==========
**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 judgment 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 judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.
==========

**એમ.પી.એ.આઈ.ટી. પરમિટ ઓનર્સ એસોસિએશન અને અન્ય**

**વિ.**

**સ્ટેટ ઓફ મધ્ય પ્રદેશ**

**નવેમ્બર ૨૮, ૨૦૦૩**

**[એસ. રાજેન્દ્ર બાબુ અને જી.પી. માથુર, ન્યાયમૂર્તિઓ]**

*મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧–કલમો ૧૬(૬), (૭) અને (૮), ૨૦–A અને ૨૦–B–મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮–કલમો ૬૬ અને ૧૯૨–A–૧૯૯૧ ના રાજ્ય અધિનિયમની જોગવાઈઓ કે જે વાહનો જપ્ત કરવાની જોગવાઈ કરે છે અને તેનાથી દંડમાં વધારો કરે છે જે ૧૯૮૮ ના કેન્દ્રીય અધિનિયમ દ્વારા પ્રદાન કરવામાં આવેલ છે જેમાં ચોક્કસ રકમનો દંડ દર્શાવેલ છે–રાજ્ય અધિનિયમની જોગવાઈઓની બંધારણીય માન્યતા–ઠરાવ્યું: સજાની જોગવાઈ સમાન ગુના માટે છે પરંતુ રાજ્ય અધિનિયમ હેઠળ વધારાનો દંડ ઊભો થાય છે, આમ બે કાયદાઓ વચ્ચે સ્પષ્ટ વિસંગતતા (conflict) છે–રાજ્ય કાયદાએ રાજ્ય કાયદા માટે રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ મેળવવા અંગે*

*બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪(૨) હેઠળની આવશ્યકતાઓનું પાલન કર્યું નથી– તેથી ૧૯૯૧ ના અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) અને તેને સંલગ્ન જોગવાઈઓ કેન્દ્રીય અધિનિયમની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ થી વિસંગત (repugnant) છે અને તેથી અમાન્ય છે–ભારતનું બંધારણ, ૧૯૫૦ અનુચ્છેદ ૨૫૪.*

**મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧ ની કલમો ૧૬(૬), (૭) અને (૮), ૨૦–A અને ૨૦–B મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન (સંશોધન) અધિનિયમ, ૧૯૯૯ દ્વારા ઉમેરવામાં આવી હતી. તેણે રાજ્યપાલની સંમતિ મેળવી હતી અને સત્તાવાર ગેઝેટમાં પ્રકાશિત કરવામાં આવી હતી. ૧૯૯૧ ના અધિનિયમની જોગવાઈઓ વાહન જપ્ત કરવાની જોગવાઈ કરે છે અને તેનાથી દંડમાં વધારો કરે છે જ્યારે ૧૯૮૮ ના અધિનિયમમાં એવી જોગવાઈઓ છે જે માત્ર ચોક્કસ રકમનો દંડ નક્કી કરે છે. અપીલકર્તા–સ્ટેટ પરમિટ ઓનર્સ એસોસિએશને ૧૯૯૧ ના અધિનિયમની કલમો ૧૬(૬) અને (૭) અને (૮), ૨૦–A અને ૨૦–B ની બંધારણીય માન્યતાને એ આધાર પર પડકારતી રિટ પિટિશન દાખલ કરી હતી કે તેઓ મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ થી વિસંગત છે. હાઇકોર્ટે ઠરાવ્યું કે રાજ્ય અધિનિયમ અને કેન્દ્રીય અધિનિયમ વચ્ચે કોઈ વિસંગતતા નથી અને તેથી, રાજ્ય અધિનિયમની જોગવાઈઓ માન્ય હતી. આથી વર્તમાન અપીલો.**

**અપીલકર્તાની દલીલ એવી હતી કે જ્યારે કરની ચુકવણી ન કરવા બદલ મોટર વાહન જપ્ત કરવાના હેતુ માટે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે અને અધિનિયમ**

