

ਅਪੀਲੀ ਅਪਰਾਧੀ

ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਤੇ ਐਚ.ਆਰ. ਖੰਨਾ.ਜੇ.ਜੇ

ਰਾਜ - ਅਪੇਲਾਨਟ

ਬਨਾਮ

ਅਮਰੀਕ ਸਿੰਘ - ਜਵਾਬਦੇਹ

1961 ਦਾ ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 1000

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV) - ਸੈਕਸ਼ਨ 71 - ਐਕਟ ਦੀ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਪੀਡ ਲਿਮਿਟ - ਸੈਕਸ਼ਨ 71(2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਮਰੱਥ ਐਸਬੋਰਿਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਗਤੀ ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ " ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ " ਅਤੇ "ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ - ਡਿਸਟਿੰਕਸ਼ਨ ਬੇਟਵਜੀਨ,

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਏ) ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਤੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ (ਬੀ) ਐਕਟ ਅਧੀਨ, ਜਾਂ (ਸੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦਾ ਪ੍ਰਵਾਨ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ, ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ 1939 ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੱਦ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਦੀ ਗਤੀ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਇਹਨਾਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ" ਸਮੀਕਰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਮੀਕਰਨ "ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ" ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਗਤੀ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।, ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਪੁਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ

ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 71 ਦੇ 2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੀਡ

ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਇਸ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰਵ-ਲੋੜੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਗੈਰੇਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਇਸ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਹੋਇਆ ਸੀ।

ਸ੍ਰੀ ਐਚ ਕੇ ਜੈਨ, ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਰੁਹਤਕ, ਮਿਤੀ 10 ਜੁਲਾਈ, 1961 ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਪੀਲ

ਕੇ.ਐਲ ਜੱਗਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਅਸਿਸਟੈਂਟ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜੇਨਰਾਲ।

ਆਰ ਐਸ ਮਿਤਲ ਐਸਵੋਕੇਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਨਿਆਂ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ-

ਗੁਰਦੇਵ ਸਿੰਘ, ਜੇ - ਅਮਰੀਕ ਸਿੰਘ (ਜਵਾਬਦਾਤਾ) ਨੂੰ ਵਧੀਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ, ਰੋਹਤਕ ਵੱਲੋਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਫ਼ੌਜਦਾਰੀ ਜ਼ਾਬਤਾ ਦੇ ਚੈਪਟਰ 12 ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਸੰਖੇਪ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 12-25 ਪੀ.ਐਮ. 29 ਮਾਰਚ, 1961 ਨੂੰ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰੀ - ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਐਨ.ਆਰ. 2520 ਰੋਹਤਕ-ਗੋਹਾਣਾ ਰੋਡ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਸਿਰੀ ਰਾਮ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1, ਮੋਟਰ ਮੋਬਾਈਲ ਪੈਟਰੋਲ ਦਾ, 41 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਯਾਤਰੀ - ਬੱਸ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ 11 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਸੀ। ਇਸਤਗਾਸਾ ਪੱਖ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਸਿਰੀ ਰਾਮ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1.

ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਮਰੀਕ ਸਿੰਘ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਓਵਰ ਸਪੀਡਿੰਗ, ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਅਪੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਕਿ ਉਹ 30 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਈਸਰ ਦਾਸ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ - 1 ਅਤੇ ਚਰਨ ਦਾਸ ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 2. ਜਿਸ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਸੇ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

150

ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਨੇ ਕੇਸ ਦੀ ਪੁਖਤਾ ਪੜਤਾਲ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਮਰੀਕ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਸੰਖੇਪ ਹੁਕਮ ਦਰਜ ਕਰਕੇ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਸੜਕ ਤੇ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੇਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 41 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਦੇਸ਼ੀ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। "

ਮਿਤੀ 10 ਜੁਲਾਈ 1961 ਨੂੰ ਮੈਜਿਸਟ੍ਰੇਟ ਦੇ ਇਸ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ., ਰਾਜ ਨੇ ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਪ੍ਰੋਸੀਜਰ ਕੋਡ ਦੀ ਧਾਰਾ 417 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਜਵਾਬਦੇਹ ਅਮਰੀਕ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਸਹਾਇਕ ਐਡਵੋਕੇਟ - ਜਨਰਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੇ

ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਅਪਰਾਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਪੀਡ ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਇਹ ਦੇਖ ਕੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਨਾ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ 41 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਜਿਸ ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਕਥਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ' ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਦੇਵੇਂ ਵਿਵਾਦ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਿਤ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 30 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਗਤੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸਤਰਾਸਾ ਕੇਸ, ਇਹ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਗਤੀ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ 8ਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਹੈ।

151

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੇ 4 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਿਸਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਦੀ ਹੈ: -

"71. ਸਪੀਡ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ - (1) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅਧੀਨ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

