

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 એપ્લિકેશન નં. ૭૬૮૮/૨૦૨૫

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ. એસ. સુપેહિયા

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી વૈભવી ડી. નાણાવટી

રિપોર્ટિંગ માટે મંજૂર	હા	ના

ગોવર્ધનભાઈ વીરજીભાઈ રોય

વિરુદ્ધ

ગુજરાત રાજ્ય અને અન્યો

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર(ઓ) નં. ૧ તરફે શ્રી ડી. કે. નકરાણી (૫૦૦)

અરજદાર(ઓ) નં. ૧ તરફે સુશ્રી કૌશલ ડી. નકરાણી (૫૧૨૧)

સામાવાળા(ઓ) નં. ૧,૨,૩ તરફે એ.જી.પી. શ્રી રાજ તન્ના

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ. એસ. સુપેહિયા

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી વૈભવી ડી. નાણાવટી

તારીખ : ૨૮/૦૭/૨૦૨૬

મૌખિક ચુકાદો

(માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ. એસ. સુપેહિયા દ્વારા)

૧. હાલની રિટ અરજીમાં, અરજદાર – ગોવર્ધનભાઈ વીરજીભાઈ રોય, તેમના પાવર ઓફ એટર્ની મારફતે, કે જેઓ સામાવાળા નં. ૩ – પ્રાદેશિક વાહનવ્યવહાર કચેરી, દીવ ખાતે નોંધાયેલ પેસેન્જર બસ નં. ડીડી-૦૨-૯૦૬૧ ના માલિક છે, તેમણે સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલ તારીખ ૨૨.૦૧.૨૦૨૫ નો હુકમ અને સામાવાળા નં. ૨ દ્વારા વાહન કર લાદતો પસાર કરવામાં આવેલ આનુષંગિક હુકમ તારીખ ૨૮.૦૩.૨૦૨૫ ને પડકાર્યો છે.

ટૂંકી હકીકતો :

૨. અરજદારનો એવો કેસ છે કે તેમણે તારીખ ૨૫.૦૭.૨૦૨૩ થી ૦૧.૦૮.૨૦૨૩ ના સમયગાળા માટે ગુજરાત સરકારને મોટર વાહન કર પેટે રૂ. ૨૦,૩૭૬/- ની રકમ ચૂકવી હતી, જે માટે વાહનવ્યવહાર વિભાગ, ગુજરાત સરકારે તારીખ ૨૫.૦૭.૨૦૨૩ ના રોજ ગુજરાત રાજ્યમાં પ્રવેશતી વખતે ચેક-પોસ્ટ કર ઈ-પહોંચ ઈસ્યુ કરી હતી. એવું જણાય છે કે, ત્યારપછી, સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા તારીખ ૦૬.૦૮.૨૦૨૩ ના રોજ અરજદારની પેસેન્જર બસને એવા આક્ષેપ સાથે ડિટેઈન કરવામાં આવી હતી કે તેમણે મોટર વાહન અધિનિયમ,

૧૯૮૮ (ટૂંકમાં ‘એમ.વી. એક્ટ’) ની કલમ ૧૭૭, ૧૮૦ અને ૧૮૧ હેઠળનો ગુનો કર્યો છે, અને કુલ રૂ. ૧૧,૫૦૦/- નો દંડ લાદવામાં આવ્યો હતો. ત્યારબાદ અરજદારે સામાવાળા નં. ૧ ને વાહન મુક્ત કરવા વિનંતી કરી હતી અને તેમ ન કરવામાં આવતાં, તેમણે તારીખ ૦૬.૦૮.૨૦૨૩ ના ડિટેન્શન મેમોમાં દર્શાવ્યા મુજબ તારીખ ૦૧.૦૮.૨૦૨૩ થી ૦૬.૦૮.૨૦૨૩ સુધીનો ગુજરાત સરકારનો તમામ દંડ અને સંયુક્ત કર ચૂકવવાની શરતે અરજદારનું વાહન મુક્ત કરવા વિનંતી કરતી એક અરજી સામાવાળા નં. ૧ સમક્ષ એમ.વી. એક્ટની કલમ ૨૦૭(૨) હેઠળ તારીખ ૦૬.૦૬.૨૦૨૪ ના રોજ દાખલ કરી હતી.

૨.૧. વાહન મુક્ત ન કરવામાં આવતાં, અરજદારે સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૪૩૪૫/૨૦૨૪ વાળી રિટ અરજી દાખલ કરીને આ નામદાર કોર્ટનો સંપર્ક કર્યો હતો.

૨.૨. એવું જણાય છે કે, રિટ અરજી પેન્ડિંગ હતી તે દરમિયાન સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા તારીખ ૨૨.૦૧.૨૦૨૫ ના રોજ તારીખ ૦૧.૦૧.૨૦૧૩ થી ૩૧.૦૮.૨૦૨૩ સુધીની બાકી કરની રકમ પેટે રૂ. ૫૩,૨૦,૦૦૦/- વસૂલવાનો હુકમ પસાર કરવામાં આવતાં, અરજદારે યોગ્ય કાર્યવાહી દાખલ કરવાના આશયથી સદર અરજી પાછી ખેંચી લીધી હતી.

૨.૩. ત્યારબાદ, અરજદારે તારીખ ૧૦.૦૨.૨૦૨૫ ના રોજ ગુજરાત (બોમ્બે) મોટર વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૫૮ (ટૂંકમાં ‘જીએમવી કર અધિનિયમ’) ની કલમ ૧૪ સાથે વંચાણે લેતાં ગુજરાત (બોમ્બે) મોટર વાહન કર નિયમો, ૧૯૫૮

(ટૂંકમાં ‘જીએમવી કર નિયમો, ૧૯૫૯’) ના નિયમ ૨૯ હેઠળ અપીલ સત્તાધિકારી એટલે કે વાહનવ્યવહાર કમિશનર સમક્ષ અપીલ દાખલ કરી હતી અને અરજદારે ગુજરાત મોટર વાહન કર નિયમો, ૧૯૮૯ (ટૂંકમાં ‘જીએમવી કર નિયમો, ૧૯૮૯’) ના નિયમ-૨૦ હેઠળ જરૂરી પૂર્વ-ડિપોઝિટ જમા કરાવી ન હોવાથી સદર અપીલ હજુ પણ દાખલ થવાના તબક્કે જ છે.

૨.૪. ત્યારપછી, અરજદારે હાલની રિટ અરજી દાખલ કરી છે, જેને સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૬૮૯૩/૨૦૨૫ સાથે સાંભળવાનો હુકમ કરવામાં આવ્યો હતો. સદર રિટ અરજી અરજદારના પુત્ર દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી; જોકે, અપીલ સત્તાધિકારી સમક્ષ અપીલ આગળ ચલાવવાના આશયથી તે તારીખ ૨૭.૦૭.૨૦૨૬ ના રોજ પાછી ખેંચી લેવામાં આવી હતી.

૨.૫. અરજદારે ગુણદોષ પર હુકમ મેળવવાનો આગ્રહ રાખ્યો હોવાથી, વિદ્વાન વકીલ શ્રી ડી. કે. નકરાણી દ્વારા કરવામાં આવેલી રજૂઆતોની ચર્ચા કરીને અમે હાલનો હુકમ પસાર કરી રહ્યા છીએ.

અરજદાર વતી રજૂઆતો :

૩. શરૂઆતમાં, વિદ્વાન વકીલ શ્રી ડી. કે. નકરાણીએ રજૂઆત કરી છે કે, તારીખ ૦૧.૦૧.૨૦૧૩ થી ૩૧.૦૯.૨૦૨૩ સુધીનો રૂ. ૫૩,૨૦,૦૦૦/- નો કર લાદવો ગેરકાયદેસર છે, કારણ કે તે ધારણા પર આધારિત છે. એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે સામાવાળા નં. ૧ એ એવી ધારણા કરી લીધી છે કે અરજદારે ગુજરાત રાજ્યમાં વાહન ચલાવ્યું હતું. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે, અરજદાર દ્વારા તમામ દસ્તાવેજો રજૂ કરવામાં આવ્યા હોવા છતાં અને તે

સામાવાળા સત્તાધિકારીઓ પાસે હોવા છતાં, તેની યોગ્ય કદર કર્યા વિના, રૂ. ૫૩,૨૦,૦૦૦/- ના કરની માંગણી કરવી, જે તારીખ ૨૮.૦૩.૨૦૨૫ ની નોટિસ આપીને વધારીને રૂ. ૧,૩૦,૫૪,૨૩૫/- કરવામાં આવી છે, તે ગેરકાયદેસર છે. વિદ્વાન વકીલ શ્રી નકરાણીએ તારીખ ૨૫.૦૭.૨૦૨૩ ની ચેક-પોસ્ટ ઈ-પર્હોચનો વધુમાં ઉદ્દેખ કર્યો છે, જેમાં તેમણે તારીખ ૨૫.૦૭.૨૦૨૩ થી ૦૧.૦૮.૨૦૨૩ ના સમયગાળા માટે રૂ. ૨૦,૩૭૬/- ની રકમ ચૂકવી છે. તેમણે સ્વીકાર્યું છે કે અરજદાર ગુજરાતમાં દોઢ મહિનો વધુ રોકાયા હતા અને તેઓ વધુ રોકાયેલા સમયગાળા માટે કરની રકમ ચૂકવવા તૈયાર અને રાજી છે, અને તેથી સામાવાળા(ઓ) ને રકમની પુનઃગણતરી કરવા અને ડિટેન્શન હુકમમાં દર્શાવેલ પ્રારંભિક રૂ. ૧૧,૫૦૦/- ની રકમ તથા અરજદાર જેટલા સમય માટે વધુ રોકાયા હતા તે સમયગાળા સુધી જ તેને સીમિત રાખવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે.

૩.૧. ભારતીય પુરાવા અધિનિયમ, ૧૮૭૨ ની કલમ ૧૦૧ (હવે ભારતીય સાક્ષ્ય અધિનિયમ, ૨૦૨૩ ની કલમ ૧૦૪) ની જોગવાઈનો ઉદ્દેખ કરતાં, એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે તારીખ ૦૧.૦૧.૨૦૧૩ થી ૩૧.૦૮.૨૦૨૩ સુધી બસ વાસ્તવમાં ગુજરાતના ક્ષેત્રાધિકારમાં વપરાઈ હતી તે સાબિત કરવાનો બોજ સામાવાળા(ઓ) પર રહેલો છે.

૩.૨. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશ દીવની આરટીઓ કચેરી - સામાવાળા નં. ૩ દ્વારા વાહન વાસ્તવમાં દીવમાં નહોતું એવું દર્શાવતો કોઈ જવાબ દાખલ કરવામાં આવ્યો ન હોવાથી, વાદગ્રસ્ત કરની માંગણી

કાયદેસર અમાન્ય ઠેરવી રદ કરવી જરૂરી છે. આમ, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે સામાવાળા નં. ૧ અને ૨ દ્વારા પસાર કરવામાં આવેલા હુકમો તદ્દન ગેરકાયદેસર અને હુકુમત વિનાના છે, અને તેથી તે રદ કરવાપાત્ર છે. અન્ય કોઈ વધારાની રજૂઆતો કરવામાં આવી નથી.

મહેસૂલ વતી રજૂઆતો :

જ. ઉપરોક્ત રજૂઆતો અને હાલની રિટ અરજીનો વિરોધ કરતાં, વિદ્વાન મદદનીશ સરકારી વકીલ શ્રી રાજ તન્નાએ આ નામદાર કોર્ટને એમ.વી. એક્ટ, જીએમવી કર અધિનિયમ તેમજ જીએમવી કર નિયમો, ૧૯૮૯ ની વિવિધ જોગવાઈઓથી વાકેફ કર્યા છે જેની રિટ અરજીના પરિણામ પર સીધી અસર પડશે.

જ.૧. શરૂઆતમાં, વિદ્વાન એજીપીએ વાહનના ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો જેની મુદત તારીખ ૧૨.૦૧.૨૦૧૩ ના રોજ પૂરી થઈ ગઈ હતી, અને આ સંબંધમાં, તેમણે ગુજરાત મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૫૦(૨) હેઠળના ફોર્મ – ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર માટેની અરજી (ટૂંકમાં ‘સીએફએ’) નો ઉલ્લેખ કર્યો હતો અને એવી દલીલ કરી હતી કે વાહન માલિક દ્વારા ચાલુ કર, પેસેન્જર કર, ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર, વીમા પ્રમાણપત્ર, પરમિટ વગેરેના પુરાવા રજૂ કરવામાં આવે તે પછી જ સદર પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ગોવા, દમણ અને દીવ મોટર વાહન કર નિયમો, ૧૯૭૪ માં પણ આને સમકક્ષ જોગવાઈઓ અસ્તિત્વ ધરાવે છે.

