

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

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

ગુજરાત હાઈકોર્ટ, અમદાવાદ ખાતે

આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૩૦૯૭/૨૦૧૭

વિથ

સિવિલ એપિલિકેશન (ફોર ડાયરેક્શન) નં. ૧/૨૦૧૮

ઈન આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૩૦૯૭/૨૦૧૭

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ શ્રીમતી સુનિતા અગ્રવાલ

અને

માનનીય સુશ્રી ન્યાયમૂર્તિ નિશા એમ. ઠાકોર

રિપોર્ટિંગ માટે મંજૂર	હા	ના
	✓	

રાજાવીર પ્રવીણચંદ્ર ઉપાધ્યાય

વિરુદ્ધ

ગુજરાત રાજ્ય અને અન્ય

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર(રો) નં. ૧ તરફે શ્રી રામકૃષ્ણ બી. દવે(૩૪૦૪)

સામાવાળા(ઓ) નં. ૧ તરફે સુશ્રી હેતલ પટેલ, આસિસ્ટન્ટ ગવર્નમેન્ટ
પ્લીડર/પી.પી.

સામાવાળા(ઓ) નં. ૨ તરફે શ્રી અંકિત શાહ(૬૩૭૧)

સામાવાળા(ઓ) નં. ૧, ૩ ને નોટિસ બજાવાયેલ છે

=====

કોરમ: માનનીય મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ શ્રીમતી સુનિતા અગ્રવાલ

અને

માનનીય સુશ્રી ન્યાયમૂર્તિ નિશા એમ. ઠાકોર

તારીખ : ૨૨/૦૭/૨૦૨૬

મૌખિક ચુકાદો

(માનનીય મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ શ્રીમતી સુનિતા અગ્રવાલ દ્વારા)

હાલના અરજદાર સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૮ ના નિયમ
૩૨ અને ૮૧ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની જોગવાઈઓથી અલ્ટ્રા
વાયરસ હોવા અંગે તેની કાયદેસરતાને પડકારવા માગે છે. રિટ અરજીમાં
સામાવાળા નં. ૩, એટલે કે પ્રાદેશિક વાહનવ્યવહાર સત્તામંડળ,
અમદાવાદને નિયમિત ફી ઉપરાંત વધારાની ફી પેટે કોઈ રકમ વસૂલ ન
કરવાનો નિર્દેશ આપવા માટેની વધુ દાદ માંગવામાં આવેલ છે.

૨. શરૂઆતમાં જ, અરજદાર તરફે ઉપસ્થિત વિદ્વાન વકીલ શ્રી રામકૃષ્ણ દવે
દ્વારા એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, તારીખ ૨૯મી ડિસેમ્બર, ૨૦૧૬
થી અમલમાં આવેલ જી.એસ.આર. દ્વારા સદર ૧૯૮૮ ના નિયમોના
નિયમ ૩૨ માં લાવવામાં આવેલા સુધારાને ધ્યાને લેતાં, સદર
જોગવાઈની કાયદેસરતા સામેનો પડકાર આથી પાછો ખેંચવામાં આવે છે,

એટલે કે અરજદાર સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૩૨ ની કાયદેસરતા સામેના પડકાર પર ભાર આપવા માંગતા નથી.

૩. તેમ છતાં, મોટર વાહનના ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેનું નવીકરણ કરવાના સંબંધમાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફીના વ્યાપ પૂરતો નિયમ ૮૧ સામેનો પડકાર કાયમ રાખતાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ફી વસૂલવાનો ખ્યાલ એ છે કે તે કિવડ પ્રો કવો ના સિદ્ધાંત પર, પૂરી પાડવામાં આવેલી સેવાઓ માટે વસૂલ કરી શકાય છે. મોટર વાહન માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેના નવીકરણ માટે અરજી કરવામાં થયેલા વિલંબ બદલ, મોટર વાહનના ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેના નવીકરણ માટે વસૂલ કરવામાં આવતા રૂ. ૨૦૦/- થી વધુ કોઈ ફી વધારાની ફીના નામે વસૂલ કરી શકાય નહીં. નિયમ ૮૧ ના બીજા પરંતુક સાથે જોડાયેલા કોષ્ટકમાંની આઈટમ નં. ૧૧ અમારી સમક્ષ મૂકવામાં આવી છે, જે નીચે મુજબ વંચાય છે :-

ક્રમ નં.	હેતુ	રકમ	નિયમ	કલમ
૧૧	મોટર વાહન માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેનું નવીકરણ કરવા	બસો રૂપિયા. નોંધ.- ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી લેવામાં આવશે	૬૨(૨)	

૪. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે આપવા અથવા નવીકરણ કરવા માટે ફી

નિર્ધારિત કરવાની સત્તા સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૬૨(૨) સાથે સંબંધિત હોઈ શકે છે, જે નીચે મુજબ વંચાય છે:—

“ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેનું નવીકરણ કરવા માટેની ફી નિયમ ૮૧ માં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવશે”

૫. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે નિયમ ૬૨ ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેનું નવીકરણ કરવાની કાર્યપદ્ધતિ પૂરી પાડે છે. નિયમ ૬૨ નો પેટા-નિયમ (૨) એવી જોગવાઈ કરે છે કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેનું નવીકરણ કરવા માટેની ફી નિયમ ૮૧ માં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવશે. નિયમ ૬૨ નો પેટા-નિયમ (૩) વધુમાં જણાવે છે કે જ્યારે નોંધણી સત્તામંડળની કચેરીના નિરીક્ષણ અધિકારી સિવાયના નિરીક્ષણ અધિકારી અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા વાહનની ચકાસણી કરવામાં આવે ત્યારે વાહનની ચકાસણી માટેની ફી નિયમ ૮૧ માં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવશે. પેટા-નિયમ (૪) વધુમાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રના નવીકરણ માટે અરજી કરવાનો સમયગાળો પૂરો પાડે છે, જે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થવાની તારીખના ૬૦ દિવસ પહેલાં કરતાં વધુ ન હોઈ શકે. પેટા-નિયમ (૫) વધુમાં જોગવાઈ કરે છે કે એકવાર નવીકરણ મંજૂર કરવામાં આવે તે પછી, તે ફિટનેસ મંજૂર કર્યાની તારીખથી અમલમાં આવશે.

૬. અરજદાર તરફે વિદ્વાન વકીલ દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે

સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૮ ના નિયમ ૮૧ ની જોગવાઈઓ સામેનો પડકાર ત્રણ હાઈકોર્ટ સમક્ષ લાવવામાં આવ્યો હતો. જેમાં પ્રથમ મદ્રાસ હાઈકોર્ટ હતી, જેણે ડબલ્યુ.પી. નં. ૧૫૯૮/૨૦૧૭ અને અન્ય સંલગ્ન રિટ અરજીઓમાં તારીખ ૦૩.૦૪.૨૦૧૭ ના ચુકાદા અને હુકમ દ્વારા ઠરાવ્યું છે કે વાદગ્રસ્ત જાહેરનામા મુજબ વિવિધ શીર્ષકો હેઠળ વધારાની ફીની વસૂલાત કાયદાની સત્તા વિનાની છે અને વધારાની ફીની આવી વસૂલાત રદ કરવાને પાત્ર છે. સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૮ ના નિયમ ૮૧ માં વધારાની ફી લાદવાના વ્યાપ પૂરતો સુધારો કરતા કેન્દ્ર સરકારના વાદગ્રસ્ત જાહેરનામાને અમાન્ય જાહેર કરવામાં આવેલ છે અને રદ કરવામાં આવેલ છે. તેમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે કાયદાના સુસ્થાપિત સિદ્ધાંત મુજબ, તે સંબંધમાં આકારણી જોગવાઈઓના સમર્થન વિના કોઈ મૂળભૂત ફીની વસૂલાત થઈ શકે નહીં. એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે વધારાની ફી વસૂલવા માટે નિયમ ૮૧ માં સુધારા અંગેનું જાહેરનામું સદર નિયમો હેઠળ નિર્દિષ્ટ ફીની સુધારણા પર વિચારણા કરવા માટે રચાયેલી સમિતિના અહેવાલ પર આધારિત હતું. સમિતિએ એ નોંધતાં ફીમાં વધારો સૂચવ્યો હતો કે વિવિધ હેતુઓ માટે નિર્દિષ્ટ ફી છેલ્લે તારીખ ૨૮.૦૩.૨૦૦૧ ના સુધારા જાહેરનામા જી.એસ.આર. ૨૨૧(ઈ) દ્વારા સુધારવામાં આવી હતી અને ત્યારથી તેમાં કોઈ સુધારો થયો ન હતો, અને વધુમાં ઇન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરના ખર્ચમાં નોંધપાત્ર વધારો થવાના કારણે ફીમાં સુધારો કરવો જરૂરી છે.

૭. તેમાં મદ્રાસ હાઈકોર્ટ દ્વારા નોંધવામાં આવ્યું છે કે ફી વસૂલવા માટેની સમિતિનું સૂચન, જોકે, આવી વસૂલાતની જોગવાઈ કરવા માટે સદર અધિનિયમ અથવા સદર નિયમોમાં સુધારાને આધીન કરવામાં આવ્યું હતું. વધારાની ફી વસૂલવાના સૂચન પાછળનો હેતુ એ હતો કે તે જરૂરી દસ્તાવેજો અને પાલન વિના વાહનો ચલાવતા અટકાવશે. આવો હેતુ, જોકે, ઉપલબ્ધ પદ્ધતિઓનો આશરો લઈને પ્રાપ્ત કરવો પડશે. વધારાની ફીના સ્વરૂપમાં દંડ વસૂલવાની દરખાસ્ત સ્પષ્ટપણે જરૂરી સત્તા વિનાની છે. પેરા નં. ‘૧૫’ માં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે:-

“૧૫. મોટર વાહન વ્યવહાર ટેકનોલોજી, મુસાફરો અને માલસામાનની હેરફેરની પદ્ધતિ, દેશમાં માર્ગ નેટવર્કનો વિકાસ અને મોટર વાહન સંચાલનમાં સુધારેલી તકનીકોને ધ્યાને લેવા અને તેની જોગવાઈ કરવા માટે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ ઘડવામાં આવ્યો છે. સદર અધિનિયમ ની કલમ ૨૧૧ ના સંદર્ભમાં સરકારને આપવામાં આવેલી સત્તા સદર અધિનિયમ હેઠળના અધિકારીઓ અથવા સત્તામંડળો દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ માટે કિંવડ પ્રો કવો તરીકે ફી વસૂલવા માટેની છે. આમ નિર્દિષ્ટ ફી સત્તામંડળ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાને અનુરૂપ હોય તે રીતે બનાવવામાં આવી છે. જ્યારે સદર અધિનિયમ હેઠળ સત્તામંડળ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાના સ્વરૂપમાં કોઈ ફેરફાર થયો નથી, ત્યારે દંડના સ્વરૂપમાં વધારાની ફીની વસૂલાત માટે કોઈ ઔચિત્ય જોવામાં અમે અસમર્થ છીએ, ખાસ કરીને તેના માટે કોઈ

વૈધાનિક સમર્થનની ગેરહાજરીમાં. સમિતિની ભલામણ પરથી જે હેતુ સ્પષ્ટ થાય છે તે એવી આશા છે કે આવી વસૂલાત વિવિધ જોગવાઈઓના બિન-પાલન માટે અવરોધક તરીકે કામ કરશે. આવું બિન-પાલન, જોકે, સત્તામંડળોને આપવામાં આવેલી સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને ઉકેલવાની બાબત છે. મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ અને સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સમાં હાલમાં ફક્ત ફી વસૂલવાની સત્તા આપતી જોગવાઈ સમાવિષ્ટ છે અને તેનાથી વિશેષ કંઈ નથી. આ સંબંધમાં, અમે સ્ટેટ ઓફ યુ.પી. અને અન્ય વિ. વામ ઓર્ગેનિક કેમિકલ્સ લિમિટેડ અને અન્ય (એ.આઈ.આર. ૨૦૦૩ સુપ્રીમ કોર્ટ ૪૬૫૦) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના ચુકાદાનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ જેમાં આલ્કોહોલના ડિનેચ્યુરાઈઝેશન પર ફી લાદવાને પડકારવામાં આવ્યો હતો. બેંચે, વસૂલાતને રદ કરતાં નીચે મુજબ જણાવ્યું છે:

૪૪. પ્રશ્ન એ છે કે (સિન્થેટીક્સની ભાષા ઉછીની લઈએ તો) શું નિયમનના બહાને એવો કાયદો, જે તેના સારતત્વમાં, જેમ અમે પ્રસ્તુત કાયદાને જોઈએ છીએ તેમ, એવી ફી અથવા વસૂલાત કે જેને નિયમનના વહીવટી ખર્ચ સાથે કોઈ સંબંધ નથી, તેને માત્ર નિયમનકારી પગલા તરીકે લાદી શકાય, વાદગ્રસ્ત કાયદાના સારતત્વ દ્વારા મૂલ્યાંકન કરતાં, અમારો ચોક્કસપણે એવો અભિપ્રાય છે કે આ વસૂલાતને નિયમનકારી પગલાંના ભાગ તરીકે ગણી શકાય નહીં.”

