक हो सकेगा और सतत् अपराध की दशा में अतिरिक्त जुर्माना प्रथम दिन जिसके दौरान अपराध जारी रहता है, प्रत्येक दिन के लिए पांच सौ रुपए तक हो सकेगा ।

(4) उपरोक्त उपधारा (1) और (2) के अधीन अधिरोपित की जाने वाली शास्ति पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, समुचित बोर्ड समुचित सरकार को उपचारात्मक कार्रवाई की सिफारिश कर सकेगा ।”

खंड 37. विनियम बनाने की राष्ट्रीय बोर्ड की शक्ति. “(1) राष्ट्रीय बोर्ड अधिसूचना द्वारा इस अधिनियम के उपबंधों का पालन करने के लिए इससे संगत विनियम और इसके अधीन नियम बना सकेगा ।

(2) किसी विनियम को अधिसूचित करने के पूर्व, राष्ट्रीय बोर्ड ऐसी रीति में उसका प्रारूप प्रकाशित करेगा जैसा वह ऐसे विनियमों द्वारा प्रभावित या प्रभावित होने के लिए संभावित व्यक्तियों को सुझाव या आक्षेप करने का अवसर उपलब्ध करने के लिए ठीक समझे और राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा नियत अवधि के भीतर ऐसे सुझावों और आक्षेपों को प्राप्त करने के पश्चात् उपांतरण सहित या इसके बिना विनियमों को अधिसूचित करने के पूर्व इस पर विचार करेगा ।

(3) विशिष्टतया और पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, ऐसे विनियम निम्नलिखित सभी या किन्हीं विषयों के लिए उपबंध कर सकेंगे, अर्थात् :-

(क) कोई विषय जिसे विनियमों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाना अपेक्षित है या विनिर्दिष्ट किया जाए या जिसकी बाबत अधिनियम की धारा 6 के अधीन राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा अपनी शक्तियों के प्रयोजनों के लिए विनियमों द्वारा उपबंध बनाया जाए या बनाया जा सकेगा ;

(ख) राष्ट्रीय बोर्ड की बैठक का समय और स्थान और धारा 16 की उपधारा (1) के अधीन ऐसी बैठकों में अपनाई जाने वाली (कारबार के संव्यवहार के लिए आवश्यक गणपूर्ति सहित) प्रक्रिया ;

- (ग) धारा 18 की उपधारा (1) के अधीन सचिव की शक्तियां और कर्तव्य ;
- (घ) धारा 18 की उपधारा (4) के अधीन नियुक्त परामर्शदात्रियों के निबंधन और शर्तें ;
- (ङ.) राष्ट्रीय बोर्ड द्वारा अपनायी जाने वाली प्रक्रिया जिसके अंतर्गत ऐसे स्थान जिस पर वह धारा 16 की उपधारा (1) के अधीन अपना कारखाना संचालित करेगा ; और
- (च) कोई अन्य मामला जिसे विनियमों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाना अपेक्षित है या विनिर्दिष्ट किया जाए या जिसकी बाबत विनियमों द्वारा उपबंध बनाया जाए या बनाया जा सकेगा ।”

खंड 43. समुचित सरकार की विनियमों के लागू होने को निलंबित करने की शक्ति - (1) यदि किसी समय समुचित सरकार की यह राय है कि गंभीर आपात, राष्ट्रीय सुरक्षा या इसी प्रकार के अन्य कारणों से समुचित बोर्ड द्वारा इस अधिनियम के अधीन बनाए गए किन्हीं या सभी विनियमों को आस्थगित रखना आवश्यक है तो समुचित सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा एक समय पर छह मास से अनधिक ऐसी अवधि के लिए ऐसे विनियमों के लागू होने के निलंबन का निदेश दे सकेगी जो अधिसूचना में विनिर्दिष्ट की जाए ।

(2) उपधारा (1) के अधीन जारी अधिसूचना में विनिर्दिष्ट निलंबन की अवधि की समाप्ति पर समुचित सरकार लिखित रूप में अभिलिखित कारणों से, एक समय में छह मास से अनधिक ऐसे अतिरिक्त अवधि के लिए निलंबन की अवधि का विस्तार कर सकेगी जो वह आवश्यक समझे ।

(3) समुचित सरकार उपधारा (1) के अधीन अधिसूचना जारी करवाएगी और इस धारा के अधीन की गई कार्रवाई और ऐसी कार्रवाई के लिए प्रेरक परिस्थितियां और ऐसी कार्रवाई के कारणों की पूरी रिपोर्ट यथाशीघ्र अवसर पर यथास्थिति संसद् के दोनों सदनों या राज्य विधानमंडल के समक्ष रखी जाएगी ।”

खंड 44. अधिनियम का अभिभावी प्रभाव होना - इस अधिनियम

के उपबंधों का तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि या इस अधिनियम से, भिन्न किसी अन्य विधि के द्वारा प्रभाव रखने वाले किसी अन्य लिखत में अंतर्विष्ट असंगत किसी बात के होते हुए भी प्रभाव होगा।”

6.3 जहां केन्द्रीय सरकार अभी सुन्दर समिति की रिपोर्ट की परीक्षा कर रही है, वहीं केरल राज्य सबसे आगे रहा और अपनी कानूनी पुस्तक में केरल सड़क सुरक्षा प्राधिकरण अधिनियम, 2007 (केरल अधिनियम) समाविष्ट किया। केरल अधिनियम राज्य में सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों के क्रियान्वयन के लिए सड़क सुरक्षा प्राधिकरण का गठन तथा सड़क सुरक्षा निधि की स्थापना और इससे जुड़े और इसके आनुषंगिक विषयों के लिए उपबंध करता है। परिवहन आयुक्त पदेन सड़क सुरक्षा आयुक्त है जो प्राधिकरण का सदस्य और मुख्य कार्यपालक अधिकारी है। केरल अधिनियम की निम्नलिखित धाराओं का परिशीलन किए जाने की आवश्यकता है :

धारा 4. प्राधिकरण के कृत्य – प्राधिकरण के निम्नलिखित कृत्य होंगे, अर्थात् :

- (क) सड़क सुरक्षा नीतियों पर सरकार को सलाह देना;
- (ख) सड़क सुरक्षा मानकों और प्रक्रियाओं को विहित करना और प्रवृत्त करना ;
- (ग) सड़क सुरक्षा से संबंधित स्कीम, परियोजना और कार्यक्रम विरचित करना और लागू करना ;
- (घ) सड़क सुरक्षा से संबंधित कर्तव्यों का निर्वहन करने वाले सभी अभिकरणों और सरकारी विभागों के कृत्यों का समन्वय करना ;
- (ङ.) सड़क सुरक्षा जानकारी कार्यक्रमों को क्रियान्वित करना ;

- (च) निधि का प्रशासन ;
- (छ) सड़क सुरक्षा स्कीमों और कार्यक्रमों के क्रियान्वयन के लिए व्यय की मंजूरी देना ;
- (ज) सड़क सुरक्षा से संबंधित उपकरणों और युक्तियों के क्रय और संस्थापन तथा सड़क सुरक्षा परियोजनाओं के लिए व्यय की मंजूरी देना ;
- (झ) सड़क सुरक्षा से संबंधित मामलों पर अध्ययन, परियोजना और अनुसंधान करने के लिए व्यय की मंजूरी देना ;
- (ञ) अभिघात देखभाल कार्यक्रमों और क्रियाकलापों के लिए व्यय की मंजूरी देना ;
- (ट) प्राधिकरण के प्रशासनिक व्यय की मंजूरी देना ;
- (ठ) सड़क सुरक्षा उपायों से जुड़े विषयों पर व्यय की मंजूरी देना ;
- (ड) दुर्घटना स्थल में बचाव आपरेशन के लिए प्राधिकरण की अगुवाई में स्व-सहायता समूह की विरचना;
- (ढ) ऐसे अन्य कृत्यों का निर्वहन करना जो इस अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए विहित किए जाएं ।”

धारा 14. दुर्घटनाओं के कारणों को हटाने का आदेश देने की शक्ति. “ (1) तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि में किसी बात के होते हुए भी जहां प्राधिकरण का परिवाद पर किसी अन्य व्यक्ति द्वारा या अन्यथा यह समाधान हो जाता है कि -

- (i) सार्वजनिक सड़क पर किसी व्यक्ति या व्यक्तियों का संकाय ; या
- (ii) किसी मान्यताप्राप्त प्रशासनिक प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना कोई यान, पशु या वस्तु निर्माण का स्थापन या अवस्थिति, संरचना या सामग्री जिसके अंतर्गत सार्वजनिक सड़क पर

मेहराव, बैनर, प्रदर्शन बोर्ड, तरलों की पट्टी, तिरपाल, टेन्ट, पंडाल, खम्भा, प्लेटफार्म, मंच, मूर्ति, अनुस्मारक और अन्य समरूप ढांचा ; या

- (iii) सार्वजनिक सड़क पर पशुओं या यानों का संचरण ; या
- (iv) सार्वजनिक सड़क के समीप में स्थित किसी वृक्ष, संरचना या भवन की दशा ; या
- (v) सार्वजनिक सड़क के समीप में किसी भवन या परिसर के प्रवेश या निकास से,