જ.૨. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે, પ્રસ્તુત કેસમાં, સંબંધિત વાહનને સુરત ખાતે સામાવાળા નં. ૧ ના અધિકારી દ્વારા તારીખ ૦૬.૦૯.૨૦૨૩ ના રોજ ડિટેઈન કરવામાં આવ્યું હતું અને તે મુજબ, ડ્રાઈવર દ્વારા વાહનના દસ્તાવેજ પુરાવા રજૂ ન કરવા બદલ ચલણ ઇસ્યુ કરવામાં આવ્યું હતું.

જ.૩. આ તબક્કે, તેમણે એમ.વી. એક્ટની કલમ ૮૮(૨) સાથે વંચાણે લેતાં કલમ ૬૬ ની જોગવાઈનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો, જે વાહનના માલિક પાસે ખાસ પરમિટ હોવાનું ફરજિયાત બનાવે છે, અને એવી રજૂઆત કરી હતી કે અરજદારે ગુજરાત રાજ્યના ક્ષેત્રાધિકારમાં વાહન ચલાવવાની મંજૂરી આપતું કોઈ પ્રમાણપત્ર રજૂ કર્યું ન હતું. તેમણે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવાનું ફરજિયાત બનાવતી એમ.વી. એક્ટની કલમ ૫૬ સાથે વંચાણે લેતાં કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ (ટૂંકમાં ‘કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૯’) ના નિયમ ૬૨ નો પણ ઉલ્લેખ કર્યો હતો અને એવી રજૂઆત કરી હતી કે અરજદારના ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત વર્ષ ૨૦૧૩ માં પૂરી થઈ ગઈ હતી, જ્યારે કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૯ નો નિયમ ૬૨, ૮ વર્ષ સુધી દર ૨ વર્ષે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવાનું ફરજિયાત બનાવે છે, અને ૮ વર્ષ પછી, ફિટનેસની ફરીથી તપાસ કરવાની રહે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે, અરજદારના વાહનની નોંધણી તારીખ ૨૭.૦૯.૨૦૦૫ ની હતી અને જ્યારે વાહનવ્યવહાર નિયામક, ટીવ પાસેથી તેની ખરાઈ કરવામાં આવી ત્યારે ફિટનેસ છેલ્લે તારીખ ૧૨.૦૧.૨૦૧૩ ના રોજ રિન્યુ કરવામાં આવી હતી.

૪.૪. વિદ્વાન એજીપીએ રજૂઆત કરી હતી કે, વાહનની પ્રત્યક્ષ તપાસ કરતાં જણાયું હતું કે બસમાં ૩૮ સ્લીપર બર્થ ફિટ કરવામાં આવ્યા હતા, જ્યારે કે વાહનની વાસ્તવિક નોંધણી ૪૦ + ૧ વ્યક્તિની બેઠક ક્ષમતા ધરાવતી હતી, જે નોંધણી પ્રમાણપત્ર પરથી સ્પષ્ટ થાય છે. આમ, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે અરજદારે ૪૦ + ૧ ની બેઠક ક્ષમતા ધરાવતી બસમાં ફેરફાર કરીને ૩૮ સ્લીપર બર્થવાળી સ્લીપર બસ બનાવી દીધી હતી. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે એમ.વી. એક્ટની કલમ ૫૨ હેઠળ નોંધણી સત્તાધિકારીની પૂર્વ મંજૂરી મેળવ્યા વિના આવો ફેરફાર અસ્વીકાર્ય છે.

૪.૫. કર વસૂલાત સંબંધે, તેમણે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩(૧) નો ઉલ્લેખ કર્યો હતો જેમાં રાજ્યમાં વપરાતા અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવેલા તમામ મોટર વાહનો પર કર લાદવા અને વસૂલવાનો ઉલ્લેખ છે અને કરના દરો રાજ્ય સરકાર દ્વારા સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા નિયત કરવામાં આવે છે. તેમણે એવી રજૂઆત કરી હતી કે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩ હેઠળ પ્રથમ પરિશિષ્ટની જોગવાઈ મુજબ, ખાસ કરીને જીએમવી કર અધિનિયમના પ્રથમ પરિશિષ્ટની આઈટમ ૪-એએ(બી) મુજબ, ૨૦ થી વધુ મુસાફરો લઈ જવા માટે લાયસન્સ પ્રાપ્ત સ્લીપર નિયુક્ત ઓમ્નિબસ માટે પ્રત્યેક મુસાફર દીઠ (મહત્તમ) રૂ. ૩૦,૦૦૦/- નો કર નિયત કરવામાં આવ્યો છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી છે કે રાજ્ય સરકારે સ્લીપર બસો સહિતના વિવિધ વાહનો પર કર લાદવાનું નિયત કરતાં તારીખ ૩૦.૦૩.૨૦૦૭, ૩૧.૦૭.૨૦૧૪ અને ૩૧.૦૩.૨૦૧૭ ના ત્રણ જાહેરનામા બહાર પાડ્યા હતા. તેમણે તારીખ

૩૦.૦૪.૨૦૦૭ ના જાહેરનામાની આઈટમ-૫(૨) નો ઉલ્લેખ કર્યો હતો, જેમાં રાજ્ય સરકારે ૨૦ થી વધુ મુસાફરો લઈ જવા માટે લાયસન્સ ધરાવતી ઓમ્નિબસ માટે પ્રત્યેક મુસાફર દીઠ રૂ. ૧૨,૦૦૦/- ની રકમ નિયત કરી હતી, જે ત્યારબાદ તારીખ ૩૧.૦૩.૨૦૧૭ ના જાહેરનામા દ્વારા વધારીને રૂ. ૧૩,૨૦૦/- કરવામાં આવી હતી. એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે ગણતરી મુજબ, પ્રત્યેક મુસાફર દીઠ માસિક રકમ (આશરે) રૂ. ૧,૧૦૦/- થશે.

૪.૬. વિદ્વાન એજીપીએ તે મુજબ અરજદારે અગાઉ ચૂકવેલી રકમને સરભર કરીને સંબંધિત વાહનની વિગતવાર ગણતરીનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો.

૪.૭. તેમણે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૧૨, ૧૨એ અને ૧૨બી ની જોગવાઈઓનો પણ ઉલ્લેખ કર્યો હતો, જે જમીન મહેસૂલની બાકી રકમ તરીકે કરની વસૂલાત કરવાનું ફરજિયાત બનાવે છે અને જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૧૪, જે કરની રકમના ૨૫% પૂર્વ-ડિપોઝિટ ભરીને અપીલ સત્તાધિકારી સમક્ષ અપીલ દાખલ કરવાની જોગવાઈ કરે છે.

૪.૮. જીએમવી કર નિયમો, ૧૯૫૯ ના નિયમ ૫(૧) સાથે વંચાણે લેતાં ફોર્મ-એનટી નો ઉલ્લેખ કરતાં, એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે જો સંબંધિત વાહન દીવમાં કે ગુજરાત રાજ્યમાં ચાલ્યા વિના વણવપરાયેલું પડી રહ્યું હોય, તો અરજદારે તે સંબંધમાં બિન-વપરાશની ઘોષણાનું ફોર્મ મેળવવાનું રહેતું હતું. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે અરજદાર દ્વારા વાહન બિન-વપરાશની સ્થિતિમાં હોવાનું દર્શાવતું આપું કોઈ ફોર્મ રજૂ કરવામાં આવ્યું ન હતું. વધુમાં, તેમણે જીએમવી કર નિયમો, ૧૯૫૯ ના નિયમ ૨૧ નો ઉલ્લેખ કર્યો હતો અને

રજૂઆત કરી હતી કે બસને ગુજરાત રાજ્યમાં લાવતાં પહેલાં અને રાજ્યમાં વાપરતાં પહેલાં અરજદારે ફોર્મ-એનટી ભરીને ઘોષણાપત્ર રજૂ કરવાનું હતું, જે રાજ્યમાં લાવવામાં આવતા મોટર વાહન માટેની ઘોષણાનું ફોર્મ છે.

જ.૯. છેલ્લે, વર્ષ ૨૦૧૩ થી ૨૦૨૩ સુધીના કરની ગણતરીનો જવાબ આપતાં, તેમણે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩(૨) ની જોગવાઈનો ઉલ્લેખ કર્યો હતો અને રજૂઆત કરી હતી કે ઉપરોક્ત જોગવાઈ રાજ્ય સત્તાધિકારી દ્વારા આપવામાં આવેલા કોઈપણ પ્રમાણપત્રના અભાવે, કર સત્તાધિકારીને વાહનના કલ્પિત વપરાશની ધારણા કરવાની સત્તા આપે છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે ગોવા, દમણ અને દીવ મોટર વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૭૪ માં પણ આને સમકક્ષ સમાન જોગવાઈ અસ્તિત્વ ધરાવે છે.

જ.૧૦. વિદ્વાન એજીપીએ તેમની રજૂઆતોના સમર્થનમાં ગુજરાત રાજ્ય અને અન્યો વિરુદ્ધ અખિલ ગુજરાત પ્રવાસી વી.એસ. મહામંડળ અને અન્યો, ૨૦૦૪ (૫) એસસીસી ૧૫૫ ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના ચુકાદા પર આધાર રાખ્યો હતો. એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે, સુપ્રીમ કોર્ટે ઠરાવ્યું છે કે, રાજ્ય માટે તમામ વાહનોનું સતત નિરીક્ષણ કરવું અને દરેક નોંધાયેલું વાહન ફિટ હાલતમાં છે તે સાબિત કરવું અશક્ય હશે, અને તેથી, વિદ્વાન એજીપી દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવી હતી કે વાહન ડિટેઈન કરતી વખતે અરજદાર પાસે સંબંધિત દસ્તાવેજ ન હોવાથી અને તેમણે રિટ અરજીમાં પણ તે રજૂ કર્યો ન હોવાથી, કાનૂની કલ્પનાનો ઉપયોગ કરીને, એવું માની લેવું પડશે કે અરજદારે ઉપરોક્ત વર્ષો દરમિયાન ગુજરાત રાજ્યની અંદર બસ ચલાવી હતી, અને તે મુજબ,

વૈધાનિક જોગવાઈ અનુસાર કરની ગણતરી કરવામાં આવી હતી. તેમણે કુનપ્પન વિરુદ્ધ આરટીઓ એર્નાકુલમ, ૧૯૮૮ એસસીસી ઓનલાઈન કેરળ ૪૮૪ ના કેસમાં કેરળ હાઈકોર્ટના ચુકાદા (ડિવિઝન બેંચ) પર તેમજ રાજકુમાર ખત્રી પિતા મોતીલાલ વિરુદ્ધ ડેપ્યુટી કમિશનર ઓફ ટ્રાન્સપોર્ટ, અનંતપુર અને અન્ય, ૨૦૧૧ એસસીસી ઓનલાઈન એપી ૧૪ ના કેસમાં આંધ્રપ્રદેશ હાઈકોર્ટના ચુકાદા પર પણ આધાર રાખ્યો હતો.

૪.૧૧. છેલ્લે, વિદ્વાન એજીપીએ રજૂઆત કરી હતી કે અરજદારે એવી વૈધાનિક જોગવાઈઓને પડકારી નથી જેમાંથી સત્તાધિકારીઓએ કર લાદવાની સત્તા મેળવી છે અને માત્ર રકમને જ પડકારવામાં આવી છે, જે અંગે અપીલ સત્તાધિકારી સમક્ષ રજૂઆત કરી શકાય છે.

૪.૧૨. આમ, એવી વિનંતી કરવામાં આવે છે કે રિટ અરજી ગ્રાહ્ય રાખવામાં ન આવે.

વિશ્લેષણ અને અભિપ્રાય :

૫. અમે સંબંધિત પક્ષકારો વતી ઉપસ્થિત વિદ્વાન વકીલોને લંબાણપૂર્વક સાંભળ્યા છે.