૮. મદ્રાસ હાઇકોર્ટના અભિપ્રાયને કર્ણાટક હાઇકોર્ટ દ્વારા રિટ પિટિશન નં. ૯૧૭૬/૨૦૨૨ (એમ.વી.) માં અનુસરવામાં આવ્યો છે, જે સમગ્ર રાજ્યના લોરી માલિકોના કલ્યાણ માટે કર્ણાટક સોસાયટીઝ રજીસ્ટ્રેશન એક્ટ, ૧૯૬૦ હેઠળ નોંધાયેલા એક એસોસિએશન દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી. તેમાં પડકાર અસાધારણ ગેઝેટમાં તારીખ ૦૧.૦૪.૨૦૨૨ ના રોજ પ્રકાશિત તારીખ ૦૪.૧૦.૨૦૨૧ ના જાહેરનામા નં. જી.એસ.આર.-૭૧૪૬ સામે હતો, જે તેમાંના સામાવાળા દ્વારા આપેલી માહિતી અનુસાર તેમાં દર્શાવેલા વાહનોના સંબંધમાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રના વિલંબિત નવીકરણ અને નોંધણી પ્રમાણપત્રના નવીકરણ માટે ફી અને દંડ નિર્દિષ્ટ કરે છે.

૯. કર્ણાટક હાઇકોર્ટે તારીખ ૦૩.૦૪.૨૦૧૭ ના ચુકાદા અને હુકમમાં મદ્રાસ હાઇકોર્ટના ઉપરોક્ત મંતવ્યને અનુસરીને, તારીખ ૦૪.૧૦.૨૦૨૧ ના જાહેરનામા દ્વારા વધારાની ફીની વસૂલાતને રદ કરેલ છે.

૧૦. પરિવહન સંચાલકો દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી રિટ અરજી (ડી.બી. સિવિલ રિટ પિટિશન નં. ૧૪૨૫૮/૨૦૨૪) માં રાજસ્થાન હાઇકોર્ટે સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૮૧ ની તારીખ ૦૪.૧૦.૨૦૨૧ ના જાહેરનામા દ્વારા સુધારેલી જોગવાઈઓની બંધારણીય કાયદેસરતા અને માન્યતાને “ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી”

વસૂલવાના વ્યાપ પૂરતી પડકારવામાં આવતાં તે જ બાબતને અનુસરી છે. પરિવહન મોટર વાહનો સહિતના મોટર વાહનો માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રો આપવા અને તેના નવીકરણના સંબંધમાં ફી વસૂલવાની જોગવાઈ કરતી કેન્દ્ર સરકારની નિયમ બનાવવાની સત્તાથી વધારાની ફીની વસૂલાત અલ્ટ્રા વાયરસ હોવાના પ્રશ્ન પર, પેરા નં. ‘૧૮’ થી ‘૨૩’ માં નીચે મુજબ નોંધવામાં આવ્યું હતું :-

“૧૮. નિઃશંકપણે, સદર ૧૯૮૯ ના નિયમોના નિયમ ૮૧ સાથે વંચાણે લેતાં સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૬૪, ખંડ (ઓ) કેન્દ્ર સરકારને પરિવહન મોટર વાહનો સહિતના મોટર વાહનો માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રો આપવા અને તેના નવીકરણના સંબંધમાં ફી વસૂલવાની જોગવાઈ કરતા નિયમો બનાવવાની સત્તા આપે છે. તે સંદર્ભમાં, ઉપર ઉલ્લેખિત વિવિધ કોલમોમાં, સદર ૧૯૮૯ ના નિયમોના નિયમ ૮૧ ની જોગવાઈઓ, સદર ૧૯૮૯ ના નિયમોના નિયમ ૮૧ માં નવેસરથી ઉમેરવામાં આવેલા ખંડ ૧૧એ હેઠળ જોગવાઈ કર્યા મુજબ ૧૫ વર્ષથી જૂના મોટર વાહનો માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેનું નવીકરણ કરવા માટે ફી નિર્દિષ્ટ કરે છે. જોકે, ખંડ ૧૧એ સાથે જોડાયેલી નોંધમાં એવી જોગવાઈ કરવામાં આવી છે કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી લેવામાં આવશે. આનો અર્થ એ થાય છે કે એવા કિસ્સામાં જ્યાં પરિવહન મોટર વાહનનું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર સમાપ્ત થઈ ગયું હોય અને

તેની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ કરવામાં આવ્યું ન હોય, ત્યાં વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફીના સ્વરૂપમાં વસૂલાતની જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. તેથી, વિચારણા માટે જે પ્રશ્ન ઉપસ્થિત થાય છે તે એ છે કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતાની મુદત પૂરી થયા પછી નવીકરણ મેળવવામાં થયેલા વિલંબ માટે ફીની વધારાની વસૂલાત લેવી તે ફીના સ્વરૂપમાં છે કે દંડ અથવા પેનલ્ટીના સ્વરૂપમાં લાદવામાં આવેલી વસૂલાત છે.

૧૯. સામાન્ય રીતે, જ્યારે મોટર વાહનના ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા તેના નવીકરણ માટેની અરજી રજૂ કરવામાં આવે છે, ત્યારે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૬૪, ખંડ (ઓ) માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓ સ્પષ્ટપણે કેન્દ્ર સરકારને સત્તા આપે છે કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા માટે ફી વસૂલ કરી શકાય છે. આમાં નવીકરણનો પણ સમાવેશ થશે. પરંતુ જ્યાં પરિવહન વાહનનો માલિક તેની માન્યતાની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ કરાવવામાં નિષ્ફળ જાય છે, ત્યારે શું તે કેન્દ્ર સરકારને તેની માન્યતાની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ મેળવવામાં નિષ્ફળતા પર માત્ર સેવાઓ પૂરી પાડવા માટે અથવા ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા માટે ફી વસૂલવાની સત્તા આપે છે અને શું એવું કહી શકાય કે કેન્દ્ર સરકારે કલમ ૬૪, ખંડ (ઓ) હેઠળ અથવા સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની અન્ય કોઈપણ જોગવાઈઓ હેઠળ અન્યથા ગણાવેલ ન હોય તેવા હેતુ

માટે ફી વસૂલવા માટે પોતાની નિયમ બનાવવાની સત્તા બહાર કામ કર્યું છે.

૨૦. ગૌરવ કુમાર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં તાજેતરના અધિકૃત ચુકાદામાં, ડેલિગેટેડ લેજિસ્લેશનની સત્તાના ઉપયોગ દ્વારા નિયમો ઘડીને બાર કાઉન્સિલ ઓફ ઇન્ડિયા દ્વારા ફી વસૂલવાની સક્ષમતા અંગે વિચારણા કરતાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટમાં માનનીય ન્યાયમૂર્તિઓએ ઠરાવ્યું હતું કે જોકે ડેલિગેટેડ લેજિસ્લેશન બંધારણીયતાના પૂર્વાનુમાનનો લાભ મેળવે છે, પરંતુ તેને મૂળ કાયદા જેટલી મુક્તિ મળતી નથી. ઇન્ડિયન એક્સપ્રેસ ન્યૂઝપેપર્સ (બોમ્બે) (પી) લિમિટેડ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા [(૧૯૮૫) ૧ એસ.સી.સી. ૬૪૧] સહિતના અસંખ્ય ચુકાદાઓમાં નિર્ધારિત કરાયેલ સુસ્થાપિત કાનૂની સ્થિતિનો સંદર્ભ આપતાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા જાહેર કરવામાં આવ્યું હતું કે ડેલિગેટેડ લેજિસ્લેશનને નીચેના આધારો પર પડકારી શકાય છે:

“૨૮.:

(૧) ડેલિગેટેડ લેજિસ્લેશન બનાવવાની વૈધાનિક ક્ષમતાનો અભાવ;

(૨) બંધારણ હેઠળ ખાતરી આપવામાં આવેલા મૂળભૂત અધિકારોનું ઉલ્લંઘન;

(૩) બંધારણની કોઈપણ જોગવાઈનું ઉલ્લંઘન;

- (૪) જે કાયદા હેઠળ તે બનાવવામાં આવ્યો છે તેને અનુરૂપ થવામાં નિષ્ફળતા અથવા સક્ષમ અધિનિયમ દ્વારા આપવામાં આવેલી સત્તાની મર્યાદાઓથી આગળ વધવું;
- (૫) અન્ય કોઈપણ કાયદા સાથે વિસંગતતા; અને
- (૬) સ્પષ્ટ મનસ્વીતા.”

હાલની અરજીઓમાં વાદગ્રસ્ત નિયમને તે મોટર વાહનના ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતા અવધિ પૂરી થયા પછી નવીકરણ માટે અરજી કરવામાં વિલંબ બદલ વધારાની ફી વસૂલવાની જોગવાઈ કરે છે તે હદ સુધી પડકારવામાં આવેલ છે, જે જે કાયદા હેઠળ તે બનાવવામાં આવ્યો છે તેને અનુરૂપ થવામાં નિષ્ફળ જવાના અથવા સક્ષમ અધિનિયમ એટલે કે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ દ્વારા આપવામાં આવેલી સત્તાની મર્યાદાઓથી આગળ વધવાના આધારે છે.

૨૧. ફી વસૂલવાની સત્તા સંબંધિત બંધારણીય અને કાનૂની સ્થિતિ પણ ગૌરવ કુમાર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટની વિચારણા હેઠળ આવી હતી. ઉપરોક્ત ચુકાદામાં, સી.આઈ.ટી. વિ. મેકડોવેલ એન્ડ કંપની લિમિટેડ [(૨૦૦૯) ૧૦ એસ.સી.સી. ૭૫૫] ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટની ત્રણ ન્યાયમૂર્તિઓની બેંચના ચુકાદાનો સંદર્ભ આપવામાં આવ્યો હતો, જેમાં ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ

૨૬૬(૨૮) સાથે વંચાણે લેતાં અનુચ્છેદ ૨૬૫ ના અર્થઘટન માટેના સિદ્ધાંતો નીચે મુજબ દર્શાવવામાં આવ્યા હતા:

“૩૧.

૨૧. “કર”, “જકાત”, “ઉપકર” અથવા “ફી” એક વર્ગની રચના કરતાં રાજ્ય દ્વારા રાજ્ય માટે મહેસૂલ એકત્રિત કરવા માટે કર લાદવાની તેની સાર્વભૌમ સત્તામાં વિવિધ પ્રકારના કરવેરા સૂચવે છે. દરેક પ્રજાતિની અભિવ્યક્તિમાં દરેક શબ્દપ્રયોગ તે જે હેતુ માટે લાદવામાં આવે છે તેના આધારે વિવિધ પ્રકારના કરવેરા દર્શાવે છે. આ સત્તા તેના કોઈપણ સ્વરૂપમાં અનુચ્છેદ ૨૬૫ હેઠળ પરિકલ્પિત કર વસૂલવા અને એકત્રિત કરવાની સત્તા આપતા કોઈપણ કાયદા હેઠળ જ વાપરી શકાય છે, જે માત્ર એવો શબ્દપ્રયોગ વાપરે છે કે કાયદા દ્વારા અધિકૃત કર્યા સિવાય કોઈ “કર” લાદવામાં આવશે નહીં અને એકત્રિત કરવામાં આવશે નહીં. તેના પ્રાથમિક અર્થમાં તે એ દર્શાવે છે કે કરને સમર્થન આપવા માટે કાયદાકીય કાર્યવાહી આવશ્યક છે, સંઘ દ્વારા અનુચ્છેદ ૭૩ હેઠળ અથવા રાજ્ય દ્વારા અનુચ્છેદ ૧૬૨ હેઠળ રાજ્યની કારોબારી સત્તાના ઉપયોગ દ્વારા કોઈપણ કાયદાકીય મંજૂરીની ગેરહાજરીમાં તેને લાદી અને એકત્રિત કરી શકાતો નથી.”