दुर्घटना कारित होने की संभावना है यदि यातायात के स्वतंत्र बहाव में अड़चन डालता है या ध्यान हटाता है या किसी यान के चालक को देखने में अड़चन डालता है तो सड़क सुरक्षा आयुक्त साधरण या विशेष आदेश द्वारा संबद्ध व्यक्ति को उसके कारण अभिलिखित करने के पश्चात् दो मास के भीतर ऐसे उपाय करने का निदेश दे सकेगा जो वह आवश्यक समझे और ऐसा व्यक्ति ऐसे समय के भीतर निदेश का पालन करने के लिए आबद्ध होगा जैसा प्राधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए ।

(2) उपधारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, अत्यावश्यकता की दशा में, सड़क सुरक्षा आयुक्त यथास्थिति दुर्घटना या बाधा रोकने और ऐसी रीति से जो विनिर्दिष्ट की जाए उत्तरदायी व्यक्ति से उसकी लागत वसूलने के लिए आवश्यक कार्रवाई कर सकेगा ।”

धारा 15. कार्य करने का आदेश देने की शक्ति “(1) तत्समय प्रवृत्त किसी अन्य विधि में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी, ऐसे सड़कों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्य करने का आदेश देना या सार्वजनिक सड़क का सुधार करना प्राधिकारी के विधिसम्मत होगा जो वह ठीक समझे और प्रत्येक संबद्ध सरकारी विभाग या स्थानीय प्राधिकारी या कोई अन्य प्राधिकारी ऐसे समय के भीतर जो प्राधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाए, ऐसा कार्य या सुधार करने के लिए आबद्ध होगा :

परंतु इस धारा के अधीन कोई आदेश इस अधिनियम के अधीन नियुक्त संबद्ध क्षेत्र के राजमार्ग प्राधिकरण के पूर्व परामर्श के सिवाय केरल राजमार्ग संरक्षण अधिनियम, 1999 (2000 का

6) के अधीन इस प्रकार घोषित किसी राजमार्ग की बाबत जारी नहीं किया जाएगा :

परंतु यह और कि यह संबद्ध स्थानीय स्व-सरकार के पूर्व परामर्श के बिना स्थानीय स्व-सरकार संस्थाओं के नियंत्रण के अधीन सड़कों की बाबत जारी नहीं किया जाएगा ।

(2) यह सरकार, स्थानीय प्राधिकरण या किसी अन्य प्राधिकरण के प्रत्येक अधिकारी का यह कर्तव्य होगा कि वह उपधारा (1) के अधीन आदेशों को प्रवृत्त कराने में प्राधिकरण की सहायता में कार्य करे ।”

धारा 16. लागत वसूलने की शक्ति. “ यदि कोई व्यक्ति जिस पर धारा 14 के अधीन लिखित आदेश तामील की जाती है, आदेश का पालन करने से इनकार करता है या असफल रहता है तो प्राधिकारी ऐसी कारवाई कर सकेगा जो आम जनता के खतरे का निवारण करे और सुरक्षा सुनिश्चित करे और ऐसे व्यक्ति से लागत और उसके विधिसम्मत ब्याज के साथ वसूल कर सकेगा ।”

धारा 19. जिला सड़क सुरक्षा परिषद्. — “(1) सरकार राजपत्र में अधिसूचना द्वारा राज्य के प्रत्येक जिले में “जिला सड़क परिषद्” नामवाली एक परिषद् का गठन करेगी ।

(2)

(3) राज्य सड़क सुरक्षा परिषद् ऐसी शक्तियों का प्रयोग और ऐसे कृत्यों का निर्वहन करेगी जो प्राधिकरण समय-समय पर प्रत्यायोजित करे ।”

धारा 26. प्राधिकरण के आदेश का पालन करने में असफलता के लिए दंड — “(1) जो कोई, इस अधिनियम के अधीन प्राधिकरण या सड़क सुरक्षा आयुक्त या किसी जिला सड़क सुरक्षा परिषद् के किसी आदेश का पालन करने से इनकार करता है या असफल रहता है, छह मास के कारावास या जुर्माना जो पांच हजार रुपए तक का हो सकेगा या दोनों से दंडनीय होगा ।

(2) अपराध जारी रहने की दशा में प्रत्येक दिन जिस तक अपराध जारी रहता है, के लिए एक हजार रुपए का जुर्माना अधिरोपित किया जाएगा । ”

धारा 27. प्राधिकारी को बाधा पैदा करने के लिए दंड. “जो कोई इस अधिनियम के अधीन कृत्यों का निर्वहन करने में प्राधिकरण, सड़क सुरक्षा आयुक्त, जिला सड़क सुरक्षा परिषद् या प्राधिकरण या जिला सड़क सुरक्षा परिषद् के किसी अधिकारी या उनके द्वारा नियोजित या लगाए गए किसी व्यक्ति को बाधा पहुंचाता है, अधिकतम तीन वर्ष के कारावास या जुर्माना जो पांच हजार रुपए तक का हो सकेगा या दोनों से दंडनीय होगा।”

धारा 28. अपराधों का शमन — “धारा 26 के अधीन दंडनीय कोई अपराध अभियोजन के संस्थित किए जाने के पूर्व या पश्चात् ऐसे अधिकारियों या प्राधिकारियों द्वारा और ऐसी रकम लिए शमनीय होगा जो सरकार राजपत्र में अधिसूचना द्वारा इस बाबत विनिर्दिष्ट करें।”

धारा 37. निदेश देने की शक्ति. “सरकार प्राधिकरण को प्राधिकरण की नीति के विषयों पर निदेश दे सकेगी और प्राधिकरण ऐसे निदेशों को प्रभावी बनाने के लिए आबद्ध होगा।”

6.4 यह महत्वपूर्ण है कि मोटर यान अधिनियम की धारा 215 राष्ट्रीय और राज्य स्तरों पर सड़क सुरक्षा परिषदों और प्रत्येक जिले के लिए जिला सड़क सुरक्षा समिति के गठन का अधिदेश देती है और कुछ राज्यों में इनके स्थान पर राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् और राज्य सड़क सुरक्षा परिषद् हैं। यह उपबंध इस प्रकार है :-

“215. सड़क सुरक्षा परिषद् और समितियां — (1) केंद्रीय सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, देश के लिए एक राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् गठित कर सकेगी जिसमें एक अध्यक्ष और उतने अन्य सदस्य होंगे जितने वह सरकार आवश्यक समझती है और वे ऐसे निबंधनों ओर शर्तों पर नियुक्त किए जाएंगे जो वह सरकार अवधारित करे।

(2) राज्य सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, राज्य के लिए

एक राज्य सड़क सुरक्षा परिषद् गठित कर सकेगी जिसमें एक अध्यक्ष और उतने अन्य सदस्य होंगे जितने वह सरकार आवश्यकता समझती है और वे ऐसे निबंधनों और शर्तों पर नियुक्त किए जाएंगे जो वह सरकार अवधारित करे ।

(3) राज्य सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, राज्य में प्रत्येक जिले के लिए एक जिला सड़क सुरक्षा समिति गठित कर सकेगी जिसमें एक अध्यक्ष और उतने अन्य सदस्य होंगे जितने वह सरकार आवश्यक समझती है और वे ऐसे निबंधनों और शर्तों पर नियुक्त किए जाएंगे जो वह सरकार अवधारित करे ।

(4) इस धारा में निर्दिष्ट परिषदें और समितियां सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों से संबंधित ऐसे कृत्यों का निर्वहन करेंगी जो यथास्थिति, केंद्रीय सरकार या राज्य सरकार अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए, विनिर्दिष्ट करे ।”

6.5 केन्द्रीय सड़क परिवहन और राजमार्ग विभाग ने सड़क सुरक्षा विशेषज्ञों और अन्य विभागों के परामर्श से राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति (नीति) का प्रारूप विरचित किया । इसे राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् के समक्ष रखा गया और उक्त विभाग की वेबसाइट²¹ में भी डाला गया है । उस पर प्राप्त टिप्पणी/सुझाव विचाराधीन हैं ।²²

6.6 नीति में यह उल्लेख है कि हाल ही के वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं और सांघातिकों की संख्या में वृद्धि हो रही है जिससे समेकित और बहु-अनुशासनिक निवारणात्मक और उपचारी प्रयासों की अपेक्षा है । क्योंकि

²¹ <http://morth.inic.in>. 17.06.2008 को देखा ।

²² - वही -

सड़क दुर्घटनाओं में सड़क, मोटर यान और मानव प्राणी भी अंतर्ग्रस्त होते हैं, इसलिए नीति में संपूर्ण आधार पर सड़क इंजीनियरिंग, संकेतकों, यान डिजाइन, सड़क उपयोगकर्ताओं को शिक्षा और यातायात सुरक्षा उपायों का प्रवर्तन आने वाले मुद्दों को समाहित करने की आवश्यकता है। सुरक्षित सड़क अवसंरचना, सुरक्षितयान, सुरक्षित चालक, संवेदनशील सड़क, उपयोगकर्ताओं के लिए सुरक्षित सड़क यातायात, सुरक्षित शिक्षा और प्रशिक्षण और यातायात प्रवर्तन तदनुरूप लक्ष्यों में सम्मिलित किए गए हैं।