૬. અમારા દ્વારા અગાઉ ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યા મુજબ, અને અરજદાર દ્વારા સ્વીકારવામાં આવ્યા મુજબ, તેમણે અપીલ સત્તાધિકારી સમક્ષ અગાઉથી જ અપીલ દાખલ કરેલી છે, જોકે, અરજદાર દ્વારા કોઈ પૂર્વ-ડિપોઝિટ જમા કરવામાં ન આવી હોવાથી, તે માત્ર દાખલ કરવાના તબક્કે જ રહી ગઈ છે.

૭. હાલની અરજીને સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૬૮૯૩/૨૦૨૫ સાથે સાંભળવાનો હુકમ કરવામાં આવ્યો હતો, જે અરજદારના પુત્ર દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી, જોકે, અપીલ સત્તાધિકારી સમક્ષ દાખલ કરેલી અપીલ આગળ ચલાવવા માટે તે તારીખ ૨૭.૦૭.૨૦૨૬ ના રોજ પાછી ખેંચી લેવામાં આવી છે. અરજદારે ગુણદોષ પર હુકમ મેળવવાની ઈચ્છા વ્યક્ત કરી હોવાથી, અમે તેમ કરવા માટે મજબૂર છીએ.

૮. રેકૉર્ડ પરથી નીચે મુજબની હકીકતો સ્થાપિત થાય છે:

(એ) અરજદાર એ કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશ દીવ ખાતે નોંધાયેલ નોંધણી નં. ડીડી-૦૨-૯૦૬૧ ધરાવતા વાહન/બસના માલિક છે. રિટ અરજીના રેકૉર્ડ પર રજૂ કરાયેલા તારીખ ૨૭.૦૯.૨૦૦૫ ના નોંધણી પ્રમાણપત્ર મુજબ, એ સ્પષ્ટ છે કે પ્રમાણપત્ર ૪૦ + ૧ ની બેઠક ક્ષમતા માટે આપવામાં આવ્યું છે. આમ, દીવ સત્તાધિકારીઓ દ્વારા ૪૧ વ્યક્તિઓની બેઠક ક્ષમતા ધરાવતી બસ માટે નોંધણી પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવ્યું હતું. સદર બસ ગુજરાત રાજ્યમાં ચલાવવામાં આવી રહી હતી, અને તારીખ ૦૬.૦૯.૨૦૨૩ ના રોજ, સુરત ખાતે સામાવાળા નં. ૧ ની કચેરી દ્વારા તેને અટકાવીને ડિટેઈન કરવામાં આવી હતી અને તે મુજબ ડ્રાઈવર દ્વારા વાહનના કોઈપણ દસ્તાવેજ પુરાવા રજૂ ન કરવા બદલ ચલણ ઈસ્યુ કરવામાં આવ્યું હતું.

(બી) નોંધણી દર્શાવતી હતી તે મુજબ બસ દીવ આરટીઓમાં નોંધાયેલી હતી, જ્યારે તેનો ઉપયોગ રાજ્યના ક્ષેત્રાધિકારમાં થઈ રહ્યો હતો ત્યારે તેને ડિટેઈન કરવામાં આવી હતી અને તપાસ કરતાં જણાયું હતું કે, તેને ૩૮ સ્લીપર બર્થમાં

રૂપાંતરિત કરવામાં આવી હતી. આમ, ૪૧ સીટર ધરાવતી બસના સ્વરૂપને સંપૂર્ણપણે બદલીને ૩૮ સ્લીપર બસ બનાવી દેવામાં આવી હતી. તારીખ ૨૧.૦૧.૨૦૨૫ ના રોજ મોટર વાહન નિરીક્ષક, આરટીઓ, સુરત દ્વારા જ્યારે બસનું નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું ત્યારે બસના ફેરફાર સંબંધે અન્ય ગંભીર અનિયમિતતાઓ જણાઈ હતી. પ્રત્યક્ષ ચકાસણી દરમિયાન, એવું જણાયું હતું કે વાહનનો ચેસીસ નંબર ચેસીસ પર હાથેથી પંચ કરેલો મળી આવ્યો હતો. વાહનની ચેસીસ અશોક લેલેન્ડની મળી આવી હતી, જ્યારે વાહન નોંધણી રેકૉર્ડ મુજબ, વાહનના ઉત્પાદક આઈશર છે. આરટીઓ, સુરત દ્વારા અશોક લેલેન્ડના અધિકૃત ડીલર પાસે વાહનના ચેસીસ નંબર અને એન્જિન નંબરની ચોકસાઈ સંબંધે વધુ પૂછપરછ કરવામાં આવી હતી અને સદર અધિકૃત ડીલરે જવાબ આપ્યો હતો કે સદર ચેસીસ નં. ૩૦એનએફ૩૦૫૦૦૪૬૪ ઉપસાવેલો હોય તેવો જણાય છે અને તે કંપનીનો માર્કો નથી, તેવી જ રીતે એન્જિન પર પણ અશોક લેલેન્ડનું પ્રતીક ઉપસાવેલું છે. વિભાગ દ્વારા પૂછપરછ કરતાં, અશોક લેલેન્ડના કંપની રેકૉર્ડમાં અને ડેટા સિસ્ટમમાં આ ચેસીસ નંબર દર્શાવતો ન હતો. તારીખ ૨૧.૦૧.૨૦૨૫ નો આ વાહન તપાસ અહેવાલ રેકૉર્ડ પર રજૂ કરવામાં આવ્યો છે.

(સી) બસનું વાહન ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર તારીખ ૧૨.૦૧.૨૦૧૨ નું છે જે તારીખ ૧૨.૦૧.૨૦૧૩ સુધી માન્ય હતું. ત્યારપછી કોઈ ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવામાં આવ્યું નથી.

(ડી) અરજદારે છેલ્લે દીવ ખાતે તારીખ ૦૧.૦૪.૨૦૧૩ થી ૩૧.૦૪.૨૦૧૪ ના સમયગાળા માટે તારીખ ૧૧.૦૩.૨૦૧૩ ના રોજ કર ચૂકવ્યો હતો.

૯. આ તબક્કે અમે એમ.વી. એક્ટની કલમ પર ની જોગવાઈનો ઉલ્લેખ કરી શકીએ છીએ. કલમ પર મોટર વાહનમાં ફેરફાર કરવા સંબંધે જોગવાઈ કરે છે, જે નીચે મુજબ છે:

“પર : મોટર વાહનમાં ફેરફાર.

(૧) મોટર વાહનનો કોઈપણ માલિક વાહનમાં એવો કોઈ ફેરફાર કરશે નહિ કે જેથી નોંધણી પ્રમાણપત્રમાં સમાવિષ્ટ વિગતો ઉત્પાદક દ્વારા મૂળ રૂપે નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવેલી વિગતોથી અલગ પડતી હોય:

પરંતુ શરત એ છે કે જ્યાં મોટર વાહનનો માલિક કન્વર્ઝન કીટ બેસાડીને બેટરી, કમ્પ્રેસ્ડ નેચરલ ગેસ, સૌર ઊર્જા, પ્રવાહી પેટ્રોલિયમ ગેસ અથવા અન્ય કોઈપણ બળતણ કે ઊર્જાના સ્ત્રોત સહિતના અલગ પ્રકારના બળતણ અથવા ઊર્જા સ્ત્રોત દ્વારા તેના સંચાલનને સરળ બનાવવા માટે એન્જિનમાં અથવા તેના કોઈપણ ભાગમાં ફેરફાર કરે છે, તો આપો ફેરફાર નિર્ધારિત કરવામાં આવે તેવી શરતોને આધીન રહીને કરવામાં આવશે:

વધુ શરત એ છે કે કેન્દ્ર સરકાર મોટર વાહનોના ફેરફાર માટે વિશિષ્ટતાઓ, મંજૂરી માટેની શરતો, રેટ્રોફિટમેન્ટ અને અન્ય સંબંધિત બાબતો નિર્ધારિત કરી શકે છે અને આવા કિસ્સાઓમાં, આવા ફેરફાર અથવા રેટ્રોફિટમેન્ટના હેતુઓ માટે ઉત્પાદક દ્વારા આપવામાં આવેલી વોરંટી રદબાતલ ગણવામાં આવશે નહિ. વધુમાં એવી પણ શરત છે કે કેન્દ્ર સરકાર કોઈપણ ચોક્કસ હેતુ માટે ઉપરોક્ત નિર્દિષ્ટ પદ્ધતિ સિવાય અન્ય રીતે વાહનોમાં ફેરફાર કરવા માટે મુક્તિ આપી શકે છે. (૧એ) કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા જારી કરાયેલા નિર્દેશ પર મોટર વાહનના ઉત્પાદક, કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવે તેવા ધોરણો અને વિશિષ્ટતાઓ અનુસાર સુરક્ષા સાધનો અથવા અન્ય કોઈપણ સાધનોમાં ફેરફાર કરશે અથવા રેટ્રોફિટ કરશે.”;

(૨) પેટા-કલમ (૧) માં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોવા છતાં, કોઈપણ વ્યક્તિ નોંધણી સત્તાધિકારીની અનુગામી મંજૂરી મેળવીને, પોતાની માલિકીના કોઈપણ વાહનને અનુકૂલિત વાહનમાં રૂપાંતરિત કરવા માટે ફેરફાર કરી શકે છે અથવા કરાવી શકે છે:

પરંતુ શરત એ છે કે આવો ફેરફાર કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવે તેવી શરતોનું પાલન કરતો હોવો જોઈએ.

(૩) જ્યાં નોંધણી સત્તાધિકારીની મંજૂરી વિના મોટર વાહનમાં કોઈ ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હોય [****], ત્યાં વાહનના માલિકે ફેરફાર કર્યાના ચોંદ દિવસની અંદર, જેમના ક્ષેત્રાધિકારમાં તેઓ રહે છે તે નોંધણી સત્તાધિકારીને ફેરફારની જાણ કરવાની રહેશે અને તેમાં નોંધણીની વિગતો નોંધી શકાય તે માટે નિર્ધારિત ફી સાથે નોંધણી પ્રમાણપત્ર સદર સત્તાધિકારીને મોકલવાનું રહેશે.

(૪) આવી નોંધ કરનાર મૂળ નોંધણી સત્તાધિકારી સિવાયના નોંધણી સત્તાધિકારી મૂળ નોંધણી સત્તાધિકારીને તે નોંધની વિગતોની જાણ કરશે.

(૫) પેટા-કલમ (૧), (૨), (૩) અને (૪) હેઠળ કરવામાં આવેલી જોગવાઈઓને આધીન રહીને, હાયર-પર્યેઝ કરાર હેઠળ વાહન ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ નોંધાયેલા માલિકની લેખિત સંમતિ વિના વાહનમાં કોઈ ફેરફાર કરશે નહિ. સ્પષ્ટીકરણ. – આ કલમના હેતુઓ માટે, "ફેરફાર" એટલે વાહનના માળખામાં એવો ફેરફાર કે જેના પરિણામે તેના મૂળભૂત લક્ષણમાં ફેરફાર થતો હોય."

૧૦. આમ, કાયદો એવો આદેશ આપે છે કે, મોટર વાહનનો કોઈ પણ માલિક મોટર વાહનમાં ઉત્પાદક દ્વારા મૂળ રૂપે નિર્દિષ્ટ કરાયેલ અને નોંધણી પ્રમાણપત્રમાં સમાવિષ્ટ વિગતોથી અલગ પડે તેવો ફેરફાર કરશે નહિ, અને જો આવા ફેરફારની જરૂર હોય, તો કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નક્કી કરવામાં આવે તેવી નિર્ધારિત શરતોનું પાલન થતું હોય તે શરતે માત્ર નોંધણી સત્તાધિકારીની મંજૂરી પછી જ તેને મંજૂરી આપી શકાશે. આ શરતો કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૮ ના નિયમ ૧૧૨ હેઠળ નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે. જે નીચે મુજબ વંચાય છે: "નિયમ- ૧૧૨. મોટર વાહનમાં ફેરફારો.