તે વધુમાં નીચે મુજબ સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યું હતું:

“૩૨. બંધારણની સાતમી અનુસૂચિ કરવેરાની એન્ટ્રીઓ અને સામાન્ય એન્ટ્રીઓ વચ્ચે તફાવત કરે છે. કર લાદવા સંબંધિત વિષયો પરિશિષ્ટ ૧ અથવા પરિશિષ્ટ ૨ માં ગણાવેલી ચોક્કસ કરવેરાની એન્ટ્રીઓ સાથે સંબંધિત હોવા જોઈએ. વધુમાં, સંસદ પાસે કરવેરાની બાબતો સહિત પરિશિષ્ટ ૨ અથવા પરિશિષ્ટ ૩ માં ગણાવેલ ન હોય તેવી બાબતો પર કાયદો ઘડવાની અનુચ્છેદ ૨૪૮ સાથે વંચાણે લેતાં પરિશિષ્ટ ૧ ની એન્ટ્રી ૯૭ હેઠળ અવશિષ્ટ સત્તા છે. ફી લાદવાની વિધાનમંડળની સત્તા અલગ શીર્ષકો હેઠળ નિયંત્રિત થાય છે: (૧) પરિશિષ્ટ ૧ ની એન્ટ્રી ૯૬ સંસદને પરિશિષ્ટ ૧ ની કોઈપણ બાબતોના સંબંધમાં ફી લાદવાની સત્તા આપે છે; (૨) પરિશિષ્ટ ૨ ની એન્ટ્રી ૬૬ રાજ્ય વિધાનમંડળોને પરિશિષ્ટ ૨ ની કોઈપણ બાબતોના સંબંધમાં ફી લાદવાની સત્તા આપે છે અને (૩) પરિશિષ્ટ ૩ ની એન્ટ્રી ૪૭ સંસદ અને રાજ્ય વિધાનમંડળો બંનેને (અનુચ્છેદ ૨૫૪ ને આધીન) પરિશિષ્ટ ૩ માં ગણાવેલી કોઈપણ બાબત માટે ફી લાદવાની સત્તા આપે છે.

સંસદે પરિશિષ્ટ ૧ ની એન્ટ્રી ૯૬ હેઠળ એડવોકેટ્સ એક્ટની કલમ ૨૪(૧)(એફ) હેઠળ નોંધણી ફી નિર્દિષ્ટ કરી છે.”

૨૨. સામાન્ય રીતે ફી વસૂલવા સંબંધિત સિદ્ધાંતની પણ માનનીય

સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા નીચે મુજબ ચર્ચા કરવામાં આવી હતી:

“૩૩. વિધાનમંડળ ફી લાદવાની તેની સત્તા સોંપી શકે છે. ફી એ કરવેરો અને નાણાંની ફરજિયાત ઉઘરાણી હોવાથી, ડેલિગેટની ફી લાદવાની સત્તા કાયદાની સ્પષ્ટ સત્તામાંથી ઉદ્ભવવી જોઈએ. અમદાવાદ અર્બન ડેવલપમેન્ટ ઓથોરિટી વિ. શરદકુમાર જયંતિકુમાર પસાવવાલા માં આ કોર્ટે અવલોકન કર્યું:

“૭.[...] અમારા મતે, સોંપાયેલ સત્તામંડળ દ્વારા કર અને/અથવા ફી લાદવાની આવી સત્તા ખૂબ જ ચોક્કસ હોવી જોઈએ અને આવા કર અથવા ફી લાદવા માટે ગર્ભિત સત્તા માટે કોઈ અવકાશ નથી. અમને એવું જણાય છે કે સોંપાયેલ સત્તામંડળે સદર અધિનિયમ હેઠળ તેને સોંપવામાં આવેલી સત્તાના પરિમાણોની અંદર જ સખત રીતે કાર્ય કરવું જોઈએ અને નાણાકીય સત્તાના ઉપયોગની બાબતમાં ગર્ભિત ઇરાદાનો સિદ્ધાંત અથવા આનુષંગિક અને સહાયક સત્તાનો ખ્યાલ લાવવો યોગ્ય રહેશે નહીં.”

૩૪. ઉપરોક્ત ચર્ચા પરથી જે સિદ્ધાંતો તારવવામાં આવ્યા છે તે આ મુજબ છે: (૧) અનુચ્છેદ ૩૬૬(૨૮) ના સંદર્ભમાં ફી એ એક કરવેરો છે; (૨) અનુચ્છેદ ૨૬૫ માં આવતો “કર” શબ્દપ્રયોગ ફી સહિતના તમામ કરવેરાનો અર્થ દર્શાવે છે અને તેથી કોઈપણ ફી

માન્ય કાયદાની સત્તા દ્વારા જ લાદવામાં આવવી જોઈએ; (૩) ફી એ નાણાંની ફરજિયાત ઉઘરાણી હોવાથી, ફી લાદવાની સત્તા ગર્ભિત હોઈ શકે નહીં; (૪) વિધાનમંડળના ડેલિગેટને ફી લાદવાની સત્તા સોંપવાની જોગવાઈ મૂળ કાયદા હેઠળ ખાસ રીતે કરવામાં આવેલી હોવી જોઈએ અને (૫) ફી અને કર લાદતી વખતે ડેલિગેટે મૂળ કાયદા દ્વારા નિર્ધારિત કાયદાકીય નીતિના પરિમાણોની અંદર જ સખત રીતે કાર્ય કરવું જોઈએ.”

૨૩. નિયમનકારી ફી તરીકે કરવેરાનું સ્વરૂપ અગાઉના નિર્ણયોના સંદર્ભમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા નીચે મુજબ ચર્ચવામાં આવ્યું હતું અને સમજાવવામાં આવ્યું હતું:

“૩૫. બંધારણનો અનુચ્છેદ ૧૧૦, જોકે એક અલગ સંદર્ભમાં, સ્વીકારે છે કે કાયદાની સત્તા હેઠળ લાદવામાં આવતી ફીમાં (૧) લાઈસન્સ માટેની ફી; અને (૨) સેવા માટેની ફીનો સમાવેશ થઈ શકે છે. કમિશનર, હિન્દુ રિલિજિયસ એન્ડોવમેન્ટ્સ, મદ્રાસ વિ. શ્રી લક્ષ્મીન્દ્ર તીર્થ સ્વામીયાર ઓફ શ્રી શિરૂર મઠ માં, બંધારણીય બેંચે લાઈસન્સ ફીના ખ્યાલને આ રીતે સમજાવ્યો હતો:

“૪૭. [...] પ્રથમ વર્ગના કેસોમાં, સરકાર ફક્ત કોઈ વ્યક્તિને કંઈક કરવાની પરવાનગી અથવા વિશેષાધિકાર આપે છે, જે કરવા માટે અન્યથા તે વ્યક્તિ સક્ષમ ન હોત અને આપવામાં

આવેલા વિશેષાધિકારના બદલામાં તે વ્યક્તિ પાસેથી ભારે અથવા મધ્યમ ફી વસૂલ કરે છે. આ પ્રકારના કેસોનું સૌથી સામાન્ય ઉદાહરણ મોટર વાહનો માટેની લાઇસન્સ ફી દ્વારા પૂરું પાડવામાં આવે છે. અહીં લાઇસન્સ આપવા માટે ઓફિસ અથવા બ્યુરો જાળવવામાં સરકાર દ્વારા કરવામાં આવતો ખર્ચ ઘણો ઓછો હોઈ શકે છે અને જે રકમ લાદવામાં આવે છે તે ખરેખર સરકાર દ્વારા કરવામાં આવેલા ખર્ચ પર નહીં પરંતુ વ્યક્તિને મળતા લાભ પર આધારિત છે. આવા કેસોમાં, જાહેર નાણાં પરના તમામ લેખકોના મતે, કરનું તત્વ પ્રબળ હોય છે, અને જો લાઇસન્સ ધારકો દ્વારા ચૂકવવામાં આવેલા નાણાં રસ્તાઓની જાળવણી અને સામાન્ય જાહેર ઉપયોગિતાની અન્ય બાબતો માટે વપરાય છે, તો લાઇસન્સ ફીને કર તરીકે ગણ્યા વિના રહી શકાય નહીં.”

શિરુર મઠ (ઉપર મુજબ) માં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે ફી એ “કરેલા કામ અથવા આપેલી સેવાઓના બદલામાં” સરકાર દ્વારા લેવામાં આવતા નાણાં છે. તેથી, ફી ચૂકવનાર અને જાહેર સત્તામંડળ વચ્ચે કિવડ પ્રો કવો ના તત્વ દ્વારા વર્ગીકૃત કરવામાં આવી હતી.

૩૬. ત્યારપછીના શ્રેણીબદ્ધ નિર્ણયોમાં, આ કોર્ટે ઠરાવ્યું હતું કે જો

વસૂલાતને જાહેર સત્તામંડળ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ સાથે “વાજબી સંબંધ” હોય તો તેને ફી તરીકે ગણી શકાય. ફી માટે વાસ્તવિક કિંવડ પ્રો કવો હોવો જોઈએ તે પરંપરાગત દ્રષ્ટિકોણ આ કોર્ટના ત્યારપછીના નિર્ણયોમાં કડક અર્થમાં લાગુ કરવામાં આવ્યો નથી. એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે ફીની વસૂલાત અને પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ વચ્ચેનો સંબંધ સામાન્ય પ્રકારનો છે અને ગાણિતિક ચોક્કસાઈનો નથી.

૩૭. કોર્પોરેશન ઓફ કલકત્તા વિ. લિબર્ટી સિનેમા માં, બંધારણીય બેંચે અવલોકન કર્યું કે લાઈસન્સ ફી સેવાઓના બદલામાં જ લેવામાં આવે તે જરૂરી નથી. આ કોર્ટે પ્રિવી કાઉન્સિલના નિર્ણયનો સંદર્ભ આપ્યો હતો જેમાં અન્ય બાબતો સાથે એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે સ્થાનિક નિયમોના વહીવટના ખર્ચને પહોંચી વળવા માટે લાઈસન્સ ફી વસૂલ કરી શકાય છે. સિકંદરાબાદ હૈદરાબાદ હોટેલ ઓનર્સ એસોસિએશન વિ. હૈદરાબાદ મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન માં, આ કોર્ટે અવલોકન કર્યું હતું કે લાઈસન્સ ફીને વ્યાપકપણે નિયમનકારી અથવા વળતરકારી તરીકે વર્ગીકૃત કરી શકાય છે. એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે જ્યારે જે પ્રવૃત્તિઓ માટે લાઈસન્સ આપવામાં આવે છે તેનું નિયમન અથવા નિયંત્રણ કરવું જરૂરી હોય ત્યારે લાઈસન્સ ફી નિયમનકારી હોય છે. વધુમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે

પ્રવૃત્તિઓના નિયમન માટે વસૂલવામાં આવતી ફીને કોઈ સેવા પૂરી પાડવામાં ન આવતી હોવા છતાં પણ ફી તરીકે કાયદેસર રીતે વર્ગીકૃત કરી શકાય છે. લાઇસન્સ ફી જેવી નિયમનકારી ફી સત્તામંડળોને તે પ્રવૃત્તિની દેખરેખ રાખવા, નિયમન કરવા અને તેનું નિરીક્ષણ કરવા સક્ષમ બનાવે છે જેના સંબંધમાં લાઇસન્સ જારી કરવામાં આવ્યું છે અને કાનૂની જોગવાઈઓનું યોગ્ય અમલીકરણ સુરક્ષિત કરે છે.”

૧૧. પેરા નં. ‘૨૪’ માં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે તે વિપુલ પ્રમાણમાં સ્પષ્ટ છે કે ફી એ કરવેરો હોવાથી અને આપેલ કિસ્સામાં, નાણાંની ફરજિયાત ઉઘરાણી હોવાથી, ફી લાદવાની ડેલિગેટની સત્તા કાયદાની સ્પષ્ટ સત્તામાંથી ઉદ્ભવવી જોઈએ. સોંપાયેલ સત્તામંડળ દ્વારા કર અને/અથવા ફી લાદવાની આવી સત્તા ખૂબ જ વિશિષ્ટ હોવી જોઈએ અને આવા કર અથવા ફી લાદવા માટે ગર્ભિત સત્તા માટે કોઈ અવકાશ નથી. સોંપાયેલ સત્તામંડળે સદર અધિનિયમ હેઠળ તેને સોંપવામાં આવેલી સત્તાના પરિમાણોની અંદર જ સખત રીતે કાર્ય કરવું જોઈએ અને નાણાકીય સત્તાના ઉપયોગની બાબતમાં ગર્ભિત ઇરાદાનો સિદ્ધાંત અથવા આનુષંગિક અને સહાયક સત્તાનો ખ્યાલ લાવવા માટે કોઈ અવકાશ નથી. પેરા નં. ‘૨૫’ થી ‘૨૮’ માં વધુમાં નીચે મુજબ નોંધવામાં આવ્યું હતું :—

“૨૫. એ પણ સુસ્થાપિત સિદ્ધાંત છે કે કાયદાની સત્તા હેઠળ લાદવામાં

આવતી ફીમાં (૧) લાઈસન્સ માટેની ફી અને (૨) સેવા માટેની ફીનો સમાવેશ થઈ શકે છે. લાઈસન્સ માટે ફી વસૂલવાના કિસ્સામાં, સરકાર ફક્ત કોઈ વ્યક્તિને કંઈક કરવાની પરવાનગી અથવા વિશેષાધિકાર આપે છે, જે કરવા માટે અન્યથા તે વ્યક્તિ સક્ષમ ન હોત અને આપવામાં આવેલા વિશેષાધિકારના બદલામાં તે વ્યક્તિ પાસેથી ભારે અથવા મધ્યમ ફી વસૂલ કરે છે. મોટર વાહનો માટે લાઈસન્સ આપવા માટે ફીની વસૂલાત એ આવી નિયમનકારી ફીનો એક દાખલો છે. લાઈસન્સ આપવા માટે કચેરી અથવા બ્યુરો જાળવવામાં સરકાર દ્વારા કરવામાં આવતો ખર્ચ ખૂબ જ ઓછો હોઈ શકે છે અને જો લાદવામાં આવેલી રકમ ખરેખર સરકાર દ્વારા કરવામાં આવેલા ખર્ચ પર નહીં પરંતુ વ્યક્તિને મળતા લાભ પર આધારિત હોય, તો આવા કિસ્સાઓમાં કરનું તત્વ પ્રબળ હોય છે, અને જો લાઈસન્સ ધારકો દ્વારા ચૂકવવામાં આવેલા નાણાં રસ્તાઓની જાળવણી અને સામાન્ય જાહેર ઉપયોગિતાની અન્ય બાબતો માટે વપરાય છે, તો લાઈસન્સ ફીને કર તરીકે ગણ્યા વિના રહી શકાય નહીં. (જેમ કે કમિશનર, હિન્દુ રિલિજિયસ એન્ડોવમેન્ટ્સ, મદ્રાસ વિ. શ્રી લક્ષ્મીન્દ્ર તીર્થ સ્વામીયાર ઓફ શ્રી શિરૂર મઠ ના કેસમાં ઠરાવવામાં આવ્યું હતું).