6.7 नीति में यह उल्लेख है कि सुरक्षित सतर्क योजना और सड़क का डिजाइन और सड़क नेटवर्क को सड़क सुरक्षा संपरीक्षा लागू कर नया तथा उन्नयन और पुनर्वास सड़क स्कीमों का भार अपने ऊपर लेते समय प्रोत्साहित किया जाएगा।

6.8 नीति में यह कहा गया है कि यान निर्माण के बिना ब्रेकिंग, लाइटनिंग, सिगनलिंग जैसी प्रणालियों के लिए सुरक्षा मानकों को लागू करने वाले विनियमों से देश की यान भीड़ की सामान्य सुरक्षा पर थोड़ा नियंत्रण हो सकता है। यह सुनिश्चित करने के लिए प्रणाली को मजबूत करने हेतु कदम उठाया जाएगा कि सड़क उपयोगकर्ताओं और अवसंरचना पर यान प्रचालन के सुरक्षा और पर्यावरणीय प्रभावों को कम करने के लिए व्याप्त अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार यान डिजाइन, विनिर्माण, प्रयोग, प्रचालन और अनुरक्षण के प्रक्रम पर सुरक्षा पहलू अपने आप समाहित हो।

6.9 नीति में यह उल्लेख है कि सरकार चालकों की क्षमता और योग्यता में सुधार करने के लिए चालन अनुज्ञप्ति और प्रशिक्षण प्रणाली को मजबूत करेगी। सभी अनुज्ञप्ति आवेदकों की चालन क्षमता का परीक्षण और मूल्यांकन करने के लिए गुणात्मक और मात्रात्मक दोनों प्रकार की मानव-

शक्ति का सुधार किया जाएगा। आटोमोबाइल विनिर्माताओं, अन्य प्राइवेट सेक्टर भागीदारों और गैर-सरकारी संगठनों की भागीदारी में पर्याप्त अवसरचना और उपकरण के साथ आधुनिक चालन विद्यालय स्थापित किया जाएगा।

6.10 नीति में यह उल्लेख है कि सड़क सुरक्षा के दृष्टिकोण से पैदल यात्री, साईकिल चालक और मोटरयुक्त दुपहिए चालक भारतीय सड़को पर सर्वाधिक संवेदनशील सड़क उपयोगकर्ता हैं। पैदल लोगों के लिए विशेष उपबंध जिसके अंतर्गत पैदल यात्री जो पैदल यात्रियों को विधिक पूर्विक्ता प्रदान करता है, के लिए क्रासिंग विनियम हैं। तथापि, पैदल यात्री ही अपने प्राणों का संरक्षण चाहते हैं जो प्रायः लगातार मोटर यानों के शिकार होते रहते हैं। संवेदनशील सड़क उपयोगकर्ताओं का एक अन्य सेट गैर-मोटरयुक्त हाथगाड़ी, साईकिल रिक्शा, पशुचालित गाड़ी आदि हैं। भारत में, काफी मात्रा में विषमता है और सड़कों पर मोटरयुक्त और गैर-मोटरयुक्त यातायात में कोई अलगाव नहीं है। प्रायः इससे झगड़े होते रहते हैं और इस प्रकार सुरक्षा में कमी आती है। सड़को पर पैदल यात्रियों ओर गैर-मोटरयुक्त यातायात के बर्ताव को शासित करने के लिए कोई समुचित विधान नहीं है।

6.11 नीति में आगे यह कहा गया है कि सरकार सड़क सुरक्षा मुद्दों की पर्याप्त जानकारी प्राप्त करने के लिए सभी वृत्तिक उपक्रम सड़क डिजाइन, सड़क निर्माण, सड़क नेटवर्क प्रबंध, सड़क प्रबंध और विधि प्रवर्तन को प्रोत्साहित करेगी। विभिन्न आयु समूहों के छात्रों के लिए शिक्षा पाठ्यक्रम के भाग के रूप में सड़क सुरक्षा जानकारी को शामिल करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। सड़क सुरक्षा प्रबंध कार्य अर्थात् यातायात

कार्मिक, राजमार्ग इंजीनियर, स्कूल टीचर, शहर योजनाकार, गैर-सरकारी संगठन आदि में अंतर्वलित विभिन्न विनिर्दिष्ट समूहों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रमों को भी नियोजित, डिजाइन और कार्यान्वित किया जाएगा ।

6.12 नीति में यह उल्लेख है कि यातायात विधान का प्रवर्तन का लक्ष्य जनता और सामान के सुरक्षित और दक्ष संचरण को प्रभावी बनाने के लिए निवारक, अनुनयात्मक और दंडात्मक तरीकों द्वारा सड़क उपयोगकर्ताओं के व्यवहार को नियंत्रित करना है । यातायात विधि प्रवर्तन का मुख्य उद्देश्य यातायात विधियों के अतिक्रमणकर्ताओं और संभावित अतिक्रमणकर्ताओं के निवारक का सृजन और सभी चालकों तथा सड़क उपयोगकर्ताओं में अनुपालन के स्तर को बढ़ाना है । यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रवर्तन प्राधिकरणों को सुरक्षित सड़क उपयोग और सुव्यवस्थित यातायात बहाव को सुनिश्चित करने के अपने कृत्यों को करने के लिए पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित, सुसज्जित और सशक्त मानव-शक्ति हो, समुचित कदम उठाए जाएंगे ।

7. पैदल यात्री और गैर-मोटरयुक्त यातायात

7.1 सर्वप्रथम हम सड़क विनियम, 1989 के नियमों के निम्नलिखित उपबंधों को निर्दिष्ट करना चाहते हैं :

विनियम 11. मार्ग का अधिकार. “पैदल यात्रियों के पास अनियंत्रित पैदल चौराहे पर मार्ग का अधिकार है। जब किसी सड़क पर विशेषकर अन्य यातायात के लिए पैदल पथ या साईकिल रास्ते का उपबंध है तो वहीं में पुलिस अधिकारी की अनुज्ञा के सिवाय चालक ऐसे पैदल पथ या रास्ते पर यान नहीं चलाएगा।”

विनियम 19. सड़क सतह पर ठहरने का संकेत — “(1) जब सड़क चौराहे या पैदल यात्री क्रासिंग या अन्यथा से मिलने वाली किसी सड़क की सतह पर कोई रेखा-रंजित है या खिंचित है तो कोई चालक मोटर यान इस प्रकार नहीं चलाएगा कि उसका कोई भाग किसी समय उस रेखा से परे दिखाई पड़ता है जब पुलिस अधिकारी द्वारा या यातायात नियंत्रण लाइट के माध्यम से या किसी यातायात संकेत के प्रदर्शन द्वारा ठहरने का संकेत दिया गया है।

(2) इस विनियम के प्रयोजनक लिए रेखा के किसी भाग की चौड़ाई 50 मिलीमीटर से अन्यून नहीं होगी और यह सफेद या काली या पीले रंग में हो सकेगी।”

विनियम. 22 — यातायात संकेत और यातायात पुलिस — मोटर या न कि चालक और सड़क का उपयोग करने वाला प्रत्येक अन्य व्यक्ति :-

- (क) पुलिस अधिकारी या यातायात विनियम का तत्समय प्रभारी किसी प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सिगनल या अन्यथा द्वारा दिए गए प्रत्येक निर्देश का पालन करेगा ;
- (ख) ऐसा करने के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा नियत या कार्यान्वित नोटिस, यातायात संकेतक द्वारा या उपदर्शित उसे लागू किसी निदेश का

पालन करेगा ;

- (ग) सड़क चौराहों पर नियत स्वचालित सिगनल युक्तियों द्वारा उपदर्शित किसी निर्देश का पालन करेगा ।

(अधोरेखांकन हमारे द्वारा किया गया)

7.2 पैदल यात्रियों और गैर-मोटरयुक्त यातायात द्वारा सड़कों के उपयोग को नियंत्रित करने/विनियमित करने के लिए कोई व्यापक केन्द्रीय विधान नहीं है । इस पर विधान बनाने का कार्य राज्यों पर छोड़ दिया गया है ।

7.3 दिल्ली नगरपालिक अधिनियम, 1957 के अनुसार, दिल्ली की सभी सड़कें निगम में निहित हैं और धारा 298 के द्वारा उन्हें अनुरक्षित, नियंत्रित और विनियंत्रित करना निगम के आयुक्त का कर्तव्य है कि धारा 2(62) द्वारा “यान” की परिभाषा के अंतर्गत वाहन, गाड़ी, वैन, ठेला, ट्रक, हाथाड़ी, बाईसिकिल, ट्राईसिकिल, साईकिल-रिक्शा, आटो-रिक्शा, मोटर यान और प्रत्येक पहियादार प्रवहण जिसका सड़क पर उपयोग किया जाता है या उपयोग किए जाने योग्य है, और धारा 303 द्वारा आयोग अन्य बातों के साथ-साथ किसी सड़क पर यान यातायात का प्रतिषेध करता है जिससे कि आम जनता को खतरा, बाधा या असुविधा से बचाया जा सके या किसी इलाके में शान्तिपन सुनिश्चित किया जा सके ।