અને તે હેઠળ ઘડવામાં આવેલા નિયમો હેઠળ પ્રદાન કર્યા મુજબ, આવું વાહન, કર ચૂકવવામાં આવે કે તરત જ મુક્ત કરવામાં આવવું જોઈએ અને જો આવા વાહનના સંબંધમાં અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) ની શરતોમાં માત્ર અહેવાલ દાખલ કરવામાં આવે તો પણ, વાહન જપ્ત થવાને પાત્ર બને છે અને તેનાથી કર વસૂલવાનો અધિનિયમનો ઉદ્દેશ્ય પૂર્ણ થતો નથી પરંતુ માત્ર વાહનના માલિક અથવા ડ્રાઈવર પર વધારાનો દંડ લાદવામાં પરિણમે છે અને બદલામાં મોટર વ્હીકલ એક્ટ હેઠળ પ્રદાન કરવામાં આવેલ દંડ વધારવામાં પરિણમે છે, જે સ્પષ્ટપણે તેની જોગવાઈઓમાં વિસંગતતામાં પરિણમશે.

સામાવાળા–રાજ્યએ દલીલ કરી હતી કે અધિનિયમ હેઠળની જોગવાઈઓ માન્ય છે અને રાજ્ય વિધાનસભાની યોગ્યતામાં આવે છે; અને કે મોટર વ્હીકલ એક્ટ અને રાજ્ય અધિનિયમ વચ્ચે બિલકુલ કોઈ વિસંગતતા નથી કારણ કે તેઓ બે અલગ–અલગ ક્ષેત્રોમાં કાર્ય કરે છે–એક નિયમનકારી પગલું (**regulatory measure**) છે જ્યારે બીજું કરવેરાનું પગલું છે.

અપીલો મંજૂર કરતાં, કોર્ટે

ઠેરવેલ કે: ૧. મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧ અને મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ વચ્ચે સ્પષ્ટ વિસંગતતા છે. તેથી, અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) અને તેને સંલગ્ન કલમો ૧૬(૭), ૧૬(૮), ૨૦–**A** અને ૨૦–**B** ની જોગવાઈઓ રદ કરવામાં આવે છે અને હાઈકોર્ટનો આદેશ બાજુ પર રાખવામાં આવે છે. [૩૩૩–એચ; ૩૩૪–એ]

૨.૧. મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૯૨–**A** સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ઉદ્ભવતા સમાન ગુના માટે સજાની જોગવાઈ છે અને રાજ્ય મોટર વ્હીકલ કરાધાન અધિનિયમ હેઠળ વાહન જપ્ત કરવા માટે વધુ સજા નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે. મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૯૨–**A** હેઠળ જે ઉપલબ્ધ છે તે સિવાય, અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) હેઠળ વધારાના દંડની જોગવાઈ છે. આમ, બંને કાયદાઓ વચ્ચે સ્પષ્ટ વિસંગતતા છે. [૩૪૨–બી–સી]

૨.૨. મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧ ની કલમ ૧૬(૬) હેઠળ વાહનની જપ્તી ત્યારે જ ઊભી થશે જો મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૯૨–**A** સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ગુનો આચરવામાં આવ્યો હોય અને, તેથી, આવી જોગવાઈ રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ વિના ઘડી શકાઈ ન હોત કારણ કે તે બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪ પર સીધી અસર કરે છે. અનુચ્છેદ ૨૫૪ હેઠળ, બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સમવર્તી યાદી (**List III**) હેઠળ આવરી લેવામાં આવેલા વિષયોના સંબંધમાં સંસદ દ્વારા બનાવેલ કાયદો પ્રબળ રહેશે. બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪ ના ખંડ (૨) માં એક અપવાદ આપવામાં આવ્યો છે કે જેના દ્વારા રાજ્ય વિધાનસભા દ્વારા બનાવેલ કાયદો રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ મેળવેલ હોય તો પ્રબળ રહેશે. પરંતુ, આ ખંડનો ઉપયોગ કરી શકાય તે પહેલા રાજ્ય અધિનિયમ અને સંસદ દ્વારા બનાવેલા અગાઉના અધિનિયમ વચ્ચે વિસંગતતા હોવી જોઈએ. વર્તમાન કિસ્સામાં, રાજ્ય કાયદાએ રાજ્ય કાયદા માટે રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ મેળવવા અંગે બંધારણના