(૧) અધિનિયમની કલમ ૫૨ ની પેટા-કલમ (૧) હેઠળ મોટર વાહનમાં કોઈપણ ફેરફાર અથવા રેટ્રોફિટમેન્ટ, જેમાં બળતણમાં ફેરફાર, પ્રોપલ્શન સિસ્ટમનું રૂપાંતરણ, એન્જિન બદલવું, ચેસીસ બદલવી અથવા બોડી માળખામાં ફેરફાર કરવાનો સમાવેશ થાય છે પરંતુ તેટલા પૂરતું મર્યાદિત નથી, તે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા અધિસૂચિત કરાયેલ શરતો, ધોરણો અને વિશિષ્ટતાઓ અનુસાર રહેશે, અને તે (૧) મૂળ ઉપકરણ ઉત્પાદક; અથવા (૨) વાહન ઉત્પાદકના ડીલર; અથવા (૩) રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત વર્કશોપ; અથવા (૪) રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત સર્વિસ સ્ટેશન પૈકી કોઈપણ દ્વારા હાથ ધરવામાં આવશે: પરંતુ શરત એ છે કે ચેસીસમાં ફેરફાર માટે, ચેસીસ બદલવાનો સમાવેશ થતો કોઈપણ

ફેરફાર ત્યારે જ માન્ય રાખી શકાશે જો નવી ચેસીસ તે જ ઉત્પાદક દ્વારા સપ્લાય કરવામાં આવી હોય, તે જ પ્રકારની હોય અને એક પ્રકારના મોટર વાહન માટે નિર્ધારિત ચેસીસનું રૂપાંતરણ અન્ય પ્રકારના મોટર વાહન માટે માન્ય રાખવામાં આવશે નહિ.

(૨) અધિનિયમની કલમ પર ની પેટા-કલમ (૧એ) હેઠળ કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા જારી કરાયેલ કોઈપણ નિર્દેશ અનુસાર સુરક્ષા સાધનો અથવા અન્ય કોઈપણ સાધનોમાં કોઈપણ ફેરફાર અથવા રેટ્રોફિટમેન્ટ યોગ્ય નિયમ હેઠળ કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા અધિસૂચિત ધોરણો અને વિશિષ્ટતાઓ અનુસાર રહેશે, અને તે (૧) મૂળ ઉપકરણ ઉત્પાદક; અથવા (૨) વાહન ઉત્પાદકના ડીલર; અથવા (૩) રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત વર્કશોપ; અથવા (૪) રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત સર્વિસ સ્ટેશન પૈકી કોઈપણ દ્વારા હાથ ધરવામાં આવશે.

(૩) પેટા-નિયમ (૧) હેઠળ મોટર વાહનમાં કરવામાં આવેલા કોઈપણ ફેરફાર અથવા રેટ્રોફિટમેન્ટના પાલનની ચકાસણી અને માન્યતા નિયમ ૧૨૬ હેઠળ અધિસૂચિત ટેસ્ટિંગ એજન્સીઓ દ્વારા કરવામાં આવશે અથવા પેટા-નિયમ (૧) હેઠળ ફેરફાર કરનાર મૂળ ઉપકરણ ઉત્પાદક અથવા વાહન ઉત્પાદકના ડીલર અથવા રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત વર્કશોપ અથવા રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત સર્વિસ સ્ટેશન દ્વારા સ્વ-પ્રમાણિત કરવામાં આવશે, જે પોર્ટલ પર ઇલેક્ટ્રોનિક રીતે અથવા ભૌતિક સ્વરૂપે માલિકને ફોર્મ ૨૨એફ માં પાલનનું પ્રમાણપત્ર આપશે.

(૪) પેટા-નિયમ (૨) હેઠળ કરવામાં આવેલા સુરક્ષા સાધનો અથવા અન્ય કોઈપણ સાધનોના ફેરફાર અથવા રેટ્રોફિટમેન્ટનું પાલન સંબંધિત નિયમ અનુસાર નિયમ ૧૨૬ હેઠળ અધિસૂચિત ટેસ્ટિંગ એજન્સીઓ દ્વારા ટાઈપ મંજૂર કરવામાં આવશે અને આવા ફેરફાર અથવા રેટ્રોફિટમેન્ટનું પાલન પેટા-નિયમ (૧) હેઠળ ફેરફાર કરનાર મૂળ ઉપકરણ ઉત્પાદક અથવા વાહન ઉત્પાદકના ડીલર અથવા રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત વર્કશોપ અથવા રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત સર્વિસ સ્ટેશન પૈકી કોઈપણ દ્વારા સ્વ-પ્રમાણિત કરવામાં આવશે, જે પોર્ટલ પર ઇલેક્ટ્રોનિક રીતે અથવા ભૌતિક સ્વરૂપે માલિકને ફોર્મ ૨૨એફ માં પાલનનું પ્રમાણપત્ર આપશે.] [(૫) કેન્દ્રીય મોટર વાહન (અઢારમો સુધારો) નિયમો, ૨૦૨૧ ના અમલની તારીખથી છ મહિના પછી અને ત્યારથી, એઆઈએસ ૧૬૩ માં વર્ણવ્યા મુજબના ખાસ હેતુવાળા વાહનો, એટલે કે મોબાઈલ કેન્ટીન, સમયાંતરે સુધાર્યા મુજબ એઆઈએસ-૧૬૩:૨૦૨૦ માં જણાવેલી આવશ્યકતાઓનું પાલન કરશે.

(૬) કેન્દ્રીય મોટર વાહન (અઢારમો સુધારો) નિયમો, ૨૦૨૧ ના અમલની તારીખથી છ મહિના પછી અને ત્યારથી, ટુ વ્હીલ્ડ ફર્સ્ટ રિસ્પોન્ડર ફાયર, સમયાંતરે સુધાર્યા મુજબ એઆઈએસ ૧૬૭:૨૦૨૦ માં જણાવેલી આવશ્યકતાઓનું પાલન કરશે.

(૭) કેન્દ્રીય મોટર વાહન (અઢારમો સુધારો) નિયમો, ૨૦૨૧ ના અમલની તારીખથી એક વર્ષ પછી અને ત્યારથી, ઇન્સ્યુલેટેડ વાહનો, સમયાંતરે સુધાર્યા મુજબ એઆઈએસ-૧૬૪:૨૦૨૧ માં જણાવેલી આવશ્યકતાઓનું પાલન કરશે.

(૮) કેન્દ્રીય મોટર વાહન (અઢારમો સુધારો) નિયમો, ૨૦૨૧ ના અમલની તારીખથી છ મહિના પછી અને ત્યારથી, મોટર કાફલા (મોટર કારવાં), સમયાંતરે સુધાર્યા મુજબ એઆઈએસ-૧૨૪:૨૦૧૪ માં જણાવેલી આવશ્યકતાઓનું પાલન કરશે.]

[(૯) કેન્દ્રીય મોટર વાહન (ત્રીજો સુધારો) નિયમો, ૨૦૨૨ ના અમલની તારીખથી છ મહિના પછી અને ત્યારથી, ભારતીય માનક બ્યુરો અધિનિયમ, ૨૦૧૬ (૨૦૧૬ નો ૧૧) હેઠળ અનુરૂપ બીઆઈએસ વિશિષ્ટતાઓ અધિસૂચિત ન થાય ત્યાં સુધી, ખાસ હેતુવાળા વાહનો, એટલે કે કેશ વાન સમયાંતરે સુધાર્યા મુજબ એઆઈએસ-૧૬૩:૨૦૨૦ માં જણાવેલી આવશ્યકતાઓનું પાલન કરશે.]”

૧૧. નિ:શંકપણે, પ્રસ્તુત કેસમાં, અરજદાર પાસે ગોવા કે ગુજરાત રાજ્યના કોઈપણ સત્તાધિકારી પાસેથી એવું દર્શાવતો કોઈ દસ્તાવેજ પુરાવો નથી કે બેઠક ક્ષમતા ધરાવતી બસમાંથી સ્લીપર ક્ષમતા ધરાવતી બસમાં જે ફેરફાર કરવામાં આવ્યો છે, તે કાયદા હેઠળ જરૂરી વૈધાનિક સત્તાધિકારીઓ પાસેથી જરૂરી પરવાનગી મેળવીને રૂપાંતરિત કરવામાં આવ્યો હતો.

૧૨. એમ.વી. એક્ટની કલમ ૫૬ સાથે વંચાણે લેતાં કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૯ નો નિયમ ૬૨ સમયાંતરે ‘પરિવહન વાહનોના ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર’ મેળવવાનું ફરજિયાત બનાવે છે, જે નીચે મુજબ છે:

“૫૬ : પરિવહન વાહનોનું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર

(૧) કલમ ૫૯ અને ૬૦ ની જોગવાઈઓને આધીન રહીને, જ્યાં સુધી કોઈ પરિવહન વાહન કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં

આવે તેવા ફોર્મમાં અને તેવી વિગતો તથા માહિતી ધરાવતું, નિર્ધારિત સત્તાધિકારી દ્વારા અથવા પેટા-કલમ (૨) માં ઉલ્લેખિત અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા આપવામાં આવેલું એવા મતલબનું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર ધરાવતું ન હોય કે સદર વાહન તે સમય પૂરતું આ અધિનિયમ અને તે હેઠળ બનાવેલા નિયમોની તમામ આવશ્યકતાઓનું પાલન કરે છે, ત્યાં સુધી કલમ ૩૯ ના હેતુઓ માટે તે માન્ય રીતે નોંધાયેલું ગણાશે નહિ: ૭૩ પરંતુ શરત એ છે કે જ્યાં નિર્ધારિત સત્તાધિકારી અથવા "અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન" આવું પ્રમાણપત્ર આપવાનો ઇનકાર કરે છે, ત્યાં તે વાહનના માલિકને આવા ઇનકારના કારણો લેખિતમાં આપશે. વધુ શરત એ છે કે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા અધિસૂચિત કરવામાં આવે તેવી તારીખ પછી, જ્યાં સુધી આવા વાહનનું ઓટોમેટેડ ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન પર પરીક્ષણ કરવામાં ન આવ્યું હોય ત્યાં સુધી કોઈપણ વાહનને ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવામાં આવશે નહિ.; ૨) પેટા-કલમ (૧) માં ઉલ્લેખિત "અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન" એટલે આવા સ્ટેશનોની માન્યતા, નિયમન અને નિયંત્રણ માટે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા બનાવવામાં આવેલા નિયમો અનુસાર જ્યાં ફિટનેસ પરીક્ષણ હાથ ધરી શકાય તેવી ઓટોમેટેડ ટેસ્ટિંગ સુવિધાઓ સહિતની રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત કોઈપણ સુવિધા.";

(૩) પેટા-કલમ (૪) ની જોગવાઈઓને આધીન રહીને, આ અધિનિયમના હેતુઓને ધ્યાનમાં રાખીને કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવે તેટલા સમયગાળા માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર અમલમાં રહેશે.

(૪) નિર્ધારિત સત્તાધિકારી લેખિતમાં કારણો નોંધીને કોઈપણ સમયે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર રદ કરી શકે છે, જો તેઓને ખાતરી થાય કે જે વાહનને તે સંબંધિત છે તે વાહન હવે આ અધિનિયમ અને તે હેઠળ બનાવેલા નિયમોની તમામ આવશ્યકતાઓનું પાલન કરતું નથી; અને આવું રદ થતાં વાહનનું નોંધણી પ્રમાણપત્ર અને પ્રકરણ ૫ હેઠળ વાહનના સંબંધમાં આપવામાં આવેલી કોઈપણ પરમિટ જ્યાં સુધી નવું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવામાં ન આવે ત્યાં સુધી મોકૂફ રાખવામાં આવેલી ગણાશે: પરંતુ શરત એ છે કે નિર્ધારિત સત્તાધિકારી દ્વારા આવું રદ કરવાનો નિર્ણય ત્યાં સુધી કરવામાં આવશે નહિ જ્યાં સુધી, (ક) આવા નિર્ધારિત સત્તાધિકારી કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત તકનીકી લાયકાત ધરાવતા ન હોય અને જ્યાં નિર્ધારિત સત્તાધિકારી આવી તકનીકી લાયકાત ધરાવતા ન હોય, ત્યાં આવી લાયકાત ધરાવતા અધિકારીના અહેવાલના આધારે આવું રદ કરવામાં ન આવે; અને (ખ) ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર રદ કરવા માટે લેખિતમાં નોંધાયેલા કારણોની પુષ્ટિ જે વાહનનું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર રદ કરવાની

માંગણી કરવામાં આવી છે તે વાહનના માલિક દ્વારા પસંદ કરાયેલ અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા કરવામાં ન આવે: વધુ શરત એ છે કે જો અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા રદ્દીકરણની પુષ્ટિ કરવામાં આવે, તો પરીક્ષણ કરવાનો ખર્ચ જે વાહનનું પરીક્ષણ કરવામાં આવી રહ્યું છે તે વાહનના માલિક દ્વારા ભોગવવામાં આવશે અને અન્યથા નિર્ધારિત સત્તાધિકારી દ્વારા ભોગવવામાં આવશે.;

(૫) આ અધિનિયમ હેઠળ આપવામાં આવેલું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર, જ્યાં સુધી તે અમલમાં રહેશે ત્યાં સુધી સમગ્ર ભારતમાં માન્ય રહેશે.