7.4 दिल्ली नगरपालिक साईकिल-रिक्शा उपविधि, 1960 की उपविधि 5 किराए के लिए साईकिल-रिक्शा के चालकों के अनुज्ञापन और साईकिल-रिक्शा चलाने के लिए आवेदन करने वाले व्यक्ति पर शर्तों के बारे में है । साईकिल-रिक्शा के चालक को अन्य बातों के साथ-साथ सड़क के नियमों और अन्य यानों के चालकों या यातायात पुलिस द्वारा उपयोग

किए जाने वाले संकेतकों की जानकारी रखनी चाहिए और पूरी सावधानी और ध्यान से यान चलाना चाहिए और सड़क के सभी नियमों का पालन करना चाहिए ; उसे यातायात के विनियम के लिए किसी पुलिस अधिकारी के किसी निदेश की अवज्ञा नहीं करनी चाहिए; लाईटिंग समय के दौरान उसे उचित रूप से प्रज्वलित लैम्प रखना चाहिए; उसे मादकता से साईकिल-रिक्शा नही चलाना चाहिए या अपमानजनक, निन्दात्मक या अपशब्द भाषा का प्रयोग नहीं करना चाहिए । उपविधि 17 उक्त उपबंध के उल्लंघन के लिए नगण्य जुर्माना, अर्थात् जुर्माना जो 50/- रुपए हो सकेगा और सतत् उल्लंघन की दशा में, अतिरिक्त जुर्माना जो प्रथम ऐसे उल्लंघन के लिए दोषसिद्धि के पश्चात् ऐसे उल्लंघन के जारी रहने के दौरान ऐसे प्रत्येक दिन के लिए 5/- रुपए तक हो सकेगा, शास्ति विहित करता है ।

7.5 कर्नाटक राज्य ने राज्य में राजमार्गों और सार्वजनिक स्थानों में यातायात के नियंत्रण के लिए कानूनी पुस्तक में कर्नाटक यातायात नियंत्रण अधिनियम, 1960 अधिनियमित किया । कर्नाटक यातायात नियंत्रण अधिनियम मोटर यानों और पशुओं से भिन्न यानों द्वारा सड़कों क उपयोग को विनियमित करता है । कर्नाटक यातायात नियंत्रण अधिनियम की निम्नलिखित धाराओं का परिशीलन किए जाने की आवश्यकता है :

धारा 2. परिभाषाएं – इस अधिनियम में जब तक संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो ;

(क) 'पशु' से कोई हाथी, ऊंट, घोड़ा, गधा, खच्चर, मवेशी, भेड़ या बकरी अभिप्रेत है ;

(ख) 'चालक' से यान की दशा में तत्समय यान का प्रभारी या नियंत्रक व्यक्ति और किसी पशु की

दशा में चलाने वाला, हांकने वाला, आगे ले जाने वाला या अन्यथा पशु का प्रबंध या नियंत्रण करने वाला व्यक्ति अभिप्रेत है और “चलाना”, “चालन” और “चलाएगा” शब्दों का तदनुसार अर्थ निकाला जाएगा ;

.....

(झ) “सार्वजनिक स्थान” से सड़क, गली मार्ग या स्थान चाहे आम रास्ता हो या नहीं, जिस पर आम जनता को जाने का अधिकार है या जिनसे उनका गुजरने का अधिकार है, अभिप्रेत है और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई स्थान भी है जहां से सार्वजनिक यान द्वारा यात्रियों को उतारा या चढ़ाया जाता है ;

(ञ) “सार्वजनिक यान” से मोटर यान के अलावा किराये या प्रतिफल पर यात्रियों या माल के वहन के लिए प्रयोग किए जाने वाला या निर्मित कोई यान अभिप्रेत है ;

.....

(ट) “यान” से मानव, पशु, मोटर, स्टीम या विद्युत शक्ति सहित किसी प्रकार की ऊर्जा द्वारा चलाया जाने वाला, चालित कोई पहिएदार प्रवहण अभिप्रेत है और इसके अन्तर्गत कोई ठेला, स्लेज, हल, हेंगा और इसी प्रकार जैसे यान शामिल हैं लेकिन मोटर यान शामिल नहीं हैं ।”

धारा 3. यानों का उपयोग निर्बंधित करने की शक्ति – राज्य सरकार या राज्य सरकार द्वारा इस बाबत प्राधिकृत किसी प्राधिकारी का यह समाधान हो जाता है कि लोग सुरक्षा या सुविधा के हित में या किसी सड़क या पुल की प्रकृति के कारण यह आवश्यक है तो अधिसूचना द्वारा ऐसे अपवादों और शर्तों के अधीन जो अधिसूचना में विनिर्दिष्ट किया जाए साधारणतः विनिर्दिष्ट क्षेत्र या विनिर्दिष्ट राजमार्ग पर या राजमार्ग के किसी भाग पर यानों या पशुओं के चालन को प्रतिषिद्ध या निर्बंधित कर सकेगा और जब

ऐसा प्रतिषेध या निर्बंधन अधिरोपित किया जाता है तो उपयुक्त स्थानों पर धारा 4 के अधीन समुचित यातायात संकेतक लगवाया जाएगा या उध्वर्धर खड़ा करवाया जाएगा :

परंतु जहां इस धारा के अधीन कोई प्रतिषेध या निर्बंधन एक मास या कम अवधि के लिए प्रवृत्त बना रहना हो, राजपत्र में उसकी अधिसूचना आवश्यक नहीं होगी ।”

धारा 4. यातायात संकेत “ (1) राज्य सरकार या राज्य सरकार द्वारा इस बाबत प्राधिकृत कोई प्राधिकारी साधरणतया मोटर यान यातायात से भिन्न यातायात को विनियमित करने के प्रयोजन के लिए या धारा 3 के अधीन अधिरोपित किसी प्रतिषेध या निर्बंधन की सार्वजनिक सूचना देने क प्रयोजन के लिए किसी राजमार्ग या सार्वजनिक स्थान पर किसी आकार, रंग, प्रकार या विवरण का यातायात संकेतों को लगवा सकेगा या खड़ा करा सकेगा या इसकी अनुज्ञा दे सकेगा ।

.....

(4) राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा इस बाबत प्राधिकृत कोई प्राधिकारी ऐसा कोई संकेत या विज्ञापन हटा सकेगा या हटवा सकेगा जो उसकी राय में ऐसे स्थान पर लगा है जो किसी यातायात संकेत को देखने में कठिनाई पैदा करता है या कोई संकेत या विज्ञापन जो उसक राय में आभास में ऐसा यातायात संकेत के समरूप है कि श्रम पैदा करता है ।

(5) कोई व्यक्ति इस धारा के अधीन लगाएगा या खड़ा किए गए किसी यातायात संकेत को जानबूझ कर नहीं हटाएगा, परिवर्तित करेगा, विरुपित करेगा या किसी तरह से छेड़छाड़ करेगा ।

(6) यदि कोई संयोगवश यातायात संकेत को ऐसा नुकसान कारित करता है जो उसे उस प्रयोजन जिसके लिए यह इस धारा के अधीन लगाया या खड़ा किया गया है, निरर्थक बनाता है तो वह यथासंभव शीघ्र और किसी भी दशा में घटना के चौबीस घंटे के भीतर निकटतम थाने में घटना की परिस्थितियों को सूचित करेगा ।”

धारा. 6. यातायात संकेतों का पालन करने कर्तव्य. “ (1) यान

या पशु का प्रत्येक चालक आज्ञापक यातायात संकेत द्वारा किए गए किसी उपदर्शन के अनुरूप और दूसरी अनुसूची में उपवर्णित चालन विनियमों के अनुरूप इसे चलाएगा और किसी सार्वजनिक स्थान पर यातायात विनियम में तत्समय लगे किसी पुलिस अधिकारी द्वारा उसे दिए गए सभी निदेशों का पालन करेगा ।

(2) इस धारा में, “आज्ञापक यातायात संकेत” से पहली अनुसूची के भाग क में सम्मिलित यातायात संकेत या धारा 4 की उपधारा (1) के अधीन मोटर यान यातायात से भिन्न यान को विनियमित करने प्रयोजन के लिए लगाए गए या प्रदर्शित या सड़क पर चित्रित या चिह्नित या समरूप प्रयास का कोई यातायात संकेत (अर्थात् जो सर्कुलर डिस्क से बना है या सम्मिलित है) किसी युक्ति, शब्द या अंक और लाल आधार या सीमा वाला है, कोई निहित संकेत अभिप्रेत है ।”

धारा 7. सिगनल – “यान का चालक तीसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट अवसरों पर उसमें विनिर्दिष्ट संकेत करेगा ।”

धारा 8. खतरनाक स्थिति में यान या पशु को छोड़ना. “यान या पशु का प्रभारी कोई व्यक्ति ऐसी स्थिति या ऐसी दशा या ऐसी परिस्थिति में किसी राजमार्ग पर विश्राम में यान या पशु को नहीं खड़ा करेगा या करने की अनुज्ञा देगा जिससे राजमार्ग या सार्वजनिक स्थान के अन्य उपयोगकर्त्ताओं को खतरा, अवरोध या असम्यक् असुविधा कारित होती हो या कारित होने की संभावना हो ।”