**અનુચ્છેદ ૨૫૪(૨) હેઠળની આવશ્યકતાઓનું પાલન કર્યું નથી. તેથી, અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) અને તેને સંલગ્ન જોગવાઈઓ મોટર વ્હીકલ એક્ટની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ થી વિસંગત છે. તેથી અમાન્ય છે. [૩૪૧–સી–જી; ૩૪૨–સી]**

સીએચ. ટીકા રામજી અને અન્ય વિ. ધ સ્ટેટ ઓફ ઉત્તર પ્રદેશ અને અન્ય, [૧૯૫૬] એસસીઆર ૩૯૩; એમ. કરુણાનિધિ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, [૧૯૭૯] ૩ એસ.સી.સી. ૪૩૧; ટી. બરાલ વિ. હેનરી આહ હો અને અન્ય, [૧૯૮૩] ૧ એસ.સી.સી. ૧૭૭; એસ. સત્યપાલ રેડ્ડી અને અન્ય વિ. ગવર્નમેન્ટ ઓફ એ.પી. અને અન્ય, [૧૯૯૪] ૪ એસ.સી.સી. ૩૯૧ અને ડો. પ્રીતિ શ્રીવાસ્તવ અને અન્ય વિ. સ્ટેટ ઓફ એમ.પી. અને અન્ય, [૧૯૯૯] ૭ એસ.સી.સી. ૧૨૦, નો સંદર્ભ લીધેલ.

સિવિલ એપેલેટ જ્યુરિસ્ડિક્શન: સિવિલ અપીલ નં. ૫૬૧૮/૨૦૦૦.

ડબલ્યુ.પી. નં. ૨૧૯૬/૨૦૦૦ માં જબલપુર ખાતેની મધ્ય પ્રદેશ હાઇકોર્ટના તારીખ ૯.૮.૨૦૦૦ ના ચુકાદા અને હુકમ પરથી.

સી.એ. નં. ૫૧૭૨/૨૦૦૧.

ની સાથે

અપીલકર્તાઓ વતી કે.કે. વેણુગોપાલ, કે. પરાશરન, શ્રીમતી રાણી છાબરા, બી.કે. રાવત, સુધીર રાવત, એમ.સી. ગુપ્તા, સુશ્રી સુધા પાલ અને

કૃષ્ણમૂર્તિ સ્વામી.

સામાવાળા વતી વિવેક કે. તંખા, રાજ્ય માટે એડવોકેટ જનરલ, બી.એસ. બંથિયા, પ્રશાંત કુમાર અને સુશ્રી પ્રગતિ નિખારા.

**કોર્ટનો ચુકાદો ન્યાયમૂર્તિ રાજેન્દ્ર બાબુ દ્વારા આપવામાં આવેલ.**

મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧ [જે હવે પછી 'અધિનિયમ' તરીકે ઓળખાશે] ની કલમો ૧૬(૬), (૭) અને (૮), ૨૦-A અને ૨૦-B ની બંધારણીય માન્યતાને પડકારતી રિટ પિટિશનોની એક બેચ મધ્ય પ્રદેશ હાઈકોર્ટ સમક્ષ દાખલ કરવામાં આવી હતી, જે મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન (સંશોધન) અધિનિયમ, ૧૯૯૯ [જે હવે પછી 'સુધારા અધિનિયમ' તરીકે ઓળખાશે] દ્વારા દાખલ કરવામાં આવી હતી, જે ૮.૧૨.૧૯૯૯ ના રોજ સત્તાવાર ગેઝેટમાં પ્રકાશિત કરવામાં આવી હતી અને ૩૦.૧૧.૧૯૯૯ ના રોજ રાજ્યપાલની સંમતિ મેળવી હતી.