(૬) આ કલમ હેઠળ આપવામાં આવેલા માન્ય ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર ધરાવતા તમામ પરિવહન વાહનોએ તેમની બોડી પર સ્પષ્ટ અને દેખીતી રીતે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા નિર્ધારિત કરવામાં આવે તેવો વિશિષ્ટ માર્કો દર્શાવવાનો રહેશે.

(૭) કેન્દ્ર સરકાર નિર્ધારિત કરે તેવી શરતોને આધીન રહીને, આ કલમની જોગવાઈઓ બિન-પરિવહન વાહનોને પણ લાગુ પાડી શકાશે.”

૧૩. કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૮ નો નિયમ-૬૨, જે પરિવહન વાહનો

માટે માન્યતા અવધિની જોગવાઈ કરે છે તે આ મુજબ વંચાય છે:

“નિયમ ૬૨ : ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતા.

(૧) કલમ ૫૬ હેઠળ આપવામાં આવેલ પરિવહન વાહનના સંબંધમાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર ફોર્મ ૩૮ માં રહેશે અને આવું પ્રમાણપત્ર જ્યારે આપવામાં આવે અથવા રિન્યુ કરવામાં આવે ત્યારે નીચે દર્શાવેલ સમયગાળા માટે માન્ય રહેશે:

(એ) નવા પરિવહન વાહન માટે બે વર્ષ

(બી) પરિવહન વાહનોના સંબંધમાં આઠ વર્ષ સુધી જૂના વાહનો માટે બે વર્ષ અને આઠ વર્ષથી વધુ જૂના વાહનો માટે એક વર્ષ: પરંતુ શરત એ છે કે ભારે માલવાહક વાહન, ભારે પેસેન્જર મોટર વાહન, મધ્યમ માલવાહક વાહન, મધ્યમ પેસેન્જર મોટર વાહન અને હળવા મોટર વાહનની કેટેગરીના વાહનની ફિટનેસ તારીખ ૧ લી ઓક્ટોબર, ૨૦૨૪ થી અમલમાં આવે તે રીતે નિયમ ૧૭૫

હેઠળ નોંધાયેલા ઓટોમેટેડ ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા જ ફરજિયાતપણે કરવામાં આવશે: વધુ શરત એ છે કે જ્યાં નોંધણી સત્તાધિકારીના ક્ષેત્રાધિકારમાં નિયમ ૧૭૫ હેઠળ નોંધાયેલ ઓટોમેટેડ ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન કાર્યરત હોય, ત્યાં કેન્દ્રીય મોટર વાહન (પાંચમો સુધારો) નિયમો, ૨૦૨૩ ના અમલથી વાહનની ફિટનેસ માત્ર આવા ઓટોમેટેડ ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા જ કરવામાં આવશે.]

xxxxxx

ત્રણ વર્ષ

[પરંતુ શરત એ છે કે અધિનિયમની કલમ ૫૬ ની પેટા-કલમ (૧) માં ઉલ્લેખિત નિરીક્ષક અધિકારી અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશનો] નીચે આપેલા કોષ્ટકમાં નિર્દિષ્ટ પરીક્ષણો હાથ ધરે તે પછી જ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું રિન્યુઅલ કરવામાં આવશે, એટલે કે: કોષ્ટક xxxx વધુ શરત એ પણ છે કે જો પ્રથમ શરત હેઠળના કોષ્ટકમાં નિર્દિષ્ટ પરીક્ષણો જે રાજ્ય/કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશમાં વાહન નોંધાયેલું છે તે સિવાયના અન્ય રાજ્ય/કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશમાં નિરીક્ષક અધિકારી અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા હાથ ધરવામાં આવે છે, તો જે નિરીક્ષક અધિકારીએ પરીક્ષણો હાથ ધર્યા છે તેઓ તે જ દિવસે અથવા પછીના કામકાજના દિવસે parivahan.gov.in/vahan પોર્ટલ પર ફોર્મ ૩૮એ માં તેમનો નિરીક્ષણ અહેવાલ અપલોડ કરશે અને જો નિરીક્ષક અધિકારીને વાહન અધિનિયમ અને નિયમોની જોગવાઈઓ અનુસાર ફિટનેસનું પાલન કરતું જણાય તો નિરીક્ષણની તારીખથી પંદર દિવસની અંદર નોંધણી સત્તાધિકારી દ્વારા ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરવા માટે પોતાના હસ્તાક્ષર અને મહોર હેઠળ સહી કરેલ નિરીક્ષણ અહેવાલ સ્પીડ પોસ્ટ દ્વારા નોંધણી સત્તાધિકારીને મોકલશે અને તેની એક નકલ વાહનના ડ્રાઈવરને આપવામાં આવશે: xxxxxx વધુમાં એવી પણ શરત છે કે હવે પછીનું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જે રાજ્ય/કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશમાં વાહન નોંધાયેલું છે તે નોંધણી સત્તાધિકારીના રાજ્ય/કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશમાં નિરીક્ષક અધિકારી અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન પાસેથી મેળવવામાં આવશે. સ્પષ્ટીકરણ. "નિરીક્ષક અધિકારી" એટલે અધિનિયમની કલમ ૨૧૩ હેઠળ રાજ્ય સરકાર દ્વારા નિયુક્ત અધિકારી. [વધુ શરત એ

છે કે સંપૂર્ણપણે નિર્મિત વાહન તરીકે વેચાયેલા નવા પરિવહન વાહન માટે નોંધણી સમયે કોઈ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની જરૂર રહેશે નહિ અને આવા વાહનને નોંધણીની તારીખથી બે વર્ષના સમયગાળા માટે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર ધરાવતું માનવામાં આવશે.]

(૨) ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપવા અથવા રિન્યુ કરવા માટેની ફી નિયમ ૮૧ માં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવશે.

(૩) નોંધણી સત્તાધિકારીની કચેરીમાં નિરીક્ષક અધિકારી સિવાયના નિરીક્ષક અધિકારી અથવા અધિકૃત ટેસ્ટિંગ સ્ટેશન દ્વારા જ્યારે વાહનનું પરીક્ષણ કરવામાં આવે ત્યારે તેના પરીક્ષણ માટેની ફી નિયમ ૮૧ માં નિર્દિષ્ટ કર્યા મુજબ રહેશે.] [(૪) ફિટનેસ પ્રમાણપત્રના રિન્યુઅલ માટેની અરજી ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થવાની તારીખના સાઠ દિવસ કરતાં વધુ અગાઉ કરી શકાશે નહિ.

(૫) જ્યાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું રિન્યુઅલ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થયા પછીની તારીખે મંજૂર કરવામાં આવે છે, ત્યાં આવું રિન્યુઅલ ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મંજૂર કર્યાની તારીખથી અમલી બનશે: પરંતુ શરત એ છે કે જ્યાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રનું રિન્યુઅલ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થતાં પહેલાંની તારીખે મંજૂર કરવામાં આવે છે, ત્યાં આવું રિન્યુઅલ ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની મુદત પૂરી થવાની તારીખથી અમલી બનશે.]”

૧૪. કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૮ નો નિયમ-૬૨ વિવિધ પરિમાણો પૂરા પાડે છે જે ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર જારી કરતાં પહેલાં સંતોષાવા જોઈએ. એમ.વી. એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૫૬ સાથે વંચાણે લેતાં કેન્દ્રીય એમ.વી. નિયમો, ૧૯૮૮ ના નિયમ ૬૨ હેઠળ પરિવહન વાહનના સંબંધમાં ફિટનેસ પ્રમાણપત્રની માન્યતા આઠ વર્ષ સુધી જૂના વાહનો માટે બે વર્ષ અને આઠ વર્ષથી વધુ જૂના વાહનો માટે એક વર્ષની છે.

૧૫. આ તબક્કે અમે નોંધી શકીએ છીએ કે વાહનવ્યવહાર વિભાગ, દમણ અને દીવ દ્વારા આપવામાં આવેલ અરજદારનું છેલ્લું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર નં. ૦૧૨૬૮૭

તારીખ ૧૩.૦૧.૨૦૧૨ નું છે જે તારીખ ૧૨.૦૧.૨૦૧૩ સુધી માન્ય હતું. અરજદારે રેકૉર્ડ પર એવો કોઈ દસ્તાવેજી પુરાવો રજૂ કર્યો નથી કે જે દર્શાવતો હોય કે ઉપરોક્ત પ્રમાણપત્ર આગળ રિન્યુ કરવામાં આવ્યું હતું. આમ, જ્યાં સુધી વાહન કાયદા દ્વારા ફરજિયાત કરાયેલા તમામ ધોરણો પૂર્ણ ન કરે ત્યાં સુધી ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર આપી શકાતું નથી. નિયમિત વાહન કરની ચુકવણી એ સૌથી મહત્વપૂર્ણ આવશ્યકતાઓ પૈકીની એક છે, જેનું અરજદારે ઉલ્લંઘન કર્યું છે. પ્રસ્તુત કેસમાં, એવું જણાય છે કે અરજદારે વાહન ઉત્પાદક આઈશર હોવા છતાં વાહનની ચેસીસમાં છેડછાડ કરીને તેને અશોક લેલેન્ડ કરી દીધી હતી, જે કંપનીના રેકૉર્ડમાં અસ્તિત્વમાં ન હતી, તેથી તેમણે જાણીજોઈને નવું ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવવાની માંગણી કરી ન હતી.

૧૬. હવે અમે વર્ષ ૨૦૧૩ થી ૨૦૨૩ ના સમયગાળા માટેની કરની માંગણીની કાયદેસરતા તપાસી શકીએ છીએ. અરજદારે પોતાના એ વલણને વ્યાજબી ઠેરવવા પ્રયાસ કર્યો છે કે બસનો ઉપયોગ ગુજરાતમાં કરવામાં આવ્યો ન હતો, અને જ્યારે તે કામચલાઉ સમયગાળા માટે ગુજરાત રાજ્યમાં પ્રવેશી હતી અને જ્યારે જ્યારે પણ તે ગુજરાતમાં પ્રવેશી ત્યારે કર ચૂકવવામાં આવ્યો હતો. આ સંબંધમાં, જુલાઈ, ૨૦૧૩ થી ઓગસ્ટ, ૨૦૨૩ ના સમયગાળા માટેની એક પણ પહોંચ રેકૉર્ડ પર રજૂ કરવામાં આવી નથી. એકમાત્ર પહોંચ તારીખ ૨૫.૦૭.૨૦૨૩ થી ૦૧.૦૮.૨૦૨૩ ના સમયગાળા માટે રૂ. ૨૦,૩૭૬/- ની છે, જેમાં આશ્ચર્યજનક રીતે બેઠક ક્ષમતાને બદલે ૩૮ ની સ્લીપર ક્ષમતાનો પણ ઉલ્લેખ છે. અરજદારે સ્વીકાર્યું છે કે તારીખ ૨૫.૦૭.૨૦૨૩ થી બસ ગુજરાતમાં

દોઢ મહિનો વધુ રોકાઈ હતી. જ્યારે બસ ડિટેઈન કરવામાં આવી ત્યારે સક્ષમ અધિકારીએ જોયું કે તેની પાસે જરૂરી દસ્તાવેજો નહોતા, અને તે મુજબ એમ.વી. એક્ટની કલમ ૧૭૭, ૧૮૦ અને ૧૮૧ હેઠળનો ગુનો આચરવામાં આવ્યો હોવાનું જણાતાં રૂ. ૧૧,૫૦૦/- નો દંડ લાદવામાં આવ્યો હતો. અધિકારી દ્વારા જારી કરાયેલા તારીખ ૦૬.૦૮.૨૦૨૩ ના ચલણમાં શેરામાં ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો કે વાહન રેકૉર્ડ મુજબ, મોટર વાહનની બેઠક ક્ષમતા ૪૨ છે, જ્યારે વાસ્તવમાં તે ૩૮ બર્થવાળી સ્લીપર બસ છે અને બસમાં પ્રત્યક્ષ રીતે સ્લીપર બર્થ બેસાડવામાં આવ્યા છે.