धारा 9. साईकिल चलाने वाले व्यक्ति को खींचना. “यान का कोई चालक साईकिल चलाने वाले व्यक्ति नहीं खींचेगा और साईकिल चलाने वाला कोई व्यक्ति किसी अन्य यान द्वारा स्वयं को खींचने की अनुज्ञा नहीं देगा ।”

धारा 10 – आरक्षित यान या पशु को छोड़ना – “यान या पशु का प्रभावी कोई व्यक्ति राजमार्ग या सार्वजनिक स्थान पर खड़ा होने या आगे बढ़ने की अनुज्ञा नहीं देगा जब तक पर्याप्त नियंत्रण न हो ।”

धारा 11. कतिपय दशाओं में चालक का यान खड़ा करने का कर्तव्य – (1) किसी यान का पशु का चालक, यथास्थिति, जहां

तक युक्तियुक्त रूप से आवश्यक न हो यान या पशु को खड़ा करेगा या स्थिर खड़ा रहने देगा, -

(क) जब वर्दी में किसी पुलिस अधिकारी द्वारा ऐसा करना अपेक्षित हो, या

(ख) जब यान या पशु किसी व्यक्ति, पशु या यान की दुर्घटना या किसी संपत्ति के नुकसान के होने में अंतर्वलित है, चाहे यान या पशु का चालन या प्रबंध दुर्घटना या नुकसानी का हेतुक था या नहीं था और वह अपना नाम और पता तथा ऐसी दुर्घटना या पशु जो इसकी मांग करता है, द्वारा प्रभावित किसी व्यक्ति को यान या पशु के मालिक का नाम और पता देता है बशर्ते ऐसा व्यक्ति भी अपना नाम और पता प्रस्तुत करे।

(2) यान या पशु का चालक, किसी व्यक्ति द्वारा अपना नाम और पता देने की मांग पर और यह अभिकथित करते हुए कि चालक ने धारा 9 के अधीन दंडनीय अपराध किया है, उस व्यक्ति को अपना नाम और पता देगा।”

धारा 12. यान या पशु के मालिक का सूचना देने का कर्तव्य. “यान या पशु का मालिक जिसका चालक इस अधिनियम के अधीन किसी अपराध का अभियुक्त है, किसी पुलिस, अधिकारी की मांग पर चालक का नाम और पता से संबंधित सभी जानकारी देगा जो उसके पास है या उसके द्वारा युक्तियुक्त परिश्रम से सुनिश्चित किया जा सकता हो।”

धारा 13. दुर्घटना और किसी व्यक्ति को क्षति की दशा में चालक का कर्तव्य- “जब दुर्घटना जिसमें यान अन्तर्वलित है के परिणामस्वरूप किसी व्यक्ति को क्षति पहुंचती है या पच्चीस रुपए या अधिक रकम की संपत्ति को नुकसान कारित होता है तो यान का चालक या यान का प्रभारी अन्य व्यक्ति -

(क) इस प्रकार क्षतिग्रस्त किसी व्यक्ति की चिकित्सा सुविधा सुनिश्चित करने के लिए सभी युक्तियुक्त कदम उठाएगा और यदि आवश्यक है, उसे निकटतम अस्पताल पहुंचाएगा जब तक क्षतिग्रस्त व्यक्ति या उसका संरक्षक, यदि वह अवयस्क है, अन्यथा वांछ नहीं करता है ;

(ख) पुलिस अधिकारी द्वारा मांगने पर उसे अपेक्षित कोई

सूचना देगा या यदि कोई पुलिस अधिकारी या अन्य प्राधिकारी उपस्थित नहीं है, यथासंभव शीघ्र और किसी भी दशा में घटना के चौबीस घंटे के भीतर निकटतम पुलिस थाने को घटना की परिस्थितियों की सूचना देगा या यदि वह दुर्घटना के पश्चात् अपनी यात्रा जारी रखता है तो दूसरे पुलिस थाने को सूचित करेगा।”

धारा 14. यातायात के नियंत्रण के लिए नियम बनाने की शक्ति
— “(1) राज्य सरकार अधिसूचना द्वारा पूर्व प्रकाशन के पश्चात् इस अध्याय के उपबंधों को प्रभावी बनाने के प्रयोजन के लिए नियम बना सकेगी और राज्य के विभिन्न क्षेत्रों के लिए भिन्न-भिन्न नियम बनाए जा सकेंगे।

(2) पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभव डाले बिना, ऐसे नियम निम्नलिखित के लिए उपबंध कर सकेंगे —

- (क) यान जिसे अंतर्गत उसका भी भार है जो टूट गया है या जो राजमार्ग पर खड़ा छोड़ दिया गया है या परित्यक्त कर दिया गया है, को हटाना और सुरक्षित अभिरक्षा में रखना ;
- (ख) मापने वाली युक्तियों का उपयोग ;
- (ग) यानों और पशुओं के उपयोग के लिए पार्किंग स्थलों का अवधारण, अनुरक्षा और प्रबंध और फीस, यदि कोई है, जो उनके उपयोग के लिए प्रभासित किया जा सकेगा ;
- (घ) यानों या पशुओं द्वारा पैदल पथ या पटरी के उपयोग का प्रतिषेध करना ;
- (ङ.) विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन विनिर्दिष्ट वर्ग के राजमार्ग के किसी विनिर्दिष्ट भाग का यान या पशु यातायात के विवरण के लिए अलग-अलग करना ;
- (च) कतिपय समयों और कतिपय स्थलों पर श्रव्य संकेतों के उपयोग का प्रतिषेध करना या निर्बंधन करना ;
- (छ) फिट टायर के आकार और प्रकृति के अनुरूप

- यानों के भार विशेषकर ले जाने वाले भार को सीमित करने को विनियमित करना ;
- (ज) एम्बुलेंस और अग्निशमन यानों के लिए मार्ग का अधिकार ;
- (झ) यान के किसी पहिए के क्रम को निवारित करने के लिए डिजाइन युक्तियों के उपयोग का प्रतिषेध करना ;
- (ञ) अन्य पशुओं और पैदल यात्रियों को संभावित भयभीत करने वाले पशुओं का नियंत्रण ;
- (ट) राजमार्गों पर बच्चों का नियंत्रण ;
- (ठ) उस प्रयोजन के लिए अभिहत साईकिल से भिन्न साईकिल पर एक ही समय दो व्यक्तियों से अधिक द्वारा चढ़ने पर प्रतिषेध करना ;
- (ड) पंक्तिबद्ध दो साईकिलों के अधिक की सवारी प्रतिषेध करना ;
- (ढ) यानों के चालकों की आयु को सीमित करना ;
- (ण) यानों ओर पशुओं पर ले जाने वाले भार का निरीक्षण ;
- (त) पशुओं के लिए नाक-रस्सी का उपयोग ;
- (थ) रात में यानों और पशुओं के चालन का विनियमन करना ;
- (द) पैदल यात्रियों द्वारा राजमार्गों के उपयोग विनियमन करना ;
- (ध) साधारणतया, किसी व्यक्ति या आम जनता को खतरा, क्षति या क्षोभ या संपत्ति को खतरा या क्षति या यातायात को बाधा का निवारण ;
- (न) कोई अन्य विषय जो विहित किया जाना है या विहित किया जाए ।

(3) इस धारा के अधीन बनाए गए नियम ऐसी तारीख से प्रभावी होंगे जो ऐसे नियमों में विनिर्दिष्ट किया जाए और ऐसी तारीख राजपत्र में ऐसे नियमों के प्रकाशन की तारीख से एक मास से पूर्व की नहीं होगी।”

धारा 15. सन्निर्माण और अनुरक्षण से संबंधित साधारण उपबंध —
“ राजमार्गों पर प्रयुक्त प्रत्येक यान को ऐसे सन्निर्मित और अनुरक्षित किया जाएगा जो उस यान का उपयोग करने वाले व्यक्तियों और अन्य सड़क उपयोगकर्ताओं को खतरा या असुविधा से निवारित करता हो।”

धारा 16. यानों के सन्निर्माण, उपकरण और अनुरक्षण के लिए नियम बनाने की शक्ति— (1) राज्य सरकार राजपत्र में पूर्व प्रकाशन के पश्चात् राजमार्गों और सार्वजनिक स्थानों पर प्रयुक्त यानों के सन्निर्माण, उपकरण और अनुरक्षण को विनियमित करने वाले नियम बना सकेगी और राज्य में भिन्न-भिन्न क्षेत्रों के लिए भिन्न-भिन्न क्षेत्रों के लिए भिन्न-भिन्न नियम बनाए जा सकेंगे।

(2) पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, साधारणतया या विशिष्ट वर्ग या विवरण या विशिष्ट परिस्थितियों के सार्वजनिक यानों की बाबत निम्नलिखित किन्हीं विषयों को लागू करने के लिए इस धारा के अधीन नियम बनाए जा सकेंगे, अर्थात् —

- क) यानी की चौड़ाई, ऊंचाई और लम्बाई ;
- (ख) पहिए और टायर का आकार, प्रकृति और दशा ;
- (ग) ब्रेक ;
- (घ) लैम्प और परावर्तक ;
- (ङ.) चेतावनी युक्तियां ;
- (च) विहित प्राधिकारियों द्वारा यानों का निरीक्षण ;
- (छ) यानों पर दिखाई देने वाली विशिष्टियों को विनियमित करना और वह रीति जिसमें ऐसी विशिष्टियां प्रदर्शित की जाएंगी।”