ઉપરોક્ત કેસમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે ફી એ “કરેલા કામ અથવા આપેલી સેવાઓના બદલામાં” સરકાર દ્વારા લેવામાં આવતા નાણાં છે. તેથી, ફી ચૂકવનાર અને જાહેર સત્તામંડળ વચ્ચે કિવડ પ્રો કવો ના તત્વ દ્વારા વર્ગીકૃત કરવામાં આવી હતી.

૨૬. જોકે, અસંખ્ય નિર્ણયોમાં, ફીની લાક્ષણિક વિશેષતા તરીકે કિવડ પ્રો કવો સંબંધિત સિદ્ધાંતના વિકાસમાં, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે જો વસૂલાતને જાહેર સત્તામંડળ દ્વારા પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ સાથે “વાજબી સંબંધ” હોય તો તેને ફી તરીકે ગણી શકાય. ફી માટે વાસ્તવિક કિવડ પ્રો કવો હોવો જોઈએ તે પરંપરાગત દ્રષ્ટિકોણ માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના ત્યારપછીના નિર્ણયોમાં કડક અર્થમાં લાગુ કરવામાં આવ્યો નથી અને એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે ફીની વસૂલાત અને પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ વચ્ચેનો સંબંધ સામાન્ય પ્રકારનો છે અને ગાણિતિક ચોકસાઈનો નથી. વધુમાં, એચ. એચ. સુધીન્દ્ર તીર્થ સ્વામીચાર વિ. કમિશનર ફોર હિન્દુ રિલિજિયસ એન્ડ ચેરિટેબલ એન્ડોવમેન્ટ્સના કેસમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે ફીના સ્વરૂપમાં લેવાતી વસૂલાત માત્ર એટલા માટે તે પ્રકારની બંધ થતી નથી કારણ કે તેમાં બળજબરી કે દબાણનું તત્વ રહેલું છે, કે પછી ફીનો એવો કોઈ નિયમ નથી કે સેવાનો લાભ મેળવનાર દરેક વ્યક્તિને સત્તામંડળ દ્વારા આપવામાં આવતી વાસ્તવિક સેવાઓ સાથે તેનો સીધો સંબંધ હોવો જ જોઈએ. જો ચોક્કસ સેવા પૂરી પાડવાના હેતુથી કાયદા દ્વારા વસૂલાત લાદવામાં આવે અને સેવાની જાળવણી માટેનો ખર્ચ એકત્રિત કરવામાં આવેલી રકમમાંથી ચૂકવવામાં આવતો હોય અને વસૂલાત તથા સેવા પૂરી પાડવા માટે થયેલા ખર્ચ વચ્ચે વાજબી સંબંધ હોય, તો તે વસૂલાત ફીના સ્વરૂપમાં ગણાશે, કરના

સ્વરૂપમાં નહીં.

૨૭. કોર્પોરેશન ઓફ કલકત્તા વિ. લિબર્ટી સિનેમા [૧૯૬૪ એસ.સી.સી. ઓનલાઈન એસ.સી. ૬૫] ના કેસમાં માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટના અન્ય એક બંધારણીય બેંચના ચુકાદામાં, એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે લાઈસન્સ ફી સેવાઓના બદલામાં જ લેવામાં આવે તે જરૂરી નથી અને સ્થાનિક નિયમોના વહીવટી ખર્ચને પહોંચી વળવા માટે લાઈસન્સ ફી વસૂલ કરી શકાય છે.

૨૮. સિકંદરાબાદ હૈદરાબાદ હોટેલ ઓનર્સ એસોસિએશન અને અન્ય વિ. હૈદરાબાદ મ્યુનિસિપલ કોર્પોરેશન, હૈદરાબાદ અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે અવલોકન કર્યું કે લાઈસન્સ ફીને વ્યાપકપણે નિયમનકારી અથવા વળતરકારી તરીકે વર્ગીકૃત કરી શકાય છે. એવું વધુમાં અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે જ્યારે જે પ્રવૃત્તિઓ માટે લાઈસન્સ આપવામાં આવે છે તેનું નિયમન અથવા નિયંત્રણ કરવું જરૂરી હોય ત્યારે લાઈસન્સ ફી નિયમનકારી હોય છે. એવું પણ ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે પ્રવૃત્તિઓના નિયમન માટે વસૂલવામાં આવતી ફીને કોઈ સેવા પૂરી પાડવામાં ન આવતી હોવા છતાં પણ ફી તરીકે કાયદેસર રીતે વર્ગીકૃત કરી શકાય છે.”

૧૨. રાજસ્થાન હાઈકોર્ટ દ્વારા તેમાં ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલ પ્રશ્ન એ હતો કે શું સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની વૈધાનિક યોજનાના સંદર્ભમાં, ખાસ

કરીને ફી વસૂલવા સંબંધિત જોગવાઈઓના સંદર્ભમાં, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતા અવધિ પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફીની વસૂલાત એ નિયમનકારી ફીના સ્વરૂપમાં છે કે પૂરી પાડવામાં આવેલી સેવાઓ સાથે વાજબી સંબંધ ધરાવતી કિવડ પ્રો કવો ના આધારે સેવા પૂરી પાડવા માટેની ફીના સ્વરૂપમાં છે કે પછી તેની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવા માટે અરજી કરવામાં નિષ્ફળ રહેવા અને તેનું નવીકરણ ન કરાવવા બદલ દંડ અથવા પેનલ્ટીના સ્વરૂપમાં છે. સદર પ્રશ્નનો જવાબ આપતી વખતે, પેરા નં. ‘૩૦’ થી ‘૩૩’ માં એવું નોંધવામાં આવ્યું હતું કે :-

“૩૦. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ સાથે વંચાણે લેતાં સદર ૧૯૮૯ ના નિયમો હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવેલી વિવિધ વૈધાનિક અનુપાલન અને નિયમનકારી પગલાં પૂર્ણ ન થાય ત્યાં સુધી મોટર વાહનને રસ્તાઓ પર ચલાવવાની મંજૂરી આપી શકાય નહીં. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૩૯ જાહેર કરે છે કે કોઈ પણ વ્યક્તિ કોઈ મોટર વાહન ચલાવશે નહીં અને કોઈ મોટર વાહનનો માલિક સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૪ અનુસાર વાહનની નોંધણી કરવામાં ન આવી હોય અને વાહનની નોંધણીનું પ્રમાણપત્ર સ્થગિત કે રદ કરવામાં ન આવ્યું હોય અને વાહન નિયત કરેલી રીતે પ્રદર્શિત નોંધણી ચિહ્ન ધરાવતું ન હોય ત્યાં સુધી કોઈ જાહેર સ્થળે અથવા અન્ય કોઈ સ્થળે વાહન ચલાવવા દેશે નહીં

અથવા પરવાનગી આપશે નહીં. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૫૬ આદેશ આપે છે કે રસ્તા પર દોડતા દરેક પરિવહન મોટર વાહને કાયદા હેઠળ જોગવાઈ કર્યા મુજબ ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર સાથે રાખવું આવશ્યક છે. તે સ્પષ્ટપણે જોગવાઈ કરે છે કે કાયદા હેઠળ નિયત કરેલી રીતે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર ન ધરાવતું હોય ત્યાં સુધી, પરિવહન મોટર વાહનને કલમ ૩૯ ના હેતુઓ માટે કાયદેસર રીતે નોંધાયેલું ગણવામાં આવશે નહીં. આમ, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૩૯ અને ૫૬ નું સંયુક્ત વાંચન સ્પષ્ટ કરે છે કે જો કોઈ પરિવહન મોટર વાહન કાયદા હેઠળ જરૂરી ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર ધરાવતું ન હોય, તો વાહનને કાયદેસર રીતે નોંધાયેલું ગણવામાં આવશે નહીં અને તેથી, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૩૯ હેઠળ તે વાહનને રસ્તા પર ચલાવવા પર પ્રતિબંધ રહેશે.

૩૧. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૫૬ માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓ નિયમનકારી સ્વરૂપની છે કારણ કે તે કાયદામાં પૂરા પાડવામાં આવેલા ધોરણો હેઠળ વાહનને અન્યથા તમામ બાબતોમાં યોગ્ય પ્રમાણિત કરવામાં આવે ત્યારે જ રસ્તા પર પરિવહન મોટર વાહન ચલાવવાનું નિયમન કરે છે. ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર નિર્ધારિત સત્તામંડળ દ્વારા અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા જારી કરવામાં આવી શકે છે. વધુમાં, તે એવી જોગવાઈ કરે છે કે આવું પ્રમાણપત્ર કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિયત કરવામાં આવે તેટલા સમયગાળા માટે અમલમાં રહેશે. જો નિર્ધારિત

સત્તામંડળને સંતોષ થાય કે જે વાહન સાથે તે સંબંધિત છે તે વાહન હવે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ અને તે હેઠળ બનાવેલા નિયમો હેઠળ કરવામાં આવેલી તમામ જરૂરિયાતોનું પાલન કરતું નથી, તો તેને કોઈપણ સમયે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર રદ કરવાની સત્તા આપવામાં આવી છે અને આવા રદ કરવા પર, નવું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવામાં ન આવે ત્યાં સુધી નોંધણીનું પ્રમાણપત્ર પણ સ્થગિત થયેલું ગણાશે.

૩૨. પોતાની નિયમ બનાવવાની સત્તાના ઉપયોગમાં, કેન્દ્ર સરકારે સદર ૧૯૮૮ ના નિયમોમાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવા અને તેના નવીકરણની જોગવાઈ કરતા નિયમો બનાવ્યા છે. સદર ૧૯૮૮ ના નિયમોના નિયમ ૬૨ થી ૭૩ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની કાર્યપદ્ધતિ અને નિયમનકારી પદ્ધતિ સાથે સંબંધિત છે. સદર ૧૯૮૮ ના નિયમોનો નિયમ ૬૨, વિવિધ પરિસ્થિતિઓમાં ચોક્કસ સમયગાળા માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવા અથવા તેના નવીકરણની જોગવાઈ કરે છે. તે વધુમાં જોગવાઈ કરે છે કે નિરીક્ષણ અધિકારી અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશને સદર ૧૯૮૮ ના નિયમો અનુસાર નિર્દિષ્ટ પરીક્ષણો કર્યા પછી જ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ કરવામાં આવશે. તેમાં સંખ્યાબંધ વિગતો અને ચકાસણી ચાલીઓ સમાવિષ્ટ છે જેની ચકાસણી કરવી જરૂરી છે. અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશનોની કામગીરીને નિયંત્રિત અને સંચાલિત કરતી જોગવાઈઓ પણ છે.

૩૩. આમ, તે સ્પષ્ટ છે કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવાની બાબતમાં સેવાનું તત્વ સંકળાયેલું છે. ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવાથી પ્રમાણપત્ર ધારકને રસ્તા પર વાહન ચલાવવાનો લાભ મળે છે.

તેથી, સદર ૧૯૮૯ ના નિયમોના નિયમ ૮૧ હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવેલ ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવા માટેની ફીની વસૂલાત પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ સાથે વાજબી સહસંબંધ ધરાવતી જણાય છે અને કિવડ પ્રો કવો ની જરૂરિયાતને સંતોષે છે.”