૧૭. ઉપરોક્ત બિનતકરારી હકીકતોના સંદર્ભમાં, અમે જીએમવી કર અધિનિયમ, ૧૯૫૮ ની કલમ ૩ અને ૪ ની જોગવાઈઓમાંથી ઉદ્ભવતી કર લાદવાની સત્તાની તપાસ કરી શકીએ છીએ, જે નીચે મુજબ વંચાય છે:

“૩. કર લાદવો. (૧) આ અધિનિયમની અન્ય જોગવાઈઓને આધીન રહીને, ૧ લી એપ્રિલ ૧૯૫૮ ના રોજથી અને ત્યારથી, રાજ્યમાં વપરાતા અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવેલા તમામ મોટર વાહનો પર રાજ્ય સરકાર દ્વારા સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા નિયત કરાયેલા દરે કર લાદવામાં અને વસૂલ કરવામાં આવશે, ૧[પરંતુ તે ૨[પ્રથમ, ૩[બીજા અને ત્રીજા પરિશિષ્ટો]] માં નિર્દિષ્ટ મહત્તમ દરો કરતાં વધુ નહિ]:

[પરંતુ શરત એ છે કે વેપારના હેતુ માટે આવા વાહનોના ડીલર અથવા ઉત્પાદક દ્વારા રાખવામાં આવેલા કોઈપણ મોટર વાહનના કિસ્સામાં (તે પ્રથમ પરિશિષ્ટ કે બીજા પરિશિષ્ટ કે ત્રીજા પરિશિષ્ટમાં નિર્દિષ્ટ હોય કે ન હોય), રાજ્ય સરકાર સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા નિર્દિષ્ટ કરે તેટલી વાર્ષિક કરની રકમ ૮[રૂ. ૫૦૦૦ થી વધુ નહિ] માત્ર એવા મોટર વાહનો પર લાદવામાં અને વસૂલ કરવામાં આવશે જેને મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ હેઠળ બનાવેલા નિયમો દ્વારા નિર્ધારિત પદ્ધતિથી રસ્તાઓ પર વાપરવાની પરવાનગી આપવામાં આવી હોય]: વધુ શરત એ છે કે, જો રાજ્ય સરકારનો આ અધિનિયમના

અમલ પૂર્વે રાજ્યના અમુક વિસ્તારોમાં પ્રવર્તતા કરના દરોમાં અસમાનતાને કારણે અથવા અન્ય કોઈ કારણસર એવો અભિપ્રાય હોય કે સમગ્ર રાજ્યમાં સમાન દરે તાત્કાલિક મોટર વાહનો પર કર લાદવો અને વસૂલ કરવો તે તે વિસ્તારોમાં આવા વાહનોની માલિકી કે કબજો અથવા નિયંત્રણ ધરાવતી વ્યક્તિઓને અયોગ્ય હાલાકી પહોંચાડી શકે છે, અથવા તે વિસ્તારોમાં વેપાર અને વાણિજ્ય અથવા મોટર પરિવહન અને અન્ય ઉદ્યોગોના વિકાસ પર પ્રતિકૂળ અસર કરી શકે છે, તો રાજ્ય સરકાર તે વિસ્તારોમાં મોટર વાહનો પર અથવા તેના કોઈપણ વર્ગ પર અલગ અલગ દરે કર લાદી અને વસૂલ કરી શકે છે, જોકે તે વિસ્તારોમાં વાર્ષિક ધોરણે કરના દરમાં વધારો કે ઘટાડો કરીને, ત્રણ વર્ષના સમયગાળામાં, સમગ્ર રાજ્યમાં કરનો સમાન દર લાદવામાં આવે. [(૧એ) પેટા-કલમ (૧) માં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોવા છતાં, જે મોટર વાહન માટે એકમકત કર ચૂકવવામાં આવ્યો હોય અને વેચાણ પર આવા મોટર વાહનની માલિકી તબદીલ કરવામાં આવી હોય તેવા મોટર વાહનના સંબંધમાં એકમકત કર, સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા રાજ્ય સરકાર દ્વારા નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવે તેવા દરે ચૂકવવાપાત્ર રહેશે, પરંતુ તે ચૂકવેલા એકમકત કરના પચીસ ટકાથી વધુ રહેશે નહિ.

(૨) કર સત્તાધિકારીએ નિર્ધારિત પદ્ધતિથી મોટર વાહન રાજ્યમાં વપરાયું ન હતું અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવ્યું ન હતું તેવું પ્રમાણિત કર્યું હોય તેવા કોઈપણ સમયગાળા સિવાય, જે મોટર વાહનનું નોંધણી પ્રમાણપત્ર ચાલુ હોય તેના નોંધાયેલા માલિક, અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ, આ અધિનિયમના હેતુઓ માટે, રાજ્યમાં આવા વાહનનો ઉપયોગ કરે છે અથવા વાપરવા માટે રાખે છે તેમ માનવામાં આવશે.”

“૪. કલમ ૩ હેઠળ લાદવામાં આવેલ કરની ચુકવણી. (૧) [પ્રથમ પરિશિષ્ટમાં નિર્દિષ્ટ મોટર વાહનના સંબંધમાં કલમ ૩ હેઠળ વસૂલાતપાત્ર કર, દરેક નોંધાયેલા માલિક, અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ દ્વારા અગાઉથી ચૂકવવામાં આવશે, [જે મોટર વાહનોને પેટા-કલમ (૧એએ) લાગુ પડતી નથી],

ક્રમ નં.	વાહનોનું વર્ણન	ચુકવણીની પદ્ધતિ
[(૧) (એ)]	૧ લી એપ્રિલ, ૨૦૧૭ પહેલાં દ્વારા નિયત કરાયેલા દરે, નોંધાયેલ વાર્ષિક અથવા અથવા ત્રીજા પરિશિષ્ટમાં ત્રિમાસિક, નિયુક્ત ઓમ્નિબસ નિર્દિષ્ટ એકમકત કર. સિવાય ભાડે કલમ ૩ હેઠળ રાજ્ય સરકાર અથવા વળતર માટે	

વપરાતા વાહનો.

- (બી) ૧ લી એપ્રિલ, ૨૦૧૭ પહેલાં કલમ ૩ હેઠળ રાજ્ય સરકાર નોંધાયેલ વાર્ષિક અથવા દ્વારા નિયત કરાયેલા દરે, ત્રિમાસિક, ખાનગી સેવા વાહન. અથવા ત્રીજા પરિશિષ્ટમાં નિર્દિષ્ટ એકમકત કર.
- (સી) ખેતી સિવાયના હેતુ માટે વપરાતું કલમ ૩ હેઠળ રાજ્ય સરકાર ટ્રેક્ટર વાર્ષિક અથવા ત્રિમાસિક, દ્વારા નિયત કરાયેલા દરે અને બાંધકામ સાધન વાહન કે વાર્ષિક અથવા ત્રિમાસિક જેનું કલમ ૩ હેઠળ રાજ્ય સરકાર ખાલી વજન ૨૦૦૦ કિલોથી વધુ હોય દ્વારા નિયત કરાયેલા દરે, પરંતુ ૭૫૦૦ કિલોથી વધુ ન હોય.
- (ડી) ઉપર જણાવેલ વાહનો સિવાયના વાર્ષિક અથવા ત્રિમાસિક] વાર્ષિક અથવા વાહનો.

(૨) એક અથવા વધુ ત્રિમાસિક ગાળા માટે, કલમ (૧) માં ઉલ્લેખિત વાર્ષિક દરના ચોથા ભાગ વત્તા તેના દસ ટકા લેખે આવા દરેક ત્રિમાસિક ગાળા માટે ચુકવણી પર (ત્યારબાદ તેને "ત્રિમાસિક દર" તરીકે ઓળખવામાં આવશે), અથવા (૩) ત્રિમાસિક ગાળાના છેલ્લા દિવસે પૂરા થતા એક ક્વાર્ટર કરતાં ઓછા સમયગાળા માટે, ઉપરોક્ત ત્રિમાસિક દરમાંથી તે ત્રિમાસિક ગાળા દરમિયાન પૂરા થયેલા દરેક પૂર્ણ કેલેન્ડર મહિના માટે કરના વાર્ષિક દરના બારમા ભાગને બાદ કરીને. [(૧એ) પેટા-કલમ (૧) માં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોવા છતાં (ક) કામચલાઉ સમયગાળા માટે રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે લાવવામાં આવેલા [નિયુક્ત ઓમ્નિબસ સિવાયના પરિવહન વાહન] ના સંબંધમાં કર, તે રાજ્યમાં જેટલા સમય માટે વાપરવાનું હોય અથવા વાપરવા માટે રાખવાનું હોય તે સમગ્ર સમયગાળા માટે વસૂલવાપાત્ર રહેશે; (ખ) જ્યાં આપું વાહન એક મહિના કરતાં ઓછા સમયગાળા માટે રાજ્યમાં વાપરવાનું હોય અથવા વાપરવા માટે રાખવાનું હોય, ત્યાં દરેક સપ્તાહ અથવા તેના ભાગ માટે વાર્ષિક દરના ૪ ટકાના દરે કર વસૂલાતપાત્ર રહેશે, જે કલમ (૩) હેઠળ એક મહિનાના સમયગાળા માટે વસૂલવાપાત્ર કરની રકમ જેટલી મહત્તમ રકમને આધીન રહેશે; (ગ) જ્યાં આપું વાહન એક મહિના જેટલા અથવા એક મહિનાથી વધુ સમયગાળા માટે રાજ્યમાં વાપરવાનું હોય

અથવા વાપરવા માટે રાખવાનું હોય, ત્યાં કલમ ૪ ની પેટા-કલમ (૧) ના કલોઝ (૧), (૨) અથવા (૩) માં નિર્દિષ્ટ દરે કર વસૂલાતપાત્ર રહેશે, જે તે સમયગાળો સદર કલોઝ (૧), (૨) અથવા (૩) માં નિર્દિષ્ટ સમયગાળા જેટલો હોય તે મુજબ, પછી ભલે આવો સમયગાળો ત્રિમાસિક ગાળાના અંતે પૂરો થતો હોય કે નહિ; (ઘ) આ પેટા-કલમ હેઠળ વસૂલાતપાત્ર કર નિર્ધારિત કરવામાં આવે તેવા સમયગાળામાં અને તેવી પદ્ધતિથી ચૂકવવામાં આવશે.] [(૧એએ) પેટા-કલમ (૧) માં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોવા છતાં, નીચેની કેટેગરીના વાહનોના દરેક નોંધાયેલા માલિક અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ દ્વારા કલમ ૩ હેઠળ વસૂલાતપાત્ર કર અગાઉથી, નીચે નિર્દિષ્ટ પદ્ધતિ અનુસાર ચૂકવવામાં આવશે, એટલે કે:

- | ક્રમ
નં. | વાહનોનું વર્ણન | ચૂકવણીની પદ્ધતિ |
|-------------|--|---|
| (એ) | પ્રથમ અનુસૂચિના ખંડ-III માં વાર્ષિક અથવા અર્ધવાર્ષિક નિર્દિષ્ટ કરાયેલા અને ૧ એપ્રિલ, કિસ્સામાં, વાર્ષિક દરના અડધા ૨૦૧૭ પહેલાં નોંધાયેલા મોટર વાહનો. | જેટલા દર ઉપરાંત તેના ૧૦ ટકા જેટલા દરે અથવા ત્રીજા અનુસૂચિમાં નિર્દિષ્ટ કરેલ એકમુશ્ત રકમ મુજબ. |
| (બી) | બાર કરતાં વધુ મુસાફરોને લઈ વાર્ષિક અથવા ત્રીજા અનુસૂચિમાં જવા માટે પરવાનેદાર ન હોય નિર્દિષ્ટ કરેલ એકમુશ્ત કર મુજબ. તેવા નિયુક્ત ઓમ્નિબસના કિસ્સામાં, જે ૧ એપ્રિલ, ૨૦૧૭ પહેલાં નોંધાયેલા હોય. | |