धारा 17. सार्वजनिक यानों के नियंत्रण के लिए नियम बनाने की

शक्ति - (1) राज्य सरकार अधिसूचना द्वारा पूर्व प्रकाशन के पश्चात् सार्वजनिक यानों के उपयोग के विनियमन के लिए नियम बना सकेगी और राज्य के भिन्न-भिन्न क्षेत्रों के लिए भिन्न-भिन्न नियम बनाए जा सकेंगे ।

(2) पूर्वगामी शक्ति की व्यापकता पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना साधारणतया या विशिष्ट वर्ग या विवरण या विशिष्ट परिस्थितियों के सार्वजनिक यानों की बाबत निम्नलिखित किन्हीं विषयों को लागू करने के लिए इस धारा के अधीन नियम बनाए जा सकेंगे, अर्थात् :

(क) परमिट का जारी किया जाना, नवीकरण, परिवर्तन या रद्दकरण और एक व्यक्ति से दूसरे व्यक्ति को परमिट का अन्तरण ;

(ख) चालन अनुज्ञप्तियों का जारी किया जाना, नवीकरण या रद्दकरण ;

(ग) विकृत, विरूपित, खो गए या नष्ट हो गए परमिट और चालन अनुज्ञप्तियों के स्थानपर द्वितीयक प्रतियों का जारी किया जाना ;

(घ)

(ङ.) सार्वजनिक यानों द्वारा लिए रहने वाले दस्तावेजों, प्लेटों और चिह्न तथ ऐसी रीति जिसमें उन्हें ले जाना है और भाषा जिसमें ऐसे दस्तावेजों को व्यक्त किया जाता है ;

(च) चालकों द्वारा पहने जाने वाले बैज और वर्दी ;

(छ) परमिट, चालन अनुज्ञप्ति, परमिट या चालन अनुज्ञप्ति की द्वितीयक प्रति, प्लेट, बैज और इस अध्याय के अधीन की गई अपील की बाबत संदत्त की जाने वाली फीस ;

(ज) निरीक्षण के प्रयोजनों के लिए विनिर्दिष्ट अधिकारियों के समक्ष परमिट और चालन अनुज्ञप्तियों का पेश किया जाना ;

(झ) सार्वजनिक यान के चालक के रूप में, जब इस प्रकार कार्य कर रहे हों, कार्य करते समय अनुज्ञप्त व्यक्ति का आचरण और ऐसे यानों में यात्रियों का आचरण ;

- (ज) किसी विनिर्दिष्ट वर्ग या विवरण के सार्वजनिक यानों जिसके लिए किसी विनिर्दिष्ट क्षेत्र या किसी विनिर्दिष्ट रूट या रूटों पर परमिट दिया जा सकेगा या सार्वजनिक यानों की संख्या को सीमित करना ;
- (ट) अधिकतम या न्यूनतम भाड़ा या माल भड़ा नियत करना ;
- (ठ) सार्वजनिक यान पर ले जाने वाले यात्रियों की अधिकतम संख्या और माल की अधिकतम मात्रा ;
- (ड) दशा, जिसके अधीन सार्वजनिक यान में यात्री, माल या सामान ले जाए जा सकेंगे ;
- (ढ) चाहे साधारणतया या विनिर्दिष्ट क्षेत्र या विनिर्दिष्ट रूटों पर सार्वजनिक यानों का सन्निर्माण और फिटिंग तत्तथ ले जाए जाने ले जाए जाने वाला उपकरण ;
- (ण) सार्वजनिक यान में छूटी हुई संपत्ति की सुरक्षित अभिरक्षा और निपटान ;
- (त) शवों या संक्रमण या संसर्गी रोगों से ग्रस्त व्यक्तियों या यात्रियों को परेशानी या क्षति कारित करने के संभावित मालों वाले सार्वजनिक यानों का प्रवहण और ऐसे यानों का संक्रमण और संक्रमण, यदि ऐसे प्रयोजनों के लिए उपयोग किया गया हो ;
- (थ) ऐसी अपेक्षा जिसका पालन निर्माण या किसी स्टैंड या हॉल्टिंग स्थान के उपयोग में किया जाएगा जिसके अंतर्गत इसके सभी उपयोगकर्ताओं की सुविधा के लिए पर्याप्त उपकरण और सुविधाओं का उपबंध है, फीस, यदि कोई है, जो ऐसी सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभारित किया जा सकेगा ओर अभिलेख जो ऐसे स्टैंड या स्थानों पर बनाए रखे जाएंगे, वहां नियोजित किए जाने वाले कर्मचारी और ऐसे कर्मचारी का कर्तव्य और आचरण और साधारणतया सेवायोग्य और साफ दशा में ऐसे स्टैंडों और स्थानों को बनाए रखना है ।
- (द) सार्वजनिक यान के प्रभारी व्यक्ति द्वारा किसी व्यक्ति को ले जाने हेतु विधिक या परम्परागत भाड़ा देने की अपेक्षा करना ;

- (ध) सार्वजनिक यान जिसके अंतर्गत उन्हें चलाने के लिए प्रयुक्त पशु है, का निरीक्षण ;
- (न) सार्वजनिक यान के मालिकों द्वारा बनाए रखे जाने वाले अभिलेख और प्रस्तुत की जाने वाली विवरणी ;
- (प) इस अध्याय के उपबंधों के प्रशासन के प्रयोजन के लिए प्राधिकारियों की नियुक्ति, नियुक्ति के निबंधन, अधिकारिता, नियंत्रण और कृत्य ; और
- (फ) कोई अन्य विषय जिसे विहित किया जाना है या विहित किया जाए ।
- (3) इस धारा के अधीन बनाए गए नियम ऐसी तारीख से प्रभावी होंगे जो ऐसे नियमों में विनिर्दिष्ट किया जाए और ऐसी तारीख राजपत्र में ऐसे नियमों के प्रकाशन की तारीख से एक मास से पूर्व की नहीं होगी ।”

धारा 18. अपराधों के दंड के संबंधित साधारण उपबंध —“जो कोई इस अधिनियम या इसके अधीन बनाए गए किसी नियम का उल्लंघन करता है यदि अपराध के लिए कोई अन्य शास्ति उपबंधित नहीं है तो दोषसिद्धि पर जुर्माना जो दस रुपए तक हो सकेगा या यदि इस अधिनियम के अधीन किसी अपराध से पूर्व में दोषसिद्ध किए जाने पर उसे इस अधिनियम के अधीन अपराध से पुनः दोषसिद्ध किया जाता है, जुर्माने से जो पचास रुपए तक हो सकेगा, दण्डनीय होगा ।”

धारा 19. लापरवाही या खतरनाक रूप से चालन —“जो कोई राजमार्ग पर गति से या ऐसी रीति से यान या पशु चलाता है जो जनता के लिए खतरनाक है तो मामले की सभी परिस्थितियों जिसके अंतर्गत राजमार्ग या सार्वजनिक स्थान जहां यान या पशु चलाया गया है, की प्रकृति, दशा और उपयोग और यातायात की संख्या जो वस्तुतः उस समय है या जो राजमार्ग पर युक्तियुक्त रूप से प्रत्याशा की जा सकती है, अपराध प्रथम दोषसिद्धि पर जुर्माना जो एक सौ रुपए तक हो सकेगा और पश्चात्पूर्ति अपराध के लिए जुर्माने से जो दो सौ रुपए तक हो सकेगा, से दण्डनीय होगा । ”

धारा 20. वारंट के बिना गिरफ्तारी की शक्ति — “(1) वर्दी में

पुलिस अधिकारी निम्नलिखित को वारंट के बिना गिरफ्तार कर सकेगा, -

(क) ऐसे किसी व्यक्ति को जिससे इस अधिनियम के उपबंधों के अधीन अपना नाम और पता देने की अपेक्षा है, ऐसा करने से इनकार करता है या ऐसा नाम और पता देता है - जिसे पुलिस अधिकारी को मिथ्या होने का विश्वास होने का कारण है, या

(ख) इस अधिनियम के अधीन अपराध से संबद्ध या इस प्रकार से संबद्ध होने के लिए युक्तियुक्ततः संदिग्ध कोई व्यक्ति, यदि पुलिस अधिकारी को विश्वास होने का कारण है कि वह फरार हो जाएगा या अन्यथा समन की तामीली से बचेगा ।

(2) यान या पशु के चालक को वारंट के बिना गिरफ्तार करने वाला कोई पुलिस अधिकारी या अन्य प्राधिकारी यदि परिस्थितियों से ऐसी अवेक्षा हो, यान या पशु की अस्थायी अभिरक्षा के लिए जैसा वह उचित समझे, कोई कदम लेगा या उठवाएगा ।”

धारा 21. मामलों का संक्षिप्त निपटान. “ (1) इस अधिनियम के अधीन अपराध का संज्ञान लेने वाला कोई न्यायालय अभियुक्त व्यक्ति पर समन की तामीली पर यह कह सकेगा कि वह -