હાઈકોર્ટ સમક્ષ અરજદારોએ દલીલ કરી હતી કે અધિનિયમની કલમો ૧૬(૬), (૭) અને (૮), ૨૦-A, ૨૦-B અને ૨૦-C મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ [જે હવે પછી 'MV એક્ટ' તરીકે ઓળખાશે] થી વિસંગત છે જે સંસદ દ્વારા બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સમવર્તી યાદી (List III) ની નોંધ ૩૫ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને ઘડવામાં આવ્યો છે, જે ૧લી જુલાઈ ૧૯૮૯ થી અમલમાં છે; કે ૧૯૯૯ ના અધિનિયમ ૨૭ દ્વારા દાખલ કરાયેલા સુધારાઓ, જેના દ્વારા અધિનિયમમાં વાદગ્રસ્ત જોગવાઈઓ દાખલ કરવામાં આવી છે, તે

MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ દ્વારા આવરી લેવામાં આવેલા વિષયવસ્તુ સાથે વ્યવહાર કરે છે; કે વાદગ્રસ્ત જોગવાઈઓ વાહન જપ્ત કરવાની જોગવાઈ કરે છે અને તેનાથી MV એક્ટ દ્વારા પ્રદાન કરવામાં આવેલ દંડમાં વધારો કરે છે જે માત્ર ચોક્કસ રકમનો દંડ નક્કી કરે છે અને આમ વિસંગતતા ઊભી થાય છે; કે અધિનિયમમાં કરની વસૂલાત માટેની જોગવાઈઓ છે અને, તેથી, વાહનની જપ્તી માટેની જોગવાઈ બિનજરૂરી છે.

રાજ્ય વતી, એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે અધિનિયમ અને તેમાં કરવામાં આવેલા સુધારાઓ તેની યોગ્યતામાં છે કારણ કે તે બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની રાજ્ય યાદી (List II) ની નોંધ ૫૬ અને ૫૭ હેઠળ આવે છે અને ધારાકીય યોગ્યતામાં છે અને MV એક્ટ કરવેરાનો કોઈ સિદ્ધાંત નિર્ધારિત કરતો નથી જેને આધીન રહીને બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની રાજ્ય યાદીની નોંધ ૫૬ હેઠળ કરવામાં આવેલા કાયદાઓ કાર્ય કરી શકે. રાજ્ય વતી એક દલીલ ઉઠાવવામાં આવી હતી કે અધિનિયમે રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ મેળવી છે અને ત્યારબાદનો સુધારો માત્ર પૂરક પ્રકૃતિનો છે અને, તેથી, રાષ્ટ્રપતિની કોઈ વધુ સંમતિની જરૂર નથી. જો કે, આ દલીલ અમારી સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવી નથી.

હાઇકોર્ટે ઠરાવ્યું કે વાદગ્રસ્ત જોગવાઈઓ MV એક્ટની જોગવાઈઓથી વિસંગત નથી અને બંને કાયદાઓ એક જ ક્ષેત્રમાં ઘડવામાં આવ્યા નથી અને, તેથી, તેઓ તદ્દન અલગ ક્ષેત્રોમાં કાર્ય કરે છે અને જણાવ્યું કે પરમિટ ધરાવવી એ એક સમાન બાબત છે અને અધિનિયમ દ્વારા MV એક્ટ પર કોઈ અતિક્રમણ (encroachment) કરવામાં આવ્યું નથી, સુધારા અધિનિયમ સહિત; કે