૧૩. આમ, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવાની બાબતમાં સેવાનું તત્વ સંકળાયેલું છે. ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવાથી પ્રમાણપત્ર ધારકને રસ્તા પર વાહન ચલાવવાનો લાભ મળે છે. તેથી, સદર ૧૯૮૯ ના નિયમોના નિયમ ૮૧ હેઠળ જોગવાઈ કર્યા મુજબ ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવા માટેની ફીની વસૂલાત પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ સાથે વાજબી સહસંબંધ ધરાવતી જણાય છે અને કિવડ પ્રો કવો ની જરૂરિયાત પૂર્ણ કરે છે.

૧૪. જોકે, વાદગ્રસ્ત જોગવાઈઓમાં, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના દરેક દિવસ માટે તેને વિલંબનો કેસ જાહેર કરીને, “વધારાની ફી” ના નામ હેઠળ પચાસ રૂપિયાનો વધારાનો ચાર્જ વસૂલવાપાત્ર છે. વધારાના પચાસ રૂપિયાનો ચાર્જ પૂરી પાડવામાં આવતી સેવાઓ સાથે કોઈ સહસંબંધ ધરાવતો નથી, કે સદર ૧૯૮૯ ના અધિનિયમ અથવા

ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવા સંબંધિત પ્રસ્તુત નિયમો હેઠળ એવું દર્શાવવા માટે કંઈ નથી કે જો ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં નવીકરણ માટે અરજી દાખલ કરવામાં ન આવે, તો તેની માન્યતા અવધિ પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપતી વખતે અથવા તેનું નવીકરણ કરતી વખતે જે કરવાની જરૂર હોય તે ઉપરાંત કોઈ વધારાની ક્વાયત હાથ ધરવી પડશે. “વિલંબ” શબ્દનો સભાનપણે ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે, જે દર્શાવે છે કે નિયમ બનાવનાર સત્તામંડળના જણાવ્યા અનુસાર, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ કરાવવાનો કાયદા હેઠળ આદેશ છે. જોકે, મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૫૬, તે હેઠળ ઘડવામાં આવેલા સદર ૧૯૮૮ ના નિયમોના નિયમ ૬૨ થી ૭૩ માં આવી કોઈ જોગવાઈ મળી શકતી નથી, જે પરિવહન વાહનના માલિકને માન્યતા અવધિ પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ કરાવવાની ફરજ પાડે, તેની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ કરાવવામાં આવી નિષ્ફળતામાંથી કોઈ દંડાત્મક પરિણામો ઉદ્ભવવાની વાત તો દૂર રહી.

૧૫. ગુનાઓ, દંડ અને કાર્યપદ્ધતિ સાથે સંબંધિત સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ માં પણ કોઈ દંડાત્મક જોગવાઈ સમાવિષ્ટ નથી. અધિનિયમમાં એવી કોઈ દંડાત્મક જોગવાઈની ગેરહાજરીમાં જે જાહેર કરે કે જો આવા ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું તેની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં નવીકરણ કરવામાં ન આવે, તો વિલંબ બદલ કોઈ દંડ કે પેનલ્ટી થશે

અથવા વિલંબ કોઈ ગુનો બનશે, આવી કોઈ પેનલ્ટી તે પણ ફીના સ્વરૂપમાં વસૂલ કરી શકાય નહીં. એવું પણ અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે કલમ ૨૧૧ હેઠળ કેન્દ્ર સરકાર પાસે અનામત રાખવામાં આવેલી અવશિષ્ટ સત્તાનો ઉપયોગ અન્ય કોઈ નિયમનકારી/વળતરકારી ફી વસૂલવા માટે થઈ શકે છે. ઉપરોક્ત જોગવાઈ, જોકે, ફીના સ્વરૂપમાં ન હોય તેવી કોઈપણ બાબત વસૂલવા માટે સત્તાનો સ્ત્રોત બનતી નથી.

૧૬. તેના બદલે, કલમ ૩૯ અને ૫૬ માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓને ધ્યાને લેતાં, માન્ય ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની ગેરહાજરીમાં, તે પરિવહન વાહનને કાયદેસર રીતે નોંધાયેલું ગણવામાં આવશે નહીં અને માન્ય નોંધણી વિના, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૩૯ હેઠળ રસ્તા પર વાહન ચલાવવા પર પ્રતિબંધ છે. આમ, એવો નિષ્કર્ષ કાઢવામાં આવ્યો હતો કે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ હેઠળ મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ ફરજિયાત બનાવતી કોઈ જોગવાઈઓ, અથવા મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ મેળવવામાં નિષ્ફળતાના કિસ્સામાં મૂળભૂત કાયદા હેઠળ પૂરા પાડવામાં આવેલા દંડ અથવા પેનલ્ટીની ગેરહાજરીમાં, વધારાની ફી વસૂલતી નિયમોની જોગવાઈઓ *અલ્ટ્રા વાયરસ* ગણાશે.

૧૭. એવો નિષ્કર્ષ કાઢવામાં આવ્યો હતો કે :-

“૩૯. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ હેઠળ મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં

ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ ફરજિયાત બનાવતી કોઈ જોગવાઈ નથી, કે મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ મેળવવામાં નિષ્ફળતાના કિસ્સામાં મૂળભૂત કાયદા હેઠળ દંડ કે પેનલ્ટીની જોગવાઈ કરવામાં આવી નથી.

સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૬૪ અથવા કલમ ૬૫ હેઠળ આપવામાં આવેલી નિયમ બનાવવાની સત્તા હેઠળ, કેન્દ્ર સરકાર કે રાજ્ય સરકાર બંનેમાંથી કોઈને પણ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ ન કરાવવા બદલ દંડ કે પેનલ્ટી લાદવાની કોઈ સત્તા આપવામાં આવી નથી. તેથી, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી વસૂલવાને સેવાઓ પૂરી પાડવા સાથે કોઈ સંબંધ નથી પરંતુ તે પરિવહન માલિકને ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ કરાવવામાં તેની નિષ્ફળતા બદલ દંડિત કરવા માંગે છે. “વિલંબ” શબ્દના ઉપયોગને આ સંદર્ભમાં સમજવો પડશે. તેથી, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના દરેક દિવસ માટેનો વધારાનો ચાર્જ દંડાત્મક છે અને તે દંડ અથવા પેનલ્ટીનું સ્વરૂપ ધારણ કરે છે.

૪૦. એ સમજી શકાય કે મૂળભૂત કાયદા હેઠળ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ ન કરાવવાને ઉલ્લંઘન તરીકે જાહેર કરવામાં આવે જે દંડ અથવા પેનલ્ટીને આમંત્રણ આપે અને નિયમ

બનાવવાની કવાયત દ્વારા વિધાનમંડળના ડેલિગેટ તરીકે દંડ અથવા પેનલ્ટીનો દર નિર્ધારિત કરવાની સત્તા કેન્દ્ર સરકારને આપવામાં આવે. જોકે, એવી આકસ્મિક પરિસ્થિતિમાં જ્યાં પરિવહન વાહનનો માલિક ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ કરાવવામાં નિષ્ફળ જાય ત્યારે દંડ અથવા પેનલ્ટીના સ્વરૂપમાં કંઈક વસૂલવા માટે કેન્દ્ર સરકારને સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૬૪ હેઠળ કોઈ સ્પષ્ટ સત્તા આપવામાં આવી નથી.”

૧૮. રાજસ્થાન હાઇકોર્ટે એ સુસ્થાપિત કાનૂની સ્થિતિનું પણ વિશ્લેષણ કર્યું કે વિધાનમંડળનો ડેલિગેટ તેની નિયમ બનાવવાની સત્તાના ઉપયોગમાં, વિધાનમંડળ દ્વારા તેને આપવામાં આવેલી સ્પષ્ટ સત્તાથી આગળ વધી શકતો નથી અને પેરા નં. ‘૪૧’ માં નોંધ્યું કે :—

“૪૧. અમે સુસ્થાપિત કાનૂની સ્થિતિની ચર્ચા કરી છે કે સરકાર તેની નિયમ બનાવવાની સત્તાના ઉપયોગમાં વિધાનમંડળના ડેલિગેટ તરીકે કાર્ય કરે છે અને તે વિધાનમંડળ દ્વારા તેને આપવામાં આવેલી સ્પષ્ટ સત્તાથી આગળ વધી શકતી નથી. ગૌરવ કુમાર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટે, ડેલિગેટેડ લેજિસ્લેશનની સત્તાના ઉપયોગમાં ફી લાદવાની બાર કાઉન્સિલ ઓફ ઇન્ડિયાની સત્તાની ચર્ચા કરતી વખતે, કુંજ બિહારી લાલ બુટૈલ વિ. સ્ટેટ ઓફ એચ.પી. ના કેસમાં પોતાના નિર્ણય પર આધાર

રાખીને નીચે મુજબ ઠરાવ્યું હતું:

“પટ. સંસદના ડેલિગેટ તરીકે કાર્ય કરતી વખતે, એસ.બી.સી. અને બી.સી.આઇ. એડવોકેટ્સ એક્ટ હેઠળ નિયમો બનાવી શકે છે. જોકે, એસ.બી.સી. દ્વારા ઘડવામાં આવેલ કોઈપણ નિયમ માત્ર સહાયક છે અને મૂળ કાયદાની જોગવાઈઓ દ્વારા વિચારણા ન કરાયેલા મૂળભૂત અધિકારો, જવાબદારીઓ અથવા ગેરલાયકાતોને અસ્તિત્વમાં લાવવા માટે તેનો ઉપયોગ કરી શકાતો નથી. વધુમાં, નિયમો એડવોકેટ્સ એક્ટના હેતુ અને ઉદ્દેશ્ય સાથે સુસંગત હોવા જોઈએ, એટલે કે સામાન્ય બારની રચના અને કાનૂની પ્રેક્ટિશનરોનું નિયમન તથા તેમની લાયકાત, નોંધણી, પ્રેક્ટિસ કરવાનો અધિકાર અને શિસ્ત.”

ગૌરવ કુમાર વિ. યુનિયન ઓફ ઈન્ડિયા અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના ઉપરોક્ત કેસમાં, માનનીય સુપ્રીમ કોર્ટ દ્વારા નીચે મુજબ વધુ સ્પષ્ટતા કરવામાં આવી છે:

“પટ. કાયદો ડેલિગેટને ગૌણ કાયદો બનાવવાની સત્તા આપી શકે છે. આવી સત્તાઓ આપતી વખતે, કાયદાએ ખાસ કરીને નીતિ, સિદ્ધાંતો અને ધોરણો નિર્ધારિત કરવા પડશે જે ગૌણ સત્તામંડળને માર્ગદર્શન આપશે. કાયદાકીય નીતિ આમુખ અને કાયદાની જોગવાઈઓ પરથી નક્કી કરી શકાય છે. ડેલિગેટ તેની કાયદાકીય સત્તાઓ મૂળ કાયદામાંથી મેળવે છે. બંધારણમાંથી મેળવેલી સાર્વભૌમ કાયદાકીય

સત્તાઓ ધરાવતા વિધાનમંડળથી વિપરીત, સોંપાયેલ સત્તામંડળને મૂળ કાયદા દ્વારા સત્તાઓ આપવામાં આવે છે અને તેથી, સોંપાયેલ સત્તામંડળે જે કાયદા હેઠળ તેની રચના કરવામાં આવી છે તેની જોગવાઈઓનું સખતપણે પાલન કરવું આવશ્યક છે. તેથી, ડેલિગેટ કાયદાકીય નીતિમાં ફેરફાર કે બદલાવ કરી શકતો નથી. ડેલિગેટ કાયદાકીય નીતિથી આગળ વધીને અથવા કાયદા સાથે અસંગત જોગવાઈઓ બનાવીને મૂળ કાયદાની જોગવાઈઓને રદબાતલ કરી શકતો નથી.”.