(क) विधिक व्यवसायी द्वारा उपस्थित हो न कि व्यक्तिगत रूप से, या

(ख) आरोप की सुनवाई से पूर्व विनिर्दिष्ट तारीख तक रजिस्टर्ड पत्र द्वारा आरोप का दोषी होने का अभिवाक् करे और न्यायालय को ऐसी राशि भेजे जो न्यायालय विनिर्दिष्ट करे ।

(2) जहां अभियुक्त व्यक्ति उपधारा (1) के खंड (ख) के अधीन दोषी होने का अभिवचन करता है और विनिर्दिष्ट राशि भेजता है, वहां अपराध की बाबत उसके विरुद्ध कोई अतिरिक्त कार्यवाही नहीं की जाएगी ।”

द्वितीय अनुसूची, चालन विनियम

“ 1. यान या पशु का चालक यथास्थिति, यान या पशु जहां तक समीचीन हो, सड़क के दाहिने हाथ की ओर के साथ-साथ चलाएगा और सभी यातायात जो विपरीत दिशा से आ रहे हैं, उन्हें अपने दाहिने हाथ की ओर से गुजरने देगा ।

2. विनियम 3 में यथउपबंधित के सिवाय, यान या पशु का चालक जब गुजर रहा हो, स्वयं की तरह उसी दिशा में सभी यातायात के दाहिने ओर चलाएगा ।

3. यान या पशु का चालक जब पार कर रहा हो, उस मोटर यान या यान या पशु की बाईं ओर चला सकेगा जिसने दाहिनी ओर मुड़ने के अपने आशय का इशारा करते हुए सड़क के केन्द्र की ओर चला गया है ।

4. यान या पशु का चालक स्वयं उसी दिशा में यात्रा कर रहे यान को पार नहीं करेगा, -

(क) यदि उसे पार करने से उसी दिशा में जा रहे अन्य यातायात को असुविधा कया खतरा होने की संभावना है ;

(ख) जहां पहाड़ी या बिन्दु या किनारा या किसी तरह का अवरोध आगे सड़क को स्पष्टतः दृश्यमान नहीं बनाता है ।

5. यान या पशु का चालक किसी वर्ग के यातायात द्वारा आगे निकल जाने या पार कर जाने पर उसे पार करने से अन्य यातायात को किसी प्रकार से रोकने का कोई उपक्रम नहीं करेगा ।

6. यान या पशु का चालक सड़क चौराहा, सड़क क्रासिंग या सड़क किनारे पर पहुंचते समय यान धीरे-धीरे चलाएगा और कोई ऐसा चौराहा या क्रासिंग पर नहीं चलाएगा या नहीं पार करेगा जब तक उसे यह ज्ञात न हो जाए कि वह उस पर व्यक्तियों की सुरक्षा को खतरे में डाले बिना वह ऐसा कर सकता है ।

7. यान या पशु का चालक सड़क चौराहे पर प्रवेश करते समय यदि प्रवेश सड़क इस प्रकार अभिहित मुख्य सड़क है, उस सड़क के साथ-साथ जा रहे यातायात के लिए मार्ग देगा और किसी अन्य दशा में दाहिने हाथ पर चौराहे पर पहुंचने वाले सभी यातायात को मार्ग देगा ।

8. यान या पशु का चालक, -

(क) बायीं ओर मुड़ते समय, उस सड़क जहां से वह मुड़ रहा है और सड़क जिस पर वह मुड़ रहा है, सड़क की बाईं ओर यथानिकट यान चलाएगा ;

(ख) दाहिनी ओर मुड़ते समय, उस सड़क जिस पर वह यात्रा कर रहा है, के साथ केन्द्र की ओर निकटतम जाएगा और यान या पशु को ऐसी रीति से ले जाएगा कि -

(i) यावत्साध्य व्यवहार्य यह आगे गुजरता है और चौराहे सड़कों के केन्द्रीय रेखाओं के चौराहे द्वारा गठित बिन्दु के चालक के दाहिने हाथ पर इस प्रकार जाएगा ; और

(ii) यह सड़क जिस पर चालक प्रवेश कर रहा है बायीं ओर के यथासंभव नजदीक पहुंचता है ।”

तीसरी अनुसूची, सिगनल

“ 1. जब एक अन्य यान को पार करने के लिए या किसी अन्य प्रयोजन के लिए सड़क के दाहिने ओर यान चलाने या दाहिने ओर मुड़ने के लिए, यान का मालिक यान के बाहर अपनी दायीं ओर क्षैतिज स्थिति में या अन्यथा अपनी दाहिनी भुजा दिखाएगा या चेतावनी देगा यदि ऐसा कर सके, जिससे यह पीछे से दृष्टव्य हो ।

2. जब यान का चालक उसके पीछे के यान को यह उपदर्शित करना चाहता है कि वह उस चालक को ओवरटेक करने की वांछ रखता है तो वह यान के वह अपनी दाहिनी ओर क्षैतिज स्थिति में अपनी दाहिनी भुजा दिखाएगा या चेतावनी देगा यदि ऐसा कर सके जिससे कि यह पीछे दृष्टव्य हो और अर्द्ध वक्राकार गति में पीछे और आगे की ओर यथास्थिति, भुजा हिलाएगा या चेतावनी देगा ।

8. सिफारिशें

8.1 23.11.1978 को राज्य सभा द्वारा यथापारित भा. दं. सं. (संशोधन) विधेयक, 1978 क खंड 118, 119, 127, 128, 141, 142 और 143 को यहां दोहराया जा रहा है -

खंड 118. धारा 279 का संशोधन - "दंड संहिता की धारा 279 में 'जो एक हजार रुपए तक हो सकेगा' शब्दों का लोप किया जाएगा।"

खंड 119. नई धारा 279क का अंतःस्थापन - (4) दंड संहिता की धारा 279 के पश्चात् निम्नलिखित धारा अंतःस्थापित की जाएगी, अर्थात् :-

" 279क. सार्वजनिक मार्ग पर असुरक्षित या अतिभारित यान चलाना- जो कोई किसी सार्वजनिक मार्ग पर जानबूझकर या उपेक्षापूर्वक यान चलाता है या किसी व्यक्ति को कोई यान चलाने की अनुज्ञा देता है जब वह यानी ऐसी स्थिति में है या इस प्रकार भारित है जिससे जीवन को खतरा हो सकता है, ऐसी अवधि के कारावास से जो छह मास तक का हो सकेगा या जुर्माना या दोनों से दंडनीय होगा।

स्पष्टीकरण - इस धारा में -

(क) "यान" के अंतर्गत कोई पोत सम्मिलित है ; और

(ख) "सार्वजनिक मार्ग" के अंतर्गत कोई सार्वजनिक जल मार्ग है।"

खंड 127. धारा 304क का संशोधन- दंड संहिता की धारा 304क में, "दो वर्ष" शब्दों के स्थान पर "पांच वर्ष" शब्द रखे जाएंगे।

धारा 128 नई धारा 304ख का अंतःस्थापन - दंड संहिता की धारा 304क के पश्चात् निम्नलिखित धारा अंतःस्थापित की जाएगी,

अर्थात् -

“ 304ख उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण चालन द्वारा मृत्यु या क्षति कारित करना - जो कोई किसी यान के उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण चालन द्वारा किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करता है या कोई क्षति कारित करता है जिससे ऐसे व्यक्ति की मृत्यु कारित होने की संभावना है, ऐसी मृत्यु कारित करना आपराधिक मानव वध की कोटि में नहीं आता और युक्तियुक्त समय के भीतर किसी पुलिस थाने को सूचित किए बिना यान चलाता है या भाग जाता है, ऐसी अवधि के कारावास से जो सात वर्ष तक हो सकेगी, दंडनीय होगा और जुर्माने से भी दायी होगा। ”

स्पष्टीकरण-1- जहां धारा 304क या इस धारा के अधीन अपराध गठित करने वाला कार्य शराब या मादक द्रव्य के असर के अधीन किया गया है, वहां यह उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण रीति में किया गया समझा जाएगा ।

स्पष्टीकरण-2 इस धारा में “यान” के अंतर्गत पोत सम्मिलित है ।

खंड 141. धारा 336 का संशोधन - दंड संहिता की धारा 336 में ;-

- (क) “ तीन मास” शब्दों के स्थान पर “छह मास” शब्द रखे जाएंगे ;
- (ख) “दो सौ पचास रुपए” शब्दों के स्थान पर “ पांच सौ रुपए” शब्द रखे जाएंगे ।

खंड 142 - धारा 337 का संशोधन - दंड संहिता की धारा 337 में, -

- (क) “ छह मास” शब्दों के स्थान पर “एक वर्ष” शब्द रखे जाएंगे ;
- (ख) “ जो पांच सौ रुपए तक हो सकेगा” शब्दों का लोप किया जाएगा ।

खंड 143. धारा 338 का संशोधन, दंड संहिता की धारा 338 में,

- (क) “दो वर्ष” शब्दों के स्थान पर “तीन वर्ष” शब्द रखे जाएंगे ;
- (ख) “जो एक हजार रुपए तक हो सकेगा” शब्दों का लोप किया जाएगा ।