મોટર વાહન ચલાવવું (plying) માત્ર પરમિટ સાથે જ હોવું જોઈએ અને આવી પરમિટ માત્ર જરૂરી કરની ચૂકવણી પર જ મેળવી શકાય છે અને, તેથી, "હેતુ માટે માન્ય પરમિટ હોવી, એ કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧ હેઠળ કરની ઘટનાની પૂર્વશરત (sine qua non) છે; કે પરમિટ ધરાવવી એ એમ.પી. મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ હેઠળ કરવેરાની ઘટનાનું મૂળ તત્વ છે; કે જો કોઈ વ્યક્તિ પરમિટ વિના વાહન ચલાવી રહ્યો છે તો તે આવશ્યકપણે કરવેરા ટાળી રહ્યો છે જે પરમિટનું મૂળ તત્વ છે; કે પરમિટ આંતરિક રીતે કરવેરા સાથે જોડાયેલી છે; કે મૂળ તત્વની કસોટી લાગુ કરતા, સુધારા અધિનિયમ સાતમી અનુસૂચિની રાજ્ય યાદી (List II) ની નોંધ ૫૭ ના દાયરામાં આવે છે; કે જો તે સંઘીય વિધાનસભા (federal legislature) માટે આરક્ષિત બાબતોને આકસ્મિક રીતે સ્પર્શે છે તો પણ તે અમાન્ય બનતું નથી; કે જપ્તીની સત્તા કરવેરા માટે આકસ્મિક સત્તા હોવાથી MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A અને અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) ની જોગવાઈઓમાં કોઈ સંઘર્ષ નથી; કે અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) હેઠળ, કરવેરા સત્તાધિકારી દ્વારા જપ્તી કરવામાં આવશે જ્યારે કે MV એક્ટ હેઠળ વ્યક્તિની ફોજદારી કાર્યવાહી શરૂ કરવામાં આવે છે અને કલમ ૧૯૨–A એ જપ્તી કાર્યવાહીનો વિકલ્પ છે; કે જપ્તી પ્રક્રિયાના સંબંધમાં પર્યાપ્ત સુરક્ષા પગલાં છે; કે જપ્તીની સત્તા ગુનેગાર સામે કાર્યવાહી કરવાની સત્તા સાથે સહ–અસ્તિત્વમાં રહી શકે છે અને અધિનિયમની જોગવાઈઓ એકબીજા સાથે વિરોધાભાસી નથી અને તે આધારે રિટ પિટિશનો ફગાવી દીધી. આથી સ્પેશિયલ લીવ દ્વારા આ અપીલો.

અપીલકર્તાઓ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન સિનિયર એડવોકેટ શ્રી કે.કે. વેણુગોપાલે દલીલ કરી હતી કે આ અધિનિયમ બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની રાજ્ય યાદીની નોંધ ૫૭ સાથે સંબંધિત મોટર વાહનો પર કર લાદવા સંબંધિત કાયદો છે. તેમણે રજૂઆત કરી કે સંસદે બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સમવર્તી યાદીની નોંધ ૩૫ હેઠળની સત્તાઓનો ઉપયોગ કરીને MV એક્ટ ઘડ્યો છે, જે ખાસ કરીને મોટર વાહનોને આવરી લે છે અને બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪ ના સંદર્ભમાં સમાન ક્ષેત્રને આવરી લેતા કોઈપણ રાજ્ય કાયદા પર પ્રબળ રહેશે; કે મોટર વાહનો પર કર લાદવો એ રાજ્ય વિધાનસભાના વિશિષ્ટ અધિકારક્ષેત્રમાં છે અને તે જ રીતે MV એક્ટ હેઠળની નિયમનકારી જોગવાઈઓ બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સમવર્તી યાદીની નોંધ ૩૫ હેઠળ આવે છે અને સંઘે તે સંબંધમાં પહેલેથી જ કાયદો ઘડ્યો છે. તેમણે રજૂઆત કરી કે અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) ને ધ્યાનથી વાંચવાથી એ સ્પષ્ટ થશે કે જમી આકર્ષિત કરતું કારણ અથવા ઘટના એ MV એક્ટની કલમ ૬૬ અને ૧૯૨-A ની જોગવાઈઓનું ઉલ્લંઘન છે અને કરવેરાના હેતુ માટે નથી. વૈકલ્પિક રીતે, તેમણે રજૂઆત કરી કે જો કોઈ કારણસર એવું ઠેરવવામાં આવે કે તે કરની વસૂલાત માટે પણ છે, તો તેમણે દલીલ કરી કે અધિનિયમની જોગવાઈઓ અને તે હેઠળ ઘડવામાં આવેલા નિયમોની યોજનાની તપાસ સ્પષ્ટ નથી જે એવી મનસ્વીતા તરફ દોરી જાય છે કે બંધારણના અનુચ્છેદ ૧૪ ના સંદર્ભમાં જોગવાઈઓને દૂષિત કરે. તેમણે રજૂઆત કરી કે જ્યારે કરની ચુકવણી ન કરવા બદલ મોટર વાહન જમ કરવાના હેતુ માટે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે અને અધિનિયમ અને તે હેઠળ

ઘડવામાં આવેલા નિયમો હેઠળ પ્રદાન કર્યા મુજબ, આવું વાહન, કર ચૂકવવામાં આવે કે તરત જ મુક્ત કરવામાં આવવું જોઈએ અને જો આવા વાહનના સંબંધમાં અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) ની શરતોમાં માત્ર અહેવાલ દાખલ કરવામાં આવે તો પણ, વાહન જપ્ત થવાને પાત્ર બને છે અને તેનાથી કર વસૂલવાનો અધિનિયમનો ઉદ્દેશ્ય પૂર્ણ થતો નથી પરંતુ બીજી તરફ, તે માત્ર વાહનના માલિક અથવા ડ્રાઇવર પર વધારાનો દંડ લાદવામાં પરિણમે છે અને બદલામાં મોટર વ્હીકલ એક્ટ હેઠળ પ્રદાન કરવામાં આવેલ દંડ વધારવામાં પરિણમે છે, જે સ્પષ્ટપણે તેની જોગવાઈઓમાં વિસંગતતામાં પરિણમશે. આ સંદર્ભમાં, તેમણે સીએચ. ટીકા રામજી અને અન્ય વિ. ધ સ્ટેટ ઓફ ઉત્તર પ્રદેશ અને અન્ય, [૧૯૫૬] એસસીઆર ૩૯૩, એમ. કરુણાનિધિ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, [૧૯૭૯] ૩ એસ.સી.સી. ૪૩૧, અને ટી. બરાલ વિ. હેનરી આહ હો અને અન્ય, [૧૯૮૩] ૧ એસ.સી.સી. ૧૭૭ માં આ કોર્ટના નિર્ણયો પર ધ્યાન દોર્યું. તેમણે વધુમાં રજૂઆત કરી કે અન્યથા પણ મોટર વાહનના સંદર્ભમાં જ્યાં કર ચૂકવવામાં આવ્યો ન હોય ત્યાં કાર્યવાહી પર મહત્તમ રૂ. ૩૦૦ નો દંડ પૂરો પાડવામાં આવ્યો છે અને અધિનિયમમાં એવી જોગવાઈઓ છે જેના દ્વારા દંડાત્મક વ્યાજ (penal interest) સાથે કર લાદી અને વસૂલ કરી શકાય છે. જો એવું હોય, તો તેમણે રજૂઆત કરી કે, કેટલાક હજાર રૂપિયામાં ચાલતા કરની ચુકવણી ન કરવા બદલ લાખો રૂપિયાની કિંમતના મોટર વાહનો જપ્ત કરી શકાતા નથી. તેમણે દલીલ કરી કે આવી કાર્યવાહી એ સત્તાનો સંપૂર્ણ અપ્રમાણસર ઉપયોગ છે અને તેમાં દખલગીરી જરૂરી છે.

હાયર પરચેઝ એગ્રીમેન્ટ (hire purchase agreement) માં પ્રવેશેલા મોટર વાહનોના માલિકો વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન સિનિયર એડવોકેટ શ્રી કે. પરાશરને રજૂઆત કરી કે પ્રથમ સ્થાને જપ્તી વાસ્તવમાં મોટર વાહનોની માલિકી સામે નિર્દેશિત છે અને માલિકે કોઈ પણ રીતે અધિનિયમ અથવા નિયમોનો ભંગ કર્યો નથી કારણ કે કર ચૂકવવાની પ્રાથમિક જવાબદારી હાયર પરચેઝરની (hire purchaser) છે અને આમ જોગવાઈઓ આવા માલિકોને લાગુ કરી શકાય નહીં. તેમણે વધુમાં રજૂઆત કરી હતી કે જો હાયર પરચેઝર દ્વારા કરની ચુકવણી ન કરવા બદલ જપ્તીનો આદેશ આપવાનો હોય, તો પણ શું જપ્ત કરી શકાય તે માત્ર હાયર પરચેઝરના હિતની હદ સુધી છે અને તેનાથી આગળ નહીં. તેમણે વધુમાં દલીલ કરી હતી કે જપ્તીના કારણસર અપીલકર્તાઓની માલિકી પ્રભાવિત થતી નથી.

મધ્ય પ્રદેશ રાજ્ય માટે વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે દલીલ કરી હતી કે પ્રશ્નગત અધિનિયમ પરમિટ દ્વારા આવરી લેવામાં ન આવતા મોટર વાહનોના ઉપયોગને રોકવા અથવા અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) હેઠળ ઉપલબ્ધ અપવાદોને આધીન રહીને તેની શરતના ઉલ્લંઘનમાં પરમિટનો ઉપયોગ કરવા પર લક્ષ્ય રાખે છે અને અધિનિયમ હેઠળ, આવા વપરાશકર્તા દ્વારા કર અગાઉથી ચૂકવવો પડે છે અને, તેથી, કોન્ટ્રાક્ટ કેરેજ પરમિટ ધરાવતા વાહનને સ્ટેજ કેરેજ તરીકે ચલાવવું એ અધિનિયમની અનુસૂચિ I ની સમજૂતી VII ના અર્થમાં પરમિટ વિના ચલાવવા સમાન છે અને આ સંદર્ભમાં, અમારું ધ્યાન માત્ર અધિનિયમની અનુસૂચિ I ની સમજૂતી VII પર જ નહીં પરંતુ MV એક્ટની કલમ ૨(૭) હેઠળ

વ્યાખ્યાયિત કરાયેલ કોન્ટ્રાક્ટ કેરેજની વ્યાખ્યા તરફ પણ દોર્યું; કે મોટર વાહનોની બે શ્રેણીઓ, એટલે કે, કોન્ટ્રાક્ટ કેરેજ અને સ્ટેજ કેરેજના કરવેરા દર અલગ અલગ છે; કે જ્યાં સુધી આવો કર ચૂકવવામાં ન આવે ત્યાં સુધી કોઈ પરમિટ ઉપલબ્ધ રહેશે નહીં; કે પરમિટ વિના વાહન ચલાવવાનો સ્પષ્ટ અર્થ એ છે કે અધિનિયમ હેઠળ રાજ્યને બાકી કર ચૂકવવામાં આવ્યો નથી. તેમણે, તેથી, રજૂઆત કરી કે અધિનિયમ હેઠળની જોગવાઈઓ માન્ય છે અને રાજ્ય વિધાનસભાની યોગ્યતામાં આવે છે અને તેમણે હાઈકોર્ટ દ્વારા લેવામાં આવેલા મતને સંપૂર્ણ ટેકો આપ્યો હતો કે MV એક્ટ અને અધિનિયમ વચ્ચે બિલકુલ કોઈ વિસંગતતા નથી કારણ કે તેઓ બે અલગ અલગ ક્ષેત્રોમાં કામ કરે છે એક નિયમનકારી પગલું છે જ્યારે બીજું કરવેરાનું પગલું છે. તેથી, તેમણે રજૂઆત કરી કે આપણે આ અપીલો ફગાવી દેવી જોઈએ.

સગવડતા માટે, અમે અધિનિયમની સંબંધિત જોગવાઈઓ નીચે મુજબ રજૂ કરીએ છીએ:

"૧૬. કર ન ચૂકવવાના કિસ્સામાં મોટર વાહનમાં પ્રવેશ, જપ્તી અને અટકાયતની સત્તા.

(૧) xxx xxx xxx

(૨) xxx xxx xxx

(૩) xxx xxx xxx

(૪) xxx xxx xxx

(૫) xxx xxx xxx

(૬) પેટા–કલમ (૮) ની જોગવાઈઓને આધીન, જ્યાં, પેટા–કલમ (૩) હેઠળ વાહનની જપ્તી વિશે અહેવાલ પ્રાપ્ત થવા પર કરવેરા સત્તાધિકારીને સંતોષ થાય છે કે માલિકે પરમિટ વિના વાહન ચલાવવાનો મોટર વ્હીકલ એક્ટ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ગુનો કર્યો છે અને તે લેખિતમાં આદેશ દ્વારા અને કારણો નોંધીને સદર પેટા–કલમ હેઠળ જપ્ત કરાયેલ વાહનને જપ્ત (confiscate) કરી શકે છે. જપ્તીના આદેશની નકલ કોઈ પણ અયોગ્ય વિલંબ વિના ટ્રાન્સપોર્ટ કમિશનરને મોકલવામાં આવશે.