(2) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਅਥਾਰਟੀ, ਜੇਕਰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਸਹੂਲਤ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਪੁਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। , ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 75 ਦੇ ਤਹਿਤ ਢੁਕਵੇਂ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਢੁਕਵੇਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਚਿੰਨ੍ਹ ਲਗਾਉਣ ਜਾਂ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਪੀਡ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਕਲਾਸ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਵਾਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ ਨੂੰ ਟਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸੜਕ ਜਾਂ ਸੜਕਾਂ ਤੇ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਪਾਬੰਦੀ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਰਹੇਗੀ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਸੂਚਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ,

152

(3) ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਮਨੋਵਰਸ ਦੇ ਖੇਤਰ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 2 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਫੌਜੀ ਅਭਿਆਸਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।, ਫੀਲਡ ਫਾਇਰਿੰਗ ਅਤੇ ਤੋਪਖਾਨਾ ਅਭਿਆਸ ਐਕਟ, 1938।"

ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਸਪੀਡ (ਏ) ਜਾਂ (ਬੀ) ਐਕਟ, ਜਾਂ (ਸੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਤੇ ਪਰਿਪੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦਾ ਪ੍ਰਵਾਨ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੱਦ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਜੇ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਿਕਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਇਹਨਾਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਦੇਸ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕਿਉਂਕਿ ਸੜਕ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਥਾਨਕ ਤੱਕ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਪਬਲਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਕਈ ਵਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਹੇਠਾਂ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੁਆਰਾ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ, ਜਾਂ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਉਸੇ ਵੇਲੇ ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

153

ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰਤ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਢੁਕਵੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਧਾਰਾ 75 ਦੇ ਅਧੀਨ ਢੁਕਵੇਂ ਆਵਾਜਾਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਲਗਾਏ ਜਾਂ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਉਲੰਘਣ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ (ਉਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸਤਰਾਸਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਸ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣਾ ਪਵੇਗਾ-

(ਏ) ਕਿ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਪਰਾਧੀ ਦੁਆਰਾ ਕਥਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਪਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਉਸ ਲਈ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

(ਬੀ) ਕਿ ਗਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ

(ਸੀ) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 75 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਢੁਕਵੇਂ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਸੰਕੇਤਾਂ ਨੂੰ ਢੁਕਵੇਂ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਜੇਕਰ ਇਹਨਾਂ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਗਤੀ ਨੂੰ (2) ਦੇ ਉਪ-ਸਹਿਤ ਅਧੀਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਇਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ।

ਸਪੀਡ-ਸੀਮਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਹੈ। ਤੇ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ

154

ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਮੀਕਰਨ "ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੈਕਸ਼ਨ 71 ਦੀ ਧਾਰਾ (2), " ਉਪ-ਅਧੀਨ ਗਤੀ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਖੁਦ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਸਹੂਲਤ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਪੁਲ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਥਾਰਟੀ ਸਬਰਡੀਨੇਲ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਪ - ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ (2) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਕਿ ਉਸ ਉਪ-ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਏ.ਪੀ ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਗਤੀ ਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਪੂਰਵ-ਲੋੜੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਸੀ ਐਕਟ ਦਾ ਗਜ਼ਟ ਖੁਦ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਵਸਥਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਸਲਾਘਾਯੋਗ ਅਤੇ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਗਤੀ-ਸੀਮਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਰਾਜ ਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਸਥਾਨਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਚਾਰ ਖੁੱਲਾ, ਗਤੀ ਦੇ , ਨਾ ਸਿਰਫ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ, ਪਰ ਉਚਿਤ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ।

ਅਨੁਕੂਲ ਸਥਾਨ. ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਮੁੜ ਜੰਬੁਲਿੰਗਮ ਪਿੱਲਈ (1), ਵਿੱਚ ਰੀ ਬਿਚੋ! ਨਾਇਡੂ ਅਤੇ ਹੋਰ (2), ਦੁਬਾਰਾ ਰਾਜੂ ਨਾਇਡੂ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ (3), ਦੁਬਾਰਾ ਕਪੂਸਵਾਮੀ ਨਾਇਡੂ (4), ਅਤੇ ਸਾਲ ਵਡੇਰੇ ਸੀ ਪਿੰਟੇ ਬਨਾਮ ਮੈਸੂਰ (5)।

155

ਇਹ ਸਾਰੇ ਫੈਸਲੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਤੀ - ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਇਲਜ਼ਾਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਮੈਸੂਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇਵਾਂ ਨੇ, ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਤਮ

ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ।

ਸਲਵਾਡੋਰ ਵਿੱਚ ਸੀ. ਪਿੰਟੋ ਬਨਾਮ ਮੈਸੂਰ ਰਾਜ (5), ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਦੇਸ਼ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਗਤੀ ਦੇਸ਼ੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਸੀ, ਇਹ ਅਪਰਾਧ ਧਾਰਾ 71(2) ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਨੂੰ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 75 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਢੁਕਵੇਂ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਢੁਕਵੇਂ ਟਰੈਫਿਕ ਚਿੰਨ੍ਹ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ।

ਮੁੜ ਜੰਬੁਲਿੰਗਮ ਪਿੱਲੈ (1) ਵਿੱਚ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਨਗਰਪਾਲਿਕਾ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਪੀਡ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨੂੰ ਫਿਕਸ ਕਰਨਾ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 (2)। ਹੋਰਵਿਲ, ਜੇ. ਜਿਸ ਨੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਸ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ

156

ਇਨ ਰੀ ਬਿਚਲ ਨਾਇਡੂ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (2) ਵਿੱਚ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ, ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਸਪੀਡ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਬਾਇਰਸ, ਜੇ., ਇਨ ਰੀ ਰਾਜੂ ਨਾਇਡੂ ਅਤੇ ਹੋਰ (3) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ।) .

ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 115 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਕੋਇੰਬਟੂਰ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਸਪੀਡ-ਸੀਮਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਦੇਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਰੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ। ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਨੇ ਕਿਹਾ:-

"ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71(2) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ, ਅਤੇ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੂਰਵ ਸੂਚਨਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇੱਕ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ"।

ਕਪੂਸਵਾਮੀ ਨਾਇਡੂ (4) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਸਬੂਤ ਸਨ ਕਿ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 71 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਗਜ਼ਟ, ਹੋਰਵਿਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। , ਜੇ., ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਨਰਲ ਕਲਾਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 37-ਏ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਵ ਭਾਰਤ ਦਾ ਗਜ਼ਟ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਸਬੰਧਤ ਰਾਜ ਦਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ।

ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਾ ਹੀ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ

157

ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ-ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਜਾਂ ਇਹ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ

ਵਿਦਵਾਨ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਿੱਖਿਅਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਕੇਸ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਇਸਤਰਾਸਾ ਪੱਖ ਅਤੇ ਬਚਾਅ ਪੱਖ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਗੁਣਾਂ ਅਤੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਸਿੱਟਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਸਿਰੀ ਰਾਮ ਦੀ ਗਵਾਹੀ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1. ਮੋਟਰ ਮੋਬਾਈਲ ਪੁਲਿਸ, ਜਿਸ ਨੇ ਸਟਾਪ ਵਾਚ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਸਪੈਡ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਫੜ ਲਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਛੱਡਦਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ 41 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਪੀਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਐਕਟ ਦੀ ਅੱਠਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ 30 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿਚ ਕਿ ਉਹ 30 ਮੀਲ ਦੀ ਗਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਈਸ਼ਰ ਦਾਸ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ., 1. ਅਤੇ ਚਰਨ ਦਾਸ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 2. ਦੋਵਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਬੱਸ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਸਨ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਬੱਸ ਦੀ ਟਿਕਟ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਹ ਸਬੰਧਤ ਸਮੇਂ ਤੇ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਈਸ਼ਰ ਦਾਸ, ਡੀ.ਡਬਲਯੂ. 1. ਸਿਰਫ਼ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਹੌਲੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਚਰਨ ਦਾਸ, ਡੀ ਡਬਲਯੂ. 2 ਨੇ ਹਾਲਾਂਕਿ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੱਸ ਦੀ ਰਫਤਾਰ 29 ਜਾਂ 30 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸੜਕ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵੀ ਸਪੀਡੋਮੀਟਰ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਸਪੀਡ ਬਾਰੇ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਠੋਸ ਸਮੱਗਰੀ ਦੁਆਰਾ ਅਸਮਰਥਿਤ ਰਾਏ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਸਿਰੀ ਰਾਮ, ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1, ਗਵਾਹ-ਬਕਸੇ ਵਿਚ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੁਝਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦੋ ਵਿਅਕਤੀ ਇੱਕੋ ਬੱਸ ਵਿਚ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਉਸ ਦੀ ਕਥਿਤ ਉੱਚ-ਹੱਥ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਰਖ ਕੀਤੀ ਸੀ।

158

ਜਵਾਬਦੇਹ ਦਾ ਚਲਾਨ ਕਰਨਾ। ਸਾਨੂੰ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਸਿਰੀ ਰਾਮ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਪੀ.ਡਬਲਯੂ. 1, ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ 41 ਮੀਲ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਏਈਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਗਤੀ ਤੋਂ ਗਿਆਰਾਂ ਮੀਲ ਵੱਧ

ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਅਪੀਲ ਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਅਸੀਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਅਮਰੀਕ ਸਿੰਘ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71(1) ਦੇ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ਨਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ। ਅਤੇ ਉਸੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 115 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਨੂੰ 25.ਰੁਪਏ ਦੀ ਫਾਈਨ ਭਰਨ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਸੁਣਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਕੇ.ਐਸ.ਕੇ

(1 ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1943 ਮੈਡ 61

(2) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1943 ਮੈਡ 217

(3) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1943 ਮੈਡ 391(1)

(4) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1943 ਮੈਡ 491

(5) ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1959 ਮੈਸੂਰ 144

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :-

ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮਾਬਾਜ਼ਾ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(ਗੁਰਦੀਪ ਕੌਰ)