(૧એએએ) પેટા-કલમ (૧એએ) નીચેના કોષ્ટકમાં એન્ટ્રી (ખ) માં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોવા છતાં (ક) સાત દિવસથી વધુ ન હોય તેવા કામચલાઉ સમયગાળા માટે રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે લાવવામાં આવેલી નિયુક્ત ઓમ્નિબસ પર વસૂલાતપાત્ર કરની રકમ, નિયુક્ત ઓમ્નિબસ જેટલા મુસાફરોને લઈ જવા માટે લાયસન્સ પ્રાપ્ત હોય તેવા પ્રત્યેક મુસાફર દીઠ કરના વાર્ષિક દરના ચાર ટકા રહેશે; (ખ) જ્યાં આવી નિયુક્ત ઓમ્નિબસ સાત દિવસથી વધુ સમયગાળા માટે રાજ્યમાં વાપરવાની હોય અથવા વાપરવા માટે

રાખવાની હોય, ત્યાં આવા વાહન પર દરેક મહિના અથવા તેના ભાગ માટે કરના વાર્ષિક દરના બારમા ભાગ લેખે કર વસૂલાતપાત્ર રહેશે.] [સ્પષ્ટીકરણ.- આ કલમ, [કલમ ૯ ની પેટા-કલમ (૬), કલમ ૧૮ ની પેટા-કલમ (૧એએ)] અને પ્રથમ પરિશિષ્ટના ભાગ-૧ માં કલોઝ ૪ ના હેતુઓ માટે, "નિયુક્ત ઓમ્નિબસ" અભિવ્યક્તિનો અર્થ એવી ઓમ્નિબસ થાય છે જે રાજ્યમાં ફક્ત કોન્ટ્રાક્ટ કેરેજ તરીકે વપરાય છે અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવે છે અને તેમાં સ્લીપર નિયુક્ત ઓમ્નિબસનો સમાવેશ થાય છે.] [(૧એબી) (ક) [બીજા પરિશિષ્ટ [**]] માં નિર્દિષ્ટ મોટર વાહનના સંબંધમાં કલમ ૩ હેઠળ વસૂલાતપાત્ર કર આવા મોટર વાહનના દરેક નોંધાયેલા માલિક, અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ દ્વારા અગાઉથી એકમકત ચૂકવવામાં આવશે.

(ખ) બોમ્બે વાહન (ગુજરાત સુધારો) અધિનિયમ, ૧૯૮૭ ના અમલ પૂર્વે અસ્તિત્વમાં રહેલી કલમ ૩બી ની પેટા-કલમ (૨) હેઠળ જે કોઈપણ મોટર વાહન કરપાત્ર રહેતું બંધ થયું હોય તે સતત મુક્ત રહેશે.] [(ગ) પ્રથમ પરિશિષ્ટ હેઠળ આવતા અને કલમ ૩ હેઠળ કર ચૂકવવા માટે જવાબદાર હોય તેવા મોટર વાહનના માલિક અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી વ્યક્તિ, બોમ્બે મોટર વાહન કર (ગુજરાત સુધારો) અધિનિયમ, ૨૦૧૦ ના અમલ પછી બીજા પરિશિષ્ટ હેઠળ કર ચૂકવવા જવાબદાર બની હોય, તો તે સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિસૂચિત કરવામાં આવે તેવા દરે એકમકત કર ચૂકવવા જવાબદાર રહેશે, પરંતુ તે બીજા પરિશિષ્ટમાં નિર્દિષ્ટ મહત્તમ દરો કરતાં વધુ રહેશે નહિ.] (૧એબીબી) આ કલમમાં ગમે તે સમાવિષ્ટ હોવા છતાં, (૧) જ્યાં કોઈપણ મોટર વાહન ૧ લી એપ્રિલ, ૨૦૦૭ ના રોજ કે ત્યારબાદ નોંધાયેલું હોય, ત્યાં તે વાહનના નોંધાયેલા માલિક અથવા તેનો કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી વ્યક્તિ જે મહિનામાં મોટર વાહન નોંધાયું હોય તે મહિનાના પ્રથમ દિવસથી શરૂ કરીને તે વર્ષના અંત સુધીના સમગ્ર સમયગાળા માટે દર મહિને કરના વાર્ષિક દરના બારમા ભાગ લેખે કર ચૂકવશે; [પરંતુ શરત એ છે કે જ્યારે પ્રથમ પરિશિષ્ટ હેઠળ આવતા મોટર વાહનના માલિક અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી વ્યક્તિ મહિનાના પંદરમા દિવસ પછી પોતાના વાહનને નોંધણી માટે લાવે છે, ત્યારે તે મહિનાના બાકીના સમયગાળાના દરેક દિવસ માટે કરના વાર્ષિક દરના બારમા ભાગના એક દિવસના કર જેટલી રકમ ચૂકવવા જવાબદાર રહેશે અને ઉપરનો કલોઝ જે મહિનામાં વાહન નોંધણી માટે લાવવામાં આવ્યું હોય તેના પછીના મહિનાથી લાગુ થશે.] (૨) જ્યાં કોઈપણ મોટર વાહન ૧ લી એપ્રિલ, ૨૦૦૭ પહેલાં નોંધાયેલું હોય, ત્યાં તે વાહનના નોંધાયેલા

માલિક અથવા કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી વ્યક્તિ જે સમયગાળા સુધીનો કર અગાઉ ચૂકવવામાં આવ્યો હોય તેના પછીના દિવસથી શરૂ કરીને ૩૧ મી માર્ચ, ૨૦૦૮ ના અંત સુધીના સમગ્ર સમયગાળા માટે દર મહિને કરના વાર્ષિક દરના બારમા ભાગ લેખે કર ચૂકવશે.]] [(૨) આ કલમ હેઠળ બાકી કરની રકમની ગણતરી કરતી વખતે, પચાસ પૈસાથી વધુ ન હોય તેવા રૂપિયાના અપૂર્ણાંકને અવગણવામાં આવશે અને પચાસ પૈસાથી વધુ રૂપિયાના અપૂર્ણાંકને એક રૂપિયો ગણવામાં આવશે.]]”

૧૮. જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩ સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામા દ્વારા રાજ્ય સરકાર દ્વારા નિયત કરાયેલા દરો મુજબ, રાજ્યમાં ‘વપરાતા અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવેલા તમામ મોટર વાહનો’ પર કર લાદવા અને વસૂલવા અંગેની અભિવ્યક્તિનો ઉપયોગ કરે છે. જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩ ની પેટા-કલમ ૨ એવા કોઈપણ સમયગાળા સિવાય કે જે સમયગાળા માટે કર સત્તાધિકારીએ નિર્ધારિત પદ્ધતિથી એવું પ્રમાણિત કર્યું હોય કે મોટર વાહન રાજ્યમાં વપરાયું ન હતું અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવ્યું ન હતું, રાજ્યમાં વાહનોના વપરાશની કાનૂની કલ્પના લાદે છે. અમે નોંધી શકીએ છીએ કે ગોવા, દમણ અને દીવ મોટર વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૭૪ ની કલમ ૩ વ્યવહારિક રીતે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩ ને સમકક્ષ છે, અને તેમાં સમાન અભિવ્યક્તિ “વપરાયેલ અથવા વાપરવા માટે રાખેલ” રહેલી છે.

૧૯. “વપરાયેલ અથવા વાપરવા માટે રાખેલ” અભિવ્યક્તિના સાચા અર્થઘટનની તપાસ કરવા માટે, અમે અખિલ ગુજરાત પ્રવાસી વી.એસ. મહામંડળ (ઉપર જણાવેલ) ના કેસમાં સુપ્રીમ કોર્ટના ચુકાદાનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ. સર્વોચ્ચ અદાલતે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩એ ની

જોગવાઈઓની બંધારણીય કાયદેસરતાને માન્ય રાખી હતી, જેને આ કોર્ટની ડિવિઝન બેંચ દ્વારા ગેરબંધારણીય જાહેર કરવામાં આવી હતી: આ કોર્ટની ડિવિઝન બેંચના ચુકાદાને રદ કરતાં સર્વોચ્ચ અદાલતે આ મુજબ ઠરાવ્યું છે:

“૧૭ આ અદાલતના ઘણા નિર્ણયોમાં આ દષ્ટિકોણનો પુનરોચ્ચાર કરવામાં આવ્યો છે. કેરળ રાજ્ય વિરુદ્ધ અરવિંદ રામાકાંત મોદાવડાકરના કેસમાં, અદાલતે ચુકાદો આપ્યો હતો કે કાયદામાં એ સુસ્થાપિત સ્થિતિ છે કે જરૂરી પરમિટ હેઠળ આવરી લેવાયેલા વાહનો દ્વારા રસ્તાનો વાસ્તવિક વપરાશ એ હંમેશા સુસંગત પરિબળ હોતો નથી કારણ કે કેરળ મોટર વાહન કર અધિનિયમની કલમ ૩(૧) હેઠળ કરપાત્ર ઘટના ત્યારે બને છે જ્યારે વાહન રાજ્યમાં વપરાય છે અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવે છે અને એકવાર વાહન કરની ચુકવણી માટે જવાબદાર બને છે, પછી વાહન દ્વારા વપરાશની માત્રા અને પ્રમાણ એ કર લાદવાના હેતુ માટે નિર્ણાયક પરિબળ નથી. મહાકોશલ ટૂરિસ્ટ વિરુદ્ધ એમ.પી. રાજ્યના કેસમાં, અખિલ ભારતીય પ્રવાસી પરમિટના આધારે મધ્યપ્રદેશ રાજ્યમાં દોડતા વાહનો માટે કર આકારણી માટેનું કોઈ તંત્ર ન હોવા સંબંધે અને સદર રાજ્યમાં જે સમયગાળા દરમિયાન તેઓ વપરાયા ન હતા અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવ્યા ન હતા તે સમયગાળા માટે તેમને કર પરત (રિફંડ) કરવાનો ઈનકાર કરવા અંગે કરવામાં આવેલા પડકાર પર વિચારણા કરવામાં આવી હતી. સંબંધિત અધિનિયમની કલમ ૩ માં વપરાયેલી ભાષાને ધ્યાનમાં રાખીને, જેમાં પરિશિષ્ટમાં નિર્દિષ્ટ દરે રાજ્યમાં "વપરાતા અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવેલા" દરેક મોટર વાહન પર કર લાદવાની જોગવાઈ હતી, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે "વપરાયેલ" અથવા "વાપરવા માટે રાખેલ" અભિવ્યક્તિનો અર્થ એ છે કે, કાં તો મધ્યપ્રદેશ રાજ્યના રસ્તાઓ પર વાહનનો વાસ્તવિક ઉપયોગ કરવો અથવા વાહનને (જે ચાલુ હાલતમાં હોય અને વાપરવા માટે સક્ષમ હોય) જો ઈચ્છા હોય તો રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે ઉપલબ્ધ રાખવું. વધુમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે કારણના સંબંધમાં રાજ્યની બહાર દોડતી વખતે પણ, વાહન "રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલ" ના દાયરામાં આવશે અને કલમ ૩ ના હેતુ માટે એ બાબત મહત્વહીન છે કે વાહન વાસ્તવમાં વાપરવામાં આવી રહ્યું છે કે રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યું છે.

૧૮ કલમ ૩એ માં વપરાયેલી ભાષા – તમામ ઓબ્જેક્શન જે રાજ્યમાં ફક્ત કોન્ટ્રાક્ટ કેરેજ તરીકે વપરાય છે અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવે છે – તે યાદી ૨ ની એન્ટ્રી ૫૭ ને અનુરૂપ છે. આ અદાલત દ્વારા સતત એવો મત લેવામાં આવ્યો છે કે જો કોઈ વાહન રાજ્યમાં "વપરાયેલ" હોય અથવા "વાપરવા માટે રાખેલ" હોય, તો તે કરની ચુકવણી માટે જવાબદાર બને છે અને વાસ્તવિક વપરાશ અથવા વપરાશનું પ્રમાણ મહત્વપૂર્ણ નથી. કાયદો કર પરત (રિફંડ) ની જોગવાઈ કરે છે જો સત્તાધિકારીને ખાતરી થાય કે વાહનનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો નથી, તેનો અર્થ એવો નથી થતો કે ધારાસભા માત્ર વાસ્તવિક વપરાશના સમયગાળા પૂરતી મર્યાદિત કર લાદવાની જોગવાઈ જ કરી શકે અથવા વાહન રાજ્યમાં વપરાશમાં ન લેવાયું હોય તે સમયગાળા દરમિયાન કોઈ કર લાદી શકાય નહિ. રિફંડની જોગવાઈ માત્ર ઓપરેટરના ફાયદા માટે કરવામાં આવી છે જેથી જ્યારે વાહન ન વપરાવવાને કારણે તેને વાહનમાંથી કોઈ આવક ન મળતી હોય ત્યારે તેને કરના બોજમાંથી મુક્તિ મળી શકે, પરંતુ રાજ્યમાં વપરાતા અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવતા વાહનો પર કર લાદવાની જોગવાઈ કરતો કાયદો ઘડવાની રાજ્યની સક્ષમતા કે સત્તા સાથે તેનો કોઈ સંબંધ નથી."