૧૯. પેરા નં. ‘જર’ થી ‘પર’ માં વધુ અવલોકનો અહીં નીચે નોંધવા પ્રસ્તુત છે :-

“જર. તેથી, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતા અવધિ પૂરી થયા પછી નવીકરણ મેળવવામાં વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી વસૂલીને, કાયદાની કોઈપણ માન્ય સત્તા વિના અને ફી લાદવાની સત્તાના બહાના હેઠળ દંડ અથવા પેનલ્ટીના સ્વરૂપમાં કંઈક લાદવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો છે. વિલંબના દરેક દિવસ માટે વધારાની ફીની વસૂલાત નિયમનોના વહીવટના ખર્ચ સાથે કોઈ સહસંબંધ કે સંબંધ ધરાવતી નથી જેથી એમ કહી શકાય કે આ ફી સંપૂર્ણપણે નિયમનકારી પગલા તરીકે વસૂલ કરી શકાય. તેથી, તેને નિયમનકારી પગલાના ભાગ તરીકે પણ ગણી શકાય નહીં. યુ.પી. રાજ્ય અને અન્ય

વિ. વેમ ઓર્ગેનિક કેમિકલ્સ લિમિટેડ અને અન્ય ના કેસમાં, ઉપરોક્ત કાનૂની સ્થિતિ નીચે મુજબ સ્પષ્ટ કરવામાં આવી હતી:

“જ. પ્રશ્ન એ છે કે (સિન્થેટીક્સ ની ભાષા ઉછીની લઈએ તો) શું નિયમનોના બહાના હેઠળ એવો કાયદો કે જે તેના મૂળ તત્વ અને સારમાં, જેમ કે અમે વર્તમાન કાયદાને જોઈએ છીએ, એવી ફી કે વસૂલાત છે જેને નિયમનના વહીવટના ખર્ચ કે વ્યય સાથે કોઈ સંબંધ નથી, તેને સંપૂર્ણપણે નિયમનકારી પગલા તરીકે લાદી શકાય? વાદગ્રસ્ત કાયદાના મૂળ તત્વ અને સાર પરથી મૂલ્યાંકન કરતાં, અમારો ચોક્કસપણે એવો અભિપ્રાય છે કે આ વસૂલાતોને નિયમનકારી પગલાંના ભાગ તરીકે ગણી શકાય નહીં.” રાજ્ય દ્વારા એવું દર્શાવવા માટે કોઈ સામગ્રી રજૂ કરવામાં આવી નથી કે તે ડીનેચર્ડ સ્પિરિટના કોઈપણ વધુ નિયમન માટે કોઈ વધારાનો ખર્ચ ભોગવી રહ્યું હતું. નિયમ ૩(એ) હેઠળની વસૂલાતની યોગ્યતા અંગે શંકાનો કોઈપણ અવશેષ આ અદાલતના ત્રણ ન્યાયાધીશો દ્વારા સિન્થેટીક્સ દ્વારા દાખલ કરાયેલ રિટ પિટિશનમાં તે જ વસૂલાતને પડકારતા પસાર કરવામાં આવેલા હુકમથી અસરકારક રીતે દૂર થયેલો ગણવો જોઈએ, જેમ કે અમે અગાઉ નોંધ્યું છે. તે હુકમના પરિણામે સિન્થેટીક્સ એન્ડ

કેમિકલ્સ લિમિટેડ ને નિયમ ૩(એ) હેઠળ ચૂકવણીમાંથી રાહત મળી હતી. વર્તમાન સામાવાળાઓના કેસો અને સિન્થેટીક્સ વચ્ચેનો એકમાત્ર તફાવત એ હતો કે સામાવાળાઓએ હાઈકોર્ટ સમક્ષ વસૂલાતને પડકારવાનું પસંદ કર્યું હતું. સમાન સ્થિતિમાં રહેલા સામાવાળાઓને સમાન રાહતનો ઇનકાર કરવા માટે તે કોઈ તર્કસંગત આધાર બની શકે નહીં. (જુઓ અનિલ કુમાર નેઓટિયા વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા (૧૯૯૮) ૨ એસસીસી ૫૮૭). આવા કોઈપણ સહસંબંધના અભાવે, નિયમ ૩ હેઠળની ફી એ વધારાના નિયમનના હેતુ માટે કે આપેલી કોઈપણ સેવા માટે વસૂલવામાં આવતી કોઈ ફી જ નથી પરંતુ વાસ્તવમાં ફીના બહાના હેઠળ કર છે.”

૪૩. તેથી, વધારાની ફી લાદવાની જોગવાઈ જે કરવા માંગે છે તે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ ન કરાવવા બદલ દંડાત્મક પગલું અપનાવવાનું છે. મોડી ફી (લેટ ફી) ની જોગવાઈ દંડ અથવા પેનલ્ટીના સ્વરૂપની છે. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. એસોસિએશન ઓફ યુનિફાઈડ ટેલિકોમ સર્વિસ પ્રોવાઈડર્સ ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, જો ગ્રાહક નિયત તારીખની અંદર બિલ ચૂકવવામાં નિષ્ફળ જાય તેવા સંજોગોમાં મોડી ફીની જોગવાઈને પેનલ્ટી તરીકે ગણવામાં આવી હતી. માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા

નીચે મુજબના પ્રસ્તુત અવલોકનો કરવામાં આવ્યા હતા:

“૧૪૬. લેટ ફી એ લાયસન્સધારક દ્વારા વસૂલવામાં આવતો દંડ છે જો ગ્રાહક નિયત તારીખની અંદર બિલ ચૂકવવામાં નિષ્ફળ જાય. કેટલીકવાર ચૂકવણીના સમયે સદ્ભાવનાના પ્રતીક તરીકે લાયસન્સધારક દ્વારા મોડી ફી માફ કરવામાં આવે છે. લાયસન્સધારક તરફે કરવામાં આવેલી રજૂઆત એ છે કે લાયસન્સ ફી ઉપજેલી આવક પર ચૂકવવાપાત્ર હોવી જોઈએ. જે ઉપજ્યું નથી, તે આવકનો ભાગ બની શકે નહીં.”

૪૪. વાસ્તવમાં, રાજા રામ અને અન્ય વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ડી.બી. સિવિલ રિટ પિટિશન નં. ૬૪૨૮/૨૦૨૪) ના કેસમાં સામાવાળા-યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલા જવાબ/સામા સોગંદનામામાં જણાવાયું છે કે વધારાની ફી લાદવાની પ્રસ્તાવિત કાર્યવાહી અન્ય બાબતોની સાથે નવીકરણ પ્રક્રિયામાં વિલંબ સામે અવરોધક તરીકે જરૂરી માનવામાં આવી હતી. ઉપરોક્ત રિટ અરજીમાં દાખલ કરવામાં આવેલા જવાબના સંબંધિત અંશો નીચે મુજબ પુનઃપ્રસ્તુત કરવામાં આવે છે:

“..... (૨) નીચે વર્ણવ્યા મુજબ, એક કાયદેસરના ઉદ્દેશ્ય માટે લોકશાહી સમાજમાં વધારાની ફી લાદવાની પ્રસ્તાવિત કાર્યવાહી જરૂરી હતી:

(એ) સમયસર નવીકરણ: વધારાની ફી લાદવાનો પ્રાથમિક ઉદ્દેશ્ય વાહન માલિકોને તેમના ફિટનેસ પ્રમાણપત્રોનું સમયસર નવીકરણ કરવા માટે પ્રોત્સાહિત કરવાનો છે. સમયસર નવીકરણ સુનિશ્ચિત કરે છે કે રસ્તાઓ પરના વાહનો કાયદેસર રીતે નોંધાયેલા છે અને જરૂરી નિયમનકારી અને સલામતી આવશ્યકતાઓને પૂર્ણ કરે છે. આ સક્રિય વાહનોનો અદ્યતન ડેટાબેઝ જાળવવામાં મદદ કરે છે, જે અસરકારક ટ્રાફિક વ્યવસ્થાપન અને કાયદાના અમલીકરણ માટે આવશ્યક છે.

(બી) પાલનને પ્રોત્સાહન: વધારાની ફી લાદવી એ નવીકરણ પ્રક્રિયામાં વિલંબ સામે અવરોધક તરીકે કામ કરે છે. તે વાહન માલિકોને નિર્દિષ્ટ સમયમર્યાદામાં તેમની આરસીનું નવીકરણ કરવાની કાનૂની આવશ્યકતાઓનું પાલન કરવા પ્રોત્સાહિત કરે છે. આ મુદતવીતી નોંધણી સાથે ચાલતા વાહનોની સંખ્યા ઘટાડવામાં મદદ કરે છે, જે સલામતી માટે જોખમ ઊભું કરી શકે છે અને કાનૂની મુશ્કેલીઓ તરફ દોરી શકે છે.

(સી) નિયમોનો અમલ: વધારાની ફી લાદવાથી વાહન નોંધણી સંબંધિત સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સનો અમલ કરવામાં મદદ મળે છે. તે સ્પષ્ટ સંદેશ આપે છે કે નિયમોનું

પાલન ન કરવું સહન કરવામાં આવશે નહીં અને સમયસર ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ ન કરવાના પરિણામો ભોગવવા પડશે.”

૪૫. સામાવાળા-યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલા જવાબ પરથી, વધારાની ફી લાદવા પાછળની નીતિ કે જેમાં તેના ઉદ્દેશ્યો પૈકીના એક ઉદ્દેશ્ય તરીકે અવરોધક ઉદ્દેશ્યનો સમાવેશ થાય છે તે પોતે જ જોગવાઈને દંડાત્મક બનાવે છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ હેઠળ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ ફરજિયાત બનાવતી કોઈ કાયદાકીય નીતિની ગેરહાજરીમાં, વધારાની ફી લાદવા પાછળના ઉદ્દેશ્ય તરીકે જે દર્શાવવામાં આવ્યું છે તે દર્શાવે છે કે નિયમ બનાવનાર સત્તામંડળ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેના નવીકરણ પર આગ્રહ રાખવા માટે તેની નિયમ બનાવવાની સત્તાથી આગળ વધી ગયું છે.

જેમ કે અમે ઉપર પહેલેથી જ ઠરાવ્યું છે કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ ન કરાવવું તે પોતે જ કાયદાની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન પરિણમતું નથી, પરંતુ માત્ર ત્યારે જ જ્યારે નોંધણી પ્રમાણપત્ર વિનાનું વાહન રસ્તા પર દોડાવવામાં આવે છે, ત્યારે કાયદાનું ઉલ્લંઘન થાય છે.

૪૬. ભારતના વિદ્વાન એડિશનલ સોલિસિટર જનરલે સદર ૧૯૮૮ ના

અધિનિયમની કલમ ૨૧૦સી(સી) અને કલમ ૨૧૧ માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓ પર ખૂબ ભાર મૂક્યો છે અને સૌ પ્રથમ એવી રજૂઆત કરી છે કે અધિનિયમના હેતુઓ માટે અન્ય કોઈપણ ફી લાદવા માટે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૧ હેઠળ કેન્દ્ર સરકારને આપવામાં આવેલી વ્યાપક સત્તાઓને ધ્યાનમાં રાખીને, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રના નવીકરણમાં વિલંબ બદલ વધારાની ફી લાદવા સામેનો પડકાર એ આધારે ટકી શકે નહીં કે આ વસૂલાત સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૬૪ ની જોગવાઈઓથી અલ્ટ્રા વાયર્સ છે. ભારતના વિદ્વાન એડિશનલ સોલિસિટર જનરલની વૈકલ્પિક રજૂઆત એવી છે કે જો આ વસૂલાત દંડાત્મક સ્વરૂપની હોય તો પણ, અવરોધક પગલા તરીકે, કોઈપણ સંજોગોમાં ગુનાઓ, દંડ અને કાર્યપદ્ધતિ સંબંધિત સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ માં સ્થાન ધરાવતી કલમ ૧૧૦સી દાખલ કર્યા પછી, પરિવહન વાહનોના માલિકો મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રોનું નવીકરણ કરાવે તે સુનિશ્ચિત કરવા માટે અવરોધક પગલા તરીકે આવી જોગવાઈ કરવા સુધી કેન્દ્ર સરકારની સત્તા વિસ્તરે છે. એમ. રથિનાસ્વામી અને અન્ય વિ. સ્ટેટ ઓફ તમિલનાડુ અને અન્ય (ઉપર મુજબ); ગવર્નમેન્ટ ઓફ આંધ્રપ્રદેશ અને અન્ય વિ. પી. લક્ષ્મી દેવી (શ્રીમતી) અને ધર્મેન્દ્ર કિરથલ વિ. સ્ટેટ ઓફ ઉત્તર પ્રદેશ અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસોમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણયો પર આધાર રાખીને એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે સદર ૧૯૮૮ ના

અધિનિયમની કલમ ૬૪, ૨૧૦સી અને ૨૧૧ માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓનું સુમેળભર્યું અર્થઘટન કરવું જોઈએ જે કેન્દ્ર સરકારને આવી જોગવાઈ કરવાની સત્તા આપે છે.