8.2 वर्ष 1997 में प्रस्तुत भारत के विधि आयोग ने अपनी 156वीं रिपोर्ट में इसके सिवाय कि नई धारा 304ख को 304क में उपधारा (2) के रूप में अंतःस्थापित किए जाने की सिफारिश की । भा. द. सं. के सभी परिवर्तनों की पुष्टि की थी क्योंकि दहेज मृत्यु से संबंधित धारा 304ख अंतःस्थापित करने वाले 1986 के अधिनियम 43 द्वारा भा.द.सं. के संशोधन को ध्यान में रखते हुए संख्या “304ख” नहीं हो सकती है ।

8.3 हम पश्चात्पूर्ति पैसग्राफों में सुझाए गए उपांतरणों के अधीन रहते हुए 23.11.1978 को राज्य सभा द्वारा यथापास्त भा.द.सं. (संशोधन) विधेयक, 1978 के खंड 118, 119, 127, 128, 141, 142 और 143 द्वारा किए गए भा.द.सं. में परिवर्तनों की पुष्टि करते हैं ।

8.4 भारत का विधि आयोग अब यह महसूस करता है कि भा.द.सं. की धारा 304क में पांच वर्ष के कारावास की अधिकतम अवधि भी वर्तमान व्यावहारिक वास्तविकता को ध्यान में रखते हुए निवारक सिद्धांत की कसौटी पर पर्याप्त नहीं होगी और इसे बढ़ाकर दस वर्ष (इसकी प्रस्तावित उपधारा (2) के लिए थी) की जानी चाहिए । यह भी महसूस किया गया है कि भा.द.सं. की धारा 304 के अधीन अपराध गैर-जमानतीय होना चाहिए ।

8.5 शराब या मादक द्रव्य के असर के अधीन यान चलाकर किसी व्यक्ति की मृत्यु कारित करना न्यूनतम दो वर्ष के कारावास से दंडनीय

होना चाहिए ।

8.6 भा. दं. सं. की धरा 304क के अधीन कोई दूसरा या पश्चात्वर्ती अपराध, यदि उतावलापन या उपेक्षापूर्ण कार्य अंतर्ग्रस्त है और शराब या मादक द्रव्य के असर के अधीन चालन से भिन्न चालन के कार्य अंतर्वलित है तो एक वर्ष के न्यूनतम कारावास से दंडनीय होना चाहिए ।

8.7 भा. दं. सं. की धारा 279/(प्रस्तावित)धारा 279क में कारावास की अधिकतम अवधि बढ़ाकर पांच वर्ष की जानी चाहिए और इसके अधीन कोई दूसरा या पश्चात्वर्ती अपराध छह मास के न्यूनतम कारावास अवधि से दंडनीय होना चाहिए ।

8.8 भा. दं. सं. की धारा 336 के अधीन कोई दूसरा या पश्चात्वर्ती अपराध यदि किए गए पूर्ववर्ती समान अपराध की तीन वर्ष के भीतर किया जाता है और चालन के कार्य में उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण कार्य अंतर्वलित है, दो वर्ष के अधिकतम कारावास अवधि से दंडनीय होना चाहिए ।

8.9 भा. दं. सं. की धारा 337 के अधीन कोई दूसरा या पश्चात्वर्ती अपराध, यदि किए गए पूर्ववर्ती समान अपराध के तीन वर्ष के भीतर किया जाता है और चालन के कार्य में उतावलापन या उपेक्षापूर्ण कार्य अंतर्ग्रस्त है, अधिकतम तीन वर्ष के कारावास से दंडनीय होना चाहिए ।

8.10 भा. दं. सं. की धारा 338 के अधीन कोई दूसरा या पश्चात्वर्ती अपराध, यदि चालन के कार्य में उतावलापन या उपेक्षापूर्ण कार्य अंतर्ग्रस्त है, पांच वर्ष के अधिकतम कारावास से दंडनीय होना चाहिए ।

8.11 मोटर यान अधिनियम की धारा 184 में कारावास की अधिकतम अवधि बढ़ा कर पांच वर्ष की जानी चाहिए और इसके अधीन कोई दूसरा

या पश्चात्वर्ती अपराध न्यूनतम छह मास के कारावास से दंडनीय होना चाहिए ।

8.12 सड़कों का उपयोग केवल मोटरयुक्त परिवहन द्वारा ही नहीं बल्कि गैर-मोटरयुक्त परिवहन और पैदल यात्रियों द्वारा भी किया जाता है । सड़कों पर सभी प्रकार के यातायातों को प्रभावी और पूर्ण रूप से विनियमित करने के लिए कोई व्यापक केन्द्रीय विधान नहीं है । मोटर यान अधिनियम, 1988 समवर्ती सूची की प्रविष्टि 35 से संबंधित है और राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 संघ सूची की प्रविष्टि 23 से संबंधित है । सड़क, उस पर यातायात और यंत्र चालित यान से भिन्न यान के विषय-वस्तु राज्य सूची की प्रविष्टि 13 के अंतर्गत आता है, इसलिए संसद् की परिधि से बाहर है । ऐसे व्यापक केन्द्रीय विधान के लिए संविधान की सातवीं अनुसूची को संशोधित किए जाने की अपेक्षा होगी । विधि आयोग महसूस करता है कि सड़क यातायात विधि पर एक व्यापक केन्द्रीय विधि की आवश्यकता है ।

8.13 एल. पी. जी. सिलेण्डर (रसोई घर के लिए बने) फिट किए हुए यानों के अधिग्रहण और ऐसे यानों के मालिकों/चालकों की गिरफ्तारी और अभियोजन के लिए मोटरयान अधिनियम में विधिक उपबंध होना चाहिए ।

8.14 प्रवर्तन उपायों के महत्वपूर्ण भाग के रूप में, अतिभार यानों की जांच करने के लिए शहर और कर संग्रहण केन्द्रों से आने-जाने के सभी प्रवेश और निकास पर अनिवार्यतः वजन घर लगाया जाना चाहिए ।

8.15 प्रवर्तन उपायों के महत्वपूर्ण भाग के रूप में, यातायात अतिक्रमणों को दूर करने के लिए विशेषज्ञ समिति द्वारा अवधार्य सभी संवेदनशील स्थानों पर अनिवार्यतः सी सी टी वी कैमरा लगाया जाना चाहिए ।

8.16 प्रवर्तन उपायों के महत्वपूर्ण भाग के रूप में, दूरदर्शन, अखिल भारतीय रेडियो और प्राइवेट टी. वी. चैनल समेत इलेक्ट्रॉनिक मीडिया नियमित कार्यक्रम और वाद-विवाद से व्यापक अभियान चलाया जाना चाहिए जिससे कि यातायात नियमों और विनियमों का कड़ाई से पालन के लिए और उतावलेपन और उपेक्षापूर्ण चालन का प्रभाव और परिणाम की मुख्य बातों की अनिवार्य आवश्यकता के बारे में आम जनता के बीच जानकारी पैदा की जा सके ।

8.17 प्रवर्तन उपायों के महत्वपूर्ण भाग के रूप में, देश के विभिन्न भागों में अनुरूपकों से सुसज्जित प्राइवेट-पब्लिक भागीदारी के माध्यम से मान्यताप्राप्त चालन प्रशिक्षण विद्यालय स्थापित किए जाने चाहिए और उचित रूप से परिष्कृत चालन प्रशिक्षण युक्तियों और नाममात्र फीस पर प्रशिक्षण देने के लिए बाध्य होना चाहिए ।

8.18 प्रवर्तन उपाय के महत्वपूर्ण भाग के रूप में, मोटर यान नियम, 1989 के नियम 118 के अधीन परिवहन प्राधिकरण की शासकीय मुद्रा के साथ मुहर्बंद अस्थानान्तरणीय या छेड़छाड़ विहीन गति नियंत्रक के युक्त अधिसूचित परिवहन यानों के लिए आज्ञापक बनाया जाना चाहिए और अधिक कड़ाई से प्रवर्तित किया जाना चाहिए ।

8.19 सरकारी यानों को तीसरे पक्षकार जोखिम के विरुद्ध बीमा पालिसी से कोई छूट नहीं होनी चाहिए और इस प्रयोजन के लिए मोटर यान अधिनियम की धारा 146 का संशोधित किया जाना चाहिए ।

8.20 सड़क दुर्घटनाओं को निवारित करने के उपाय निवारक, पूर्ववधानीकारक और दंडात्मक हो सकते हैं । इस तथ्य से इनकार नहीं किया जा सकता है कि सड़को पर सभी प्रकार के यातायात के प्रभावी और

संपूर्ण विनियम, उन्नत सड़क चौकसी, निगरानी और पहचान तथा उचित निवारण की आवश्यकता हैं। उचित सड़क सुरक्षा और यातायात प्रबंधन के लिए न केवल चालकों और यानों पर बल्कि सभी प्रकार के सड़क उपयोगकर्ताओं के बर्ताव सड़क अवसंरचना विकास और पर्यावरणीय चिन्ता पर भी फोकस डालना चाहिए। सड़क दुर्घटना कारित करने में पैशाचिक गति निष्ठुरतम अपराधी है।

8.21 हम तदनुसार सिफारिश करते हैं।

ह/-

(डा. न्यायमूर्ति एआर. लक्ष्मणन)

अध्यक्ष

ह/-

(प्रोफेसर (डा.) ताहिर महमूद

सदस्य

ह/-

(डा. ब्रह्म ए. अग्रवाल)

सदस्य-सचिव