સુપ્રીમ કોર્ટે જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩એ ની જોગવાઈઓને કાયદેસર અને બંધારણીય ઠરાવી છે. જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩એ ત્યારપછી ૨૦૦૨ ના ગુજરાત સુધારા ૯ દ્વારા રદ કરવામાં આવી હતી. જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩એ ની જોગવાઈમાં સમાન અભિવ્યક્તિ "રાજ્યમાં વપરાયેલ અથવા વાપરવા માટે રાખેલ" સમાવિષ્ટ હતી. સુપ્રીમ કોર્ટે એવું ઠરાવીને આ અભિવ્યક્તિઓને સ્પષ્ટ કરી છે કે "કરારના સંબંધમાં રાજ્યની બહાર દોડતી વખતે પણ, વાહન "રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલ" ના દાયરામાં આવશે અને જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩ ના હેતુ માટે એ બાબત મહત્વહીન છે કે વાહન વાસ્તવમાં વપરાઈ રહ્યું છે કે રાજ્યમાં ઉપયોગ

માટે રાખવામાં આવ્યું છે. વધુમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે “જો વાહન રાજ્યમાં “વપરાયેલ” હોય અથવા “વાપરવા માટે રાખેલ” હોય, તો તે કરની ચુકવણી માટે જવાબદાર બને છે અને વાસ્તવિક વપરાશ કે વપરાશનું પ્રમાણ મહત્વપૂર્ણ નથી. કાયદો કર પરત (રિફંડ) ની જોગવાઈ કરે છે જો સત્તાધિકારીને ખાતરી થાય કે વાહનનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો નથી, તેનો અર્થ એવો નથી થતો કે ધારાસભા માત્ર વાસ્તવિક વપરાશના સમયગાળા પૂરતી મર્યાદિત કર લાદવાની જોગવાઈ જ કરી શકે અથવા જે સમયગાળા દરમિયાન વાહન રાજ્યમાં વપરાશમાં લેવામાં ન આવ્યું હોય તે સમયગાળા દરમિયાન કોઈ કર લાદી શકાય નહિ. આમ, જ્યાં સુધી “સક્ષમ સત્તાધિકારી પાસેથી બિન-વપરાશનું પ્રમાણપત્ર મેળવવામાં ન આવ્યું હોય”, ત્યાં સુધી જો વાહન રાજ્યમાં વપરાતું હોય કે વાપરવા માટે રાખવામાં આવ્યું હોય તો કાયદો તેના વપરાશની કાનૂની કલ્પના પૂરી પાડે છે.

૨૦. ગુજરાત રાજ્યમાં વાહનના બિન-વપરાશનું નિયમન જીએમવી કર નિયમો, ૧૯૫૯ ના નિયમ ૫(૧) ની જોગવાઈ દ્વારા થાય છે અને ગોવા, દમણ અને દીવ મોટર વાહન કર નિયમો, ૧૯૭૪ નો નિયમ ૧૮ નિર્ધારિત ફોર્મમાં બિન-વપરાશની ઘોષણા કરવાની જોગવાઈ કરે છે. આમ, વાહનના માલિકે મોટર વાહનના સંબંધમાં બિન-વપરાશની ઘોષણા કરતું સક્ષમ સત્તાધિકારી દ્વારા પ્રમાણિત ફોર્મ ભરવાનું રહે છે, જેમાં તે રાજ્યમાં જેટલા સમય માટે વપરાયું ન હોય તે સમય નિર્દિષ્ટ કરવાનો રહે છે જેમાં એવો ઉલ્લેખ હોય છે કે તેઓ ઉપરોક્ત સમયગાળા દરમિયાન સદર મોટર વાહનને તે સ્થળે રાખશે જે સ્થળ ફોર્મમાં

ભરવાનું હોય છે. નિર્વિવાદપણે, અરજદારે દીવ કે ગુજરાત રાજ્યનું એવું કોઈ ફોર્મ રજૂ કર્યું નથી કે જે દર્શાવતું હોય કે વાહનનો ઉપયોગ ગુજરાત રાજ્યમાં કે કેન્દ્રશાસિત પ્રદેશ દીવમાં કરવામાં આવ્યો ન હતો. અરજદારે તેમાં ફેરફાર કર્યો હોવાથી, બસનું મૂળ ઉત્પાદન અને ચેસીસ નંબર પોતે જ શંકાસ્પદ છે. અરજદારે કોઈપણ સત્તાધિકારી સમક્ષ કે અમારી સમક્ષ પણ એવો દાવો કર્યો નથી કે બસ વાસ્તવમાં અશોક લેલેન્ડની હતી અને આઈશરની નહોતી, અને તેમણે વાહનના ચેસીસ નંબર અને એન્જિન નંબરમાં ફેરફાર કર્યો નથી. કાયદો ચેસીસ નંબર, એન્જિન નંબર અને ઉત્પાદકના નામમાં ફેરફાર કરવાની પરવાનગી આપતો નથી. જ્યારે વાહનની સાચી ઓળખ છુપાવવામાં આવી હોય અને અરજદાર દ્વારા ગેરકાયદેસર રીતે ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હોય, ત્યારે તેમણે આ ગંભીર ઉલ્લંઘનોના પરિણામો ભોગવવા જ પડે.

૨૧. આમ, અરજદારનું વાહન/બસ ગુજરાતમાં વપરાયું ન હતું અથવા વાપરવા માટે રાખવામાં આવ્યું ન હતું તેવું પ્રમાણિત કરતું પ્રમાણપત્ર ન હોવાથી, જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩(૨) ની કાનૂની કલ્પના લાગુ પડે છે, અને એવું માની લેવું પડે છે કે બસનો ઉપયોગ વર્ષ ૨૦૧૩ થી ૨૦૨૩ સુધી ગુજરાત રાજ્યમાં કરવામાં આવ્યો હતો. અરજદારે આ સમગ્ર સમયગાળા માટે દીવમાં કે ગુજરાત રાજ્યમાં ક્યાંય પણ કર ચૂકવ્યો હોય તેવો કોઈ દસ્તાવેજી પુરાવો રજૂ કરવામાં આવ્યો નથી. અરજદારે તારીખ ૧૭.૦૭.૨૦૨૪ ના રોજ દીવ આરટીઓ ખાતે વર્ષ ૨૦૧૩ થી ૨૦૨૩ સુધીના કર પેટે રૂ. ૨,૨૩,૨૮૭/- ચૂકવવાનો પ્રયાસ કર્યો હતો. જોકે, પેસેન્જર બસ બ્લેકલિસ્ટ કરાયેલી હોવાથી દીવ

આરટીઓ દ્વારા આ રકમ ઓનલાઈન રિફંડ કરવામાં આવી હતી. આ પ્રયાસ પાછળથી ઊભો કરેલો જણાય છે, કારણ કે તારીખ ૦૬.૦૮.૨૦૨૩ ના રોજ વાહન ડિટેઈન કરવામાં આવ્યા પછી અરજદાર કાર્યવાહીનો સામનો કરી રહ્યા હતા.

૨૨. અરજદારે કરની ગણતરી પર કોઈ શંકા કરી નથી કે તેને પડકારી નથી, પરંતુ તેમણે ઉપરોક્ત સમયગાળા માટે કર લાદવા સામે વાંધો ઉઠાવ્યો છે. જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૪ હેઠળ, પ્રથમ પરિશિષ્ટ મુજબ કરની ગણતરી કરવામાં આવે છે. જીએમવી કર અધિનિયમના પ્રથમ પરિશિષ્ટની આઈટમ ૪-એએ(બી), ૨૦ થી વધુ મુસાફરો લઈ જવા માટે લાયસન્સ પ્રાપ્ત સ્લીપર નિયુક્ત ઓબ્જેક્ટ માટે પ્રત્યેક મુસાફર દીઠ કરની રકમ રૂ. ૧૩,૦૦૦/- નિયત કરે છે. જોકે, જીએમવી કર અધિનિયમની કલમ ૩(૧) રાજ્ય સરકારને સરકારી ગેઝેટમાં જાહેરનામું બહાર પાડીને કરના દરો નિર્ધારિત કરવાની સત્તા પણ આપતી હોવાથી, રાજ્ય સરકારે તે મુજબ તારીખ ૩૦.૦૩.૨૦૦૭, ૩૧.૦૭.૨૦૧૪ અને ૩૧.૦૩.૨૦૧૭ ના જાહેરનામા બહાર પાડ્યા છે. તે અનુસાર, અરજદાર જ્યારે રાજ્યમાં બસ ચલાવી રહ્યા હતા ત્યારે તેમણે ચૂકવેલી રકમને સરભર કર્યા પછી કરના દરની ગણતરી કરવામાં આવી છે.

૨૩. અરજદારે ભારતીય સાક્ષ્ય અધિનિયમ, ૨૦૨૩ ની કલમ ૧૦૪ (ભારતીય પુરાવા અધિનિયમ, ૧૮૭૨ ની કલમ ૧૦૧) ની જોગવાઈનો ઉલ્લેખ કરતાં એવી દલીલ કરી છે કે જે સમયગાળા માટે કરની માંગણી કરવામાં આવી છે તે ઉપરોક્ત

સમયગાળા દરમિયાન અરજદારે ગુજરાત રાજ્યમાં ઉપરોક્ત બસ ચલાવી હતી તે સાબિત કરવાનો બોજ સામાવાળા સત્તાધિકારીઓ પર રહેલો છે. અમે સદર રજૂઆતો સાથે સહમત નથી, કારણ કે પ્રથમ દષ્ટિએ, અરજદારે સાબિત કરવું પડે કે તેમની પાસે જરૂરી પરવાનગી અને એવો દસ્તાવેજી પુરાવો છે જે દર્શાવે છે કે, (૧) તેમણે જરૂરી પરવાનગીઓ મેળવ્યા પછી બસમાં વ્યાપક ફેરફારો કર્યા હતા અને (૨) આવી બસમાં ફેરફાર કર્યા પછી, તેમણે વાહન કર ચૂકવીને વાહન ફિટનેસ પ્રમાણપત્ર મેળવ્યું હતું. અરજદારે બસના ચેસીસ નંબર, એન્જિન નંબર અને ઉત્પાદકના નામમાં છેડછાડ કરી છે. આથી, જ્યાં સુધી અરજદાર જરૂરી વૈધાનિક દસ્તાવેજો રજૂ કરીને પ્રથમ પોતાની શુદ્ધબુદ્ધિ સાબિત ન કરે, ત્યાં સુધી સત્તાધિકારીઓએ પહેલા પુરાવાનો બોજ નિભાવવો જોઈએ તેવી માંગણી કરવાનો અરજદારને કોઈ અધિકાર નથી. પુરાવાનો બોજ બદલવા માટે આ રેકૉર્ડ્સ રજૂ કરવા એ પૂર્વશરત છે, અને અરજદાર મૂળભૂત વૈધાનિક જોગવાઈઓનું પાલન કર્યા વિના વિભાગના પુરાવાના બોજ અંગેની પ્રક્રિયાગત દલીલો પાછળ પોતાનો બચાવ કરી શકે નહિ, ખાસ કરીને જ્યારે તેમણે ગંભીર ગેરકાયદેસરતા આચરી હોય.

૨૪. આમ, અમારી સમક્ષ રજૂ કરાયેલી હકીકતો અને વૈધાનિક જોગવાઈઓના સમગ્ર વિશ્લેષણ પરથી, હાલની અરજી ગ્રાહ્ય રાખવા અમારું વલણ નથી અને તેથી તે આથી **ફગાવી દેવામાં આવે છે.**

સહી / –
(એ. એસ. સુપેહિયા, ન્યાયમૂર્તિ)

સહી / –
(વૈભવી ડી. નાણાવટી, ન્યાયમૂર્તિ)

પ્રધ્યુમન/એસબી-૧//

This is an AI-assisted translation.

=====

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.