૪૭. એ સાચું છે કે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૧ ખૂબ જ વ્યાપક શબ્દોમાં ઘડાયેલી છે અને સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની અન્ય કોઈપણ જોગવાઈમાં તે બાબતની કોઈ સ્પષ્ટ જોગવાઈની ગેરહાજરી હોવા છતાં, નિયમ બનાવવાની સત્તાના ઉપયોગમાં ફી લાદવા માટે કેન્દ્ર સરકારના હાથમાં અવશિષ્ટ સત્તાનો સ્ત્રોત છે. જોકે, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૧ માં સમાવિષ્ટ નિયંત્રક અને યોગ્યતા ઠરાવતો ખંડ સ્પષ્ટ કરે છે કે આવી વ્યાપક સત્તાનો ઉપયોગ અરજીઓ, દસ્તાવેજોના સુધારા, પ્રમાણપત્રો જારી કરવા, લાયસન્સ, પરમિટ, ટેસ્ટ, એન્ડોર્સમેન્ટ, બેજ, પ્લેટ, કાઉન્ટરસિગ્નેચર, અધિકૃતતા, આંકડાઓ અથવા દસ્તાવેજો કે હુકમોની નકલો પૂરી પાડવા અને સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ અથવા તે હેઠળ બનાવેલા અન્ય કોઈપણ નિયમ હેઠળના અધિકારીઓ અને સત્તામંડળો દ્વારા કોઈપણ સેવા પૂરી પાડવા સાથે સંકળાયેલા અન્ય કોઈપણ હેતુ અથવા બાબત માટે, જે જરૂરી માનવામાં આવે તેવી ફી લાદવા માટે જ કરી શકાય છે. તેથી, આ સત્તા, ગમે તેટલી વ્યાપક હોવા છતાં, ફી લાદવાના હેતુ માટે જ ઉપયોગમાં લેવી જોઈએ. અમે ઉપર સ્ટેટ ઓફ એમ.પી. અને અન્ય વિ. રોકેશ સેઠી અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા સદર ૧૯૮૮

ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૧ ના કરવામાં આવેલા અર્થઘટનનો પહેલેથી જ સંદર્ભ લીધો છે, જેમાં માનનીય સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું હતું કે સંસદનો હેતુ એ હતો કે ફી અથવા રકમ લાદવાની ચોક્કસ સત્તા દ્વારા આવરી ન લેવાયેલી આકસ્મિકતાઓ, જેમાં રાજ્ય તરફથી કોઈપણ સેવા પૂરી પાડવા સહિતની કેટલીક પ્રવૃત્તિઓ સામેલ હોય, તેના પર કાયદેસર રીતે શુલ્ક વસૂલ કરી શકાય અથવા ફી કે રકમ લાદી શકાય. તેનો અર્થ એ થાય કે, આ વસૂલાત અનિવાર્યપણે ફીના સ્વરૂપમાં જ હોવી જોઈએ.

સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ ની કલમ ૨૧૧ એ કંઈક કરવામાં નિષ્ફળ જવાના આધારે કોઈપણ દંડાત્મક ચાર્જ અથવા દંડ કે પેનલ્ટી લાદવા માટેની સત્તાનો સ્ત્રોત નથી, જે અન્યથા સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની યોજના હેઠળ પૂરી પાડવામાં આવી નથી.

૪૮. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦સી(સી) માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓ પર આધારિત રજૂઆતને સ્વીકારવામાં અમે અસમર્થ છીએ. ઉપરોક્ત જોગવાઈ સુધારા અધિનિયમ (નં. ૩૨/૨૦૧૯) દ્વારા તારીખ ૦૧.૧૦.૨૦૨૦ થી દાખલ કરવામાં આવી હતી. ઉપરોક્ત જોગવાઈ સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ હેઠળ પૂરા પાડવામાં આવેલા ગુનાઓ, દંડ અને કાર્યપદ્ધતિની વૈધાનિક યોજનાનો એક ભાગ છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦સી તેના ખંડ (એ), (બી) અને (સી) માં ગણાવેલા હેતુઓ માટે નિયમો બનાવવાની સત્તા કેન્દ્ર સરકારને

આપે છે. દંડ સંબંધિત મૂળભૂત જોગવાઈઓ સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૭૭ થી ૧૯૮એ અને કલમ ૨૦૦ માં સમાવિષ્ટ છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૯૯ અને ૧૯૯એ તથા ૨૦૦ ગુનાઓ અને અમુક ગુનાઓની સમાધાનની જોગવાઈ કરે છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૯૯બી દંડની સુધારણા માટેની જોગવાઈ કરે છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૦૨ વોરંટ વિના ધરપકડ કરવાની સત્તા પૂરી પાડે છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૦૩ અને ૨૦૪ શ્વાસ પરીક્ષણ અને પ્રયોગશાળા પરીક્ષણની જોગવાઈ કરે છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૦૫ વાહન ચલાવવા માટે અયોગ્યતાના પૂર્વાનુમાન સાથે સંબંધિત છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૦૬ અને ૨૦૭ હેઠળ નોંધણી પ્રમાણપત્ર, પરમિટ વગેરે વિના વપરાતા વાહનને જપ્ત કરવાની અને દસ્તાવેજ જપ્ત કરવાની સત્તા પોલીસને આપવામાં આવી છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૦૮ કોન્સિઝન્સ લીધા પછી અદાલત દ્વારા કેસોના સંક્ષિપ્ત નિકાલ સાથે સંબંધિત છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦એ રાજ્ય સરકારને દંડ વધારવાની સત્તા સાથે સંબંધિત છે જ્યારે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦બી એવી જોગવાઈ કરે છે કે જે કોઈપણ સત્તામંડળને અધિનિયમની જોગવાઈઓ લાગુ કરવાની સત્તા આપવામાં આવી છે, જો આવું સત્તામંડળ અધિનિયમ હેઠળ ગુનો કરે છે, તો તે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ હેઠળ તે ગુનાને અનુરૂપ બમણા દંડ

માટે જવાબદાર રહેશે.

ગુનાઓ, દંડ અને કાર્યપદ્ધતિ સંબંધિત સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ માં સમાવિષ્ટ વિવિધ જોગવાઈઓનું ઝીણવટભર્યું વાંચન અને વિશ્લેષણ કાયદાકીય યોજના દર્શાવે છે કે વિધાનમંડળે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કોઈપણ જોગવાઈઓના કોઈપણ ચોક્કસ પ્રકારના ઉદ્ધંધન બદલ નવો દંડ અથવા પેનલ્ટી લાદવાની કોઈપણ સત્તા કેન્દ્ર સરકાર અથવા રાજ્ય સરકારને સભાનપણે સોંપી નથી. પરંતુ, જ્યાં પણ વિધાનમંડળને જરૂરી જણાયું છે, ત્યાં તેણે નિર્દિષ્ટ કર્યું છે કે કયા પ્રકારનું ઉદ્ધંધન દંડ અથવા પેનલ્ટી અથવા ગુનાઓના સ્વરૂપમાં દંડાત્મક પરિણામો આકર્ષિત કરશે. શરૂઆત કરવા માટે, વિધાનમંડળે ફી અથવા લાદવાપાત્ર પેનલ્ટીની રકમ અથવા દંડ કે પેનલ્ટી આકર્ષિત કરતા ઉદ્ધંધનો પણ નિર્ધારિત કર્યા છે. તે પ્રકરણમાં પહેલેથી જ નિર્દિષ્ટ કરેલા દંડને સુધારવા અથવા ગુણાકાર કરવાની મર્યાદિત સત્તા સરકારોને સોંપવામાં આવી છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૯૯બી કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા સૂચિત કરવામાં આવે તે મુજબ, મોટર વ્હીકલ્સ (એમેન્ડમેન્ટ) એક્ટ, ૨૦૧૯ ના અમલની તારીખથી દરેક વર્ષના એપ્રિલના ૧લા દિવસે વાર્ષિક ધોરણે અસ્તિત્વમાં રહેલા દંડના મૂલ્યના દસ ટકાથી વધુ ન હોય તેટલી રકમ દ્વારા દંડની સુધારણા માટેની જોગવાઈ કરે છે. તેવી જ રીતે, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦એ જોગવાઈ કરે છે કે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા બનાવેલી શરતોને આધીન,

રાજ્ય સરકાર સત્તાવાર ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા, અધિનિયમ હેઠળના દરેક દંડ પર લાગુ કરવા માટે, એકથી ઓછો નહીં અને દસથી વધુ નહીં તેવો ગુણક નિર્દિષ્ટ કરશે અને આવો સુધારેલો દંડ તે રાજ્યમાં અમલમાં રહેશે અને તે કલમના હેતુ માટે રાજ્ય સરકાર દ્વારા વર્ગીકૃત કરવામાં આવે તે મુજબ મોટર વાહનોના વિવિધ વર્ગો માટે જુદા જુદા ગુણક લાગુ કરી શકાય છે.

તેથી, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ હેઠળ પૂરા પાડવામાં આવેલા દંડ સિવાય નવો દંડ લાદવો તે કેન્દ્ર સરકાર અથવા રાજ્ય સરકારના અધિકારક્ષેત્રમાં નથી પરંતુ જવાબદારી ઉપર જણાવ્યા મુજબ જોગવાઈઓ હેઠળ નિયત રીતે સુધારણા અથવા વધારાના વ્યાપ પૂરતી જ મર્યાદિત છે.

સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦સી રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગો માટે ડિઝાઈન, બાંધકામ અને જાળવણીના ધોરણો; કલમ ૧૯૮એ ના પેટા-કલમ (૩) હેઠળ અદાલત દ્વારા ધ્યાને લેવામાં આવી શકે તેવા અન્ય પરિબળો અને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિયત કરવામાં આવેલી અથવા કરવાની હોય તેવી અન્ય કોઈપણ બાબત માટે નિયમો બનાવવાની સત્તા કેન્દ્ર સરકારને આપે છે. તેથી, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૨૧૦સી(સી) હેઠળ નિયમો બનાવવાની સત્તા, પ્રકૃતિમાં વ્યાપક અને સામાન્ય હોવા છતાં, ગુનાઓ, દંડ અને કાર્યપદ્ધતિ સંબંધિત સદર

૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓની યોજના હેઠળ કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવેલી અથવા કરવાની હોય તેવી કોઈપણ બાબતના સંબંધમાં વિધાનમંડળના ડેલિગેટ તરીકે વાપરવી પડશે. અમે પ્રકરણ ૧૩ હેઠળ દંડ સંબંધિત એવી કોઈ જોગવાઈ શોધી શક્યા નથી જે કેન્દ્ર સરકારને માત્ર એ આધારે દંડ અથવા પેનલ્ટી લાદવાની સત્તા આપે કે પરિવહન વાહનનો માલિક ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેનું નવીકરણ કરાવવામાં નિષ્ફળ ગયો છે. સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમના પ્રકરણ ૧૩ ની જોગવાઈઓ હેઠળ નિર્દિષ્ટ કરાયેલા દંડ, અન્ય બાબતોની સાથે, નોંધણી વિના મોટર વાહનનો ઉપયોગ કરવા બદલ દંડાત્મક પરિણામોની જોગવાઈ કરે છે. જેમ આપણે ઉપર ચર્ચા કરી છે તેમ, સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૩૯ અને ૫૬ નું સંયુક્ત વાંચન દર્શાવે છે કે જ્યાં પરિવહન વાહનના ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય છે, ત્યાં તેની નોંધણી માન્ય રીતે નોંધાયેલ નથી તેમ માનવામાં આવે છે અને તેથી, તેને ચલાવી શકાતું નથી અને રસ્તા પર ચલાવી શકાતું નથી. આવી આકસ્મિક પરિસ્થિતિમાં, જ્યાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ કરાવ્યા વિના પરિવહન વાહન રસ્તા પર ચલાવવામાં આવે છે, તો તે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની કલમ ૧૯૨ હેઠળ દંડાત્મક પરિણામોને આમંત્રણ આપશે. આવી પરિસ્થિતિમાં, કેન્દ્ર સરકાર કાયદા હેઠળ પૂરા પાડવામાં આવેલા દંડ લાદવા માટે યોગ્ય પદ્ધતિ પૂરી પાડતી સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમની

કલમ ૨૧૦સી(સી) હેઠળની સત્તાઓના ઉપયોગમાં યોગ્ય નિયમો બનાવી શકે છે. નિયમ બનાવવાની સત્તા સક્ષમ અધિનિયમમાં સમાવિષ્ટ મૂળભૂત જોગવાઈઓ માટે માત્ર સહાયક છે અને નિયમ બનાવવાની સત્તાના બહાના હેઠળ, દંડ અથવા પેનલ્ટી લાદીને કોઈપણ દંડાત્મક પગલાં એવી બાબત માટે લઈ શકાતા નથી જેને કાયદાની જોગવાઈઓના ઉદ્ધંધન તરીકે જાહેર કરવામાં આવી નથી. જો સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમમાં સમાવિષ્ટ મૂળભૂત જોગવાઈઓ તેની માન્યતા અવધિ પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ ન કરાવવા માટે કોઈ દંડાત્મક પરિણામની જોગવાઈ કરતી નથી, તો મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ કરાવવામાં નિષ્ફળતા બદલ દંડાત્મક જોગવાઈ નિયમ બનાવવાની સત્તાના બહાના હેઠળ આપી શકાય નહીં. તેથી, અસંખ્ય નિર્ણયો પર આધાર રાખીને સુમેળભર્યા અર્થઘટન પર આધારિત દલીલ નિષ્ફળ થવી જ જોઈએ.