(૭) કોઈપણ વાહનને જપ્ત કરવાનો કોઈ આદેશ પેટા–કલમ (૬) હેઠળ કરવામાં આવશે નહીં જ્યાં સુધી કરવેરા સત્તાધિકારી:–

(a) વાહન જપ્ત કરવાની કાર્યવાહી શરૂ કરવા વિશે નિર્ધારિત ફોર્મેટમાં મેજિસ્ટ્રેટને જાણ ન મોકલે કે જેની પાસે જે ગુના માટે જપ્તી કરવામાં આવી છે તેની સુનાવણી કરવાનું અધિકારક્ષેત્ર હોય;

(b) જે વ્યક્તિ પાસેથી વાહન જપ્ત કરવામાં આવ્યું છે અને નોંધાયેલા માલિકને લેખિતમાં નોટિસ જારી ન કરે;

(c) ખંડ (b) માં ઉલ્લેખિત વ્યક્તિઓને સૂચિત જપ્તી સામે

નોટિસમાં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવે તેવા વાજબી સમયમાં રજૂઆત કરવાની તક ન આપે; અને

(d) જપ્તી કરનાર અધિકારી અને જે વ્યક્તિઓને ખંડ (b) હેઠળ નોટિસ જારી કરવામાં આવી છે તેમને આવા હેતુ માટે નક્કી કરવામાં આવનાર નિયત તારીખે સુનાવણી ન આપે.

(૮) પેટા–કલમ (૬) હેઠળ કોઈપણ વાહનની જપ્તીનો કોઈ આદેશ આપવામાં આવશે નહીં જો પેટા–કલમ (૭) ના ખંડ (b) માં ઉલ્લેખિત કોઈપણ વ્યક્તિ કરવેરા સત્તાધિકારીના સંતોષ માટે સાબિત કરે કે આવા વાહનનો ઉપયોગ અધિનિયમ હેઠળ જરૂરી માન્ય દસ્તાવેજો હેઠળ કરવામાં આવ્યો હતો.

૨૦–A. જપ્તીના આદેશ સામે અપીલ– (૧) જપ્તીના આદેશથી નારાજ કોઈપણ વ્યક્તિ, આદેશના ત્રીસ દિવસની અંદર અથવા જો આવા આદેશની હકીકત તેને જણાવવામાં આવી ન હોય, તો આવા આદેશની જાણકારીની તારીખથી ત્રીસ દિવસની અંદર, નિર્ધારિત ફી અને નિર્ધારિત ફોર્મેટમાં ચૂકવવાપાત્ર ફી સાથે લેખિતમાં અપીલ દાખલ કરી શકે છે, અને અપીલ સત્તાધિકારીને જપ્તીના આદેશની પ્રમાણિત નકલ અથવા આદેશ સાથે.

સમજૂતી

પેટા–કલમમાં ઉલ્લેખિત ત્રીસ દિવસના સમયગાળાની ગણતરી કરતી

વખતે જપ્તીના આદેશની પ્રમાણિત નકલ મેળવવા માટે જરૂરી સમયને બાકાત રાખવામાં આવશે.

(૨) અપીલ સત્તાધિકારી કરવેરા સત્તાધિકારીને અપીલ દાખલ કરવા વિશે લેખિતમાં જાણ કરશે.

(૩) અપીલ સત્તાધિકારી જપ્ત કરાયેલ વાહનની કસ્ટડી, અથવા નિકાલ માટે, જો જરૂરી હોય તો, કેસના સંજોગોમાં ન્યાયી જણાય તેવા વચગાળાની પ્રકૃતિના આદેશ પસાર કરી શકે છે.

(૪) અપીલની સુનાવણી માટે નક્કી કરેલી તારીખે અથવા તે તારીખે કે જેના સુધી સુનાવણી મુલતવી રાખવામાં આવી હોય, અપીલ સત્તાધિકારી રેકોર્ડનું અવલોકન કરશે અને જો વ્યક્તિગત રીતે અથવા કાનૂની પ્રેક્ટિશનર દ્વારા હાજર હોય તો અપીલના પક્ષકારોને સાંભળશે અને ત્યારબાદ જપ્તીના આદેશની પુષ્ટિ, ઉલટાવવા અથવા ફેરફાર કરવાનો આદેશ પસાર કરવા આગળ વધશે.

(૫) અપીલ સત્તાધિકારી પરિણામલક્ષી પ્રકૃતિના આદેશો