૪૯. ગૌરવ કુમાર વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં, નિયમ બનાવવાની સત્તાની મર્યાદા સંબંધિત સિદ્ધાંતો સ્પષ્ટપણે દર્શાવવામાં આવ્યા હતા, જેમ કે ઉપર ટાંકેલા પેરા ૫૮ અને ૫૯ માં ઠરાવવામાં આવ્યું હતું. નિયમ બનાવવાની સત્તા માત્ર સહાયક છે અને મૂળ કાયદાની જોગવાઈઓ દ્વારા વિચારણા ન કરાયેલા મૂળભૂત અધિકારો, જવાબદારીઓ અથવા ગેરલાયકાતોને અસ્તિત્વમાં લાવવા માટે તેનો ઉપયોગ કરી શકાતો નથી અને નિયમો અધિનિયમના ઉદ્દેશ્ય

અને હેતુ સાથે સુસંગત હોવા જોઈએ. એ વાત પર ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે કે ડેલિગેટ તેની કાયદાકીય સત્તાઓ મૂળ કાયદામાંથી મેળવે છે. બંધારણમાંથી મેળવેલી સાર્વભૌમ કાયદાકીય સત્તાઓ ધરાવતા વિધાનમંડળથી વિપરીત, સોંપાયેલ સત્તામંડળને મૂળ કાયદા દ્વારા સત્તાઓ આપવામાં આવે છે અને તેથી, સોંપાયેલ સત્તામંડળે જે કાયદા હેઠળ તેની રચના કરવામાં આવી છે તેની જોગવાઈઓનું સખતપણે પાલન કરવું આવશ્યક છે. તેથી, ડેલિગેટ કાયદાકીય નીતિમાં ફેરફાર કે બદલાવ કરી શકતો નથી. ડેલિગેટ કાયદાકીય નીતિથી આગળ વધીને અથવા કાયદા સાથે અસંગત જોગવાઈઓ બનાવીને મૂળ કાયદાની જોગવાઈઓને રદબાતલ કરી શકતો નથી.

વધારાની ફીના બહાના હેઠળ, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેના નવીકરણ માટે અરજી કરવામાં નિષ્ફળતા પર દંડની આવી કોઈ યોજનાની ગેરહાજરીમાં દંડની કાયદાકીય નીતિ દાખલ કરવામાં આવી છે.

૫૦. અરજદારો તરફે વિદ્વાન વકીલે ચેન્નાઈ સિટી ઓટો ઓટુનરગલ સંગમ વિ. ધ સેક્રેટરી, મિનિસ્ટ્રી ઓફ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ એન્ડ હાઇવેઝ અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં મદ્રાસ હાઇકોર્ટના નિર્ણય પર ભારે આધાર રાખ્યો છે. તે કેસમાં, ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી લાદતા સદર

૧૯૮૯ ના નિયમોના નિયમ ૮૧ માં વર્ષ ૨૦૧૬ માં કરવામાં આવેલો સુધારો મુખ્યત્વે એ આધારે પડકાર હેઠળ હતો કે આવી વસૂલાત નિર્દિષ્ટ ફી ઉપરાંત દંડ અથવા પેનલ્ટીના સ્વરૂપમાં હતી જ્યારે સદર ૧૯૮૮ ના અધિનિયમ અને સદર ૧૯૮૯ ના નિયમોની જોગવાઈઓ આવી દંડાત્મક વસૂલાતને અધિકૃત કરતી નથી. કાયદેસરતા સામેના પડકારની તપાસ કરતી વખતે, ફીની સુધારણા પર વિચારણા કરવા માટે રચાયેલી સમિતિના અવલોકનો અને ભલામણોને ધ્યાને લેવામાં આવી હતી જેમાં નોંધવામાં આવ્યું હતું કે ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થાય તે પહેલાં તેના નવીકરણ ન કરવા માટે કોઈ દંડ નિર્ધારિત ન હોવાથી, આવા વાહનો મુદતવીતી ફિટનેસ પ્રમાણપત્રો પર ચાલવાની સંભાવના છે. તેથી, તે વલણને રોકવા માટે, સમયસર ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું નવીકરણ ન કરાવવા બદલ દંડ લાદવો જરૂરી માનવામાં આવ્યો હતો.

તે મદ્રાસ હાઈકોર્ટ માટે વસૂલાત દંડાત્મક હતી તેવા નિષ્કર્ષ પર આવવાનો મુખ્ય આધાર બન્યો હતો. રાજા રામ અને અન્ય વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય (ડી.બી. સિવિલ રિટ પિટિશન નં. ૬૪૨૮/૨૦૨૪) માં સામાવાળા-યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલ જવાબ/સોગંદનામાની સામગ્રી, ચેન્નાઈ સિટી ઓટો ઓટુનરગલ સંગમ વિ. ધ સેક્ટરી, મિનિસ્ટ્રી ઓફ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ એન્ડ હાઈવેઝ અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં મદ્રાસ હાઈકોર્ટ દ્વારા નિર્ણયના પેરા ૧૩ માં વિચારણા કરવામાં આવેલી સમિતિની

ભલામણો/અવલોકનો સાથે સરખાવવામાં આવે, તો તે સ્પષ્ટ થશે કે આ અરજીઓમાં પડકારવામાં આવેલી વધારાની ફી વસૂલવાની યોજના ચાલુ રાખવા માટે પણ ઉદ્દેશ્ય એક જ રહે છે. તેથી, આ વસૂલાત નિઃશંકપણે દંડાત્મક સ્વરૂપની છે.

૫૧. અમારી ચર્ચા, વિશ્લેષણ અને નિષ્કર્ષને ધ્યાને લેતાં, અત્યંત નમ્રતા સાથે, અમે ‘કે’ સવકાશ ઓટો રિક્ષા સંઘ શ્રૂ ટ્રસ્ટી શ્રી પ્રદીપ શંકર ભાલેરાવ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા શ્રૂ મિનિસ્ટ્રી ઓફ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ એન્ડ હાઇવેઝ અને અન્ય (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં બોમ્બે હાઇકોર્ટ દ્વારા લેવાયેલા ડ્રજિક્ટીવ સાથે સંમત થવામાં અસમર્થ છીએ.

૫૨. પરિણામે, અમે જાહેર કરીએ છીએ કે સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૮ ના નિયમ ૮૧ ના ક્રમ નં. ૧૧એ સાથે જોડાયેલી નોંધ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૨૧૧ સાથે વંચાણે લેતાં કલમ ૬૪(ઓ) ની જોગવાઈઓથી અલ્ટ્રા વાયરસ છે અને તેથી તેને કાયદામાં બિન-અમલી જાહેર કરવામાં આવે છે. અરજદારો દ્વારા દાખલ કરવામાં આવેલી ફિટનેસ પ્રમાણપત્રના નવીકરણ માટેની અરજી પર વિચારણા કરવાની બાબતમાં, સામાવાળાઓ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતા અવધિ પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે કોઈ વધારાની ફી વસૂલશે નહીં.”

૨૦. સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૮ ના નિયમ ૮૧ હેઠળ વધારાની

ફીની વસૂલાતને પડકારવાની બાબતમાં રાજસ્થાન હાઈકોર્ટના વિજ્ઞાન ચુકાદાનું અધ્યયન કર્યા પછી, અમે રાજસ્થાન હાઈકોર્ટ દ્વારા આપવામાં આવેલા અભિપ્રાય સાથે સંપૂર્ણપણે સંમત છીએ. “ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીના વિલંબના દરેક દિવસ માટે” પચાસ રૂપિયાની વધારાની ફી વસૂલવા માંગે છે તે હદ સુધી નિયમ ૮૧ અલ્ટ્રા વાયરસ હોવાની બાબતમાં ત્રણ હાઈકોર્ટ દ્વારા લેવાયેલા ઉપરોક્ત દ્રષ્ટિકોણથી અલગ થવાનું અમને કોઈ કારણ જણાતું નથી.

૨૧. તેથી, ડી.બી. સિવિલ રિટ પિટિશન નં. ૧૪૨૫૮/૨૦૨૪ માં તારીખ ૧૯.૧૨.૨૦૨૪ ના ચુકાદા અને હુકમમાં રાજસ્થાન હાઈકોર્ટના વિગતવાર અવલોકનોને સ્વીકારીને, તે જ નિયમો અને શરતોમાં, અમે હાલની અરજીને મંજૂર કરવાનું યોગ્ય અને ઉચિત માનીએ છીએ.

૨૨. જોકે, છૂટા પડતાં પહેલાં, કુસુમ ઇન્ગોર્પ્સ એન્ડ એલોયસ લિમિટેડ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય [(૨૦૦૪) ૬ એસ.સી.સી. ૨૫૪] માં સર્વોચ્ચ અદાલતના ચુકાદાની નોંધ લેવી અમને ઉપયોગી જણાય છે, જેમાં એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે જો કોઈ કાયદો પસાર થવાથી કાર્યવાહીનું કારણ ઉપસ્થિત થાય છે, તો તેની બંધારણીયતાને પડકારતી રિટ અરજી દેશની કોઈપણ હાઈકોર્ટમાં દાખલ કરી શકાય છે, શરત એ કે અદાલત પાસે જરૂરી પ્રાદેશિક અધિકારક્ષેત્ર હોવું જોઈએ. જોકે, ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ ના ખંડ (૨) માં સમાવિષ્ટ જોગવાઈઓને

ધ્યાને રાખીને સંસદીય અધિનિયમની બંધારણીયતાને પડકારતી રિટ અરજી પર પસાર કરવામાં આવેલો હુકમ, ભલે તે વચગાળાનો હોય કે અંતિમ, અલબત્ત અધિનિયમની લાગુ પડવાની ક્ષમતાને આધીન સમગ્ર ભારતના પ્રદેશમાં અમલમાં રહેશે. સદર નિર્ણયનું અધ્યયન કર્યા પછી, અમે ફક્ત એટલું નોંધી શકીએ છીએ કે હાલની અરજીમાં પડકાર કેન્દ્રીય સંસદીય કાયદા એટલે કે મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ હેઠળ ઘડવામાં આવેલા સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ ની જોગવાઈઓની કાયદેસરતા સામે છે. અમારા સુવિચારિત અભિપ્રાય મુજબ, **કુસુમ ઈન્ગોર્ટ્સ (ઉપર મુજબ)** માં સર્વોચ્ચ અદાલતનો નિર્ણય અન્ય હાઈકોર્ટ દ્વારા તેમના પ્રાદેશિક અધિકારક્ષેત્રમાં નિર્ધારિત કાયદાને અનુસરવા માટે પૂરતું માર્ગદર્શન પૂરું પાડે છે. તદુપરાંત, અગાઉ ચર્ચા કરાયેલા તેમના નિર્ણયોમાં નોંધાયેલી ત્રણ હાઈકોર્ટ દ્વારા લેવાયેલા દ્રષ્ટિકોણથી અલગ થવાનું અમને કોઈ કારણ જણાતું નથી.

૨૩. સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ મદ્રાસ હાઈકોર્ટ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા તારીખ ૦૩.૦૪.૨૦૧૭ ના ચુકાદા અને હુકમ સામેના પડકારના સંબંધમાં, એટલું કહેવું પૂરતું છે કે તારીખ ૦૪.૦૬.૨૦૧૭ ના હુકમ દ્વારા અપીલ માટેની પરવાનગી આપતી વખતે, મદ્રાસ હાઈકોર્ટના નિર્ણયના અમલ અને કામગીરી પર સ્ટે આપવામાં આવ્યો નથી. તદુપરાંત, અદાલત દ્વારા કરવામાં આવેલી પૃચ્છા પર, પક્ષકારો તરફે ઉપસ્થિત કોઈપણ વિદ્વાન વકીલે એવી રજૂઆત કરી ન હતી કે રાજસ્થાન

હાઈકોર્ટના નિર્ણય સામે કોઈ પડકાર છે, જેનો અમારો અભિપ્રાય રચવા માટે અમારા દ્વારા સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો છે અને તેના પર આધાર રાખવામાં આવ્યો છે.

૨૪. ઉપરોક્ત બાબતોને ધ્યાને લેતાં, સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સ, ૧૯૮૯ નો નિયમ ૮૧ મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની જોગવાઈઓથી અલ્ટ્રા વાયરસ હોવાનું ઠરાવીને હાલની અરજી આથી મંજૂર કરવામાં આવે છે, જે અહીં પડકારના વ્યાપ પૂરતો રદ કરવામાં આવે છે.

૨૫. નિર્દેશો માટેની સિવિલ એપ્લિકેશન તે મુજબ નિકાલ કરવામાં આવે છે.

સહી / –

(સુનિતા અગ્રવાલ, મુખ્ય ન્યાયમૂર્તિ)

સહી / –

(નિશા એમ. ઠાકોર, ન્યાયમૂર્તિ)

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

=====

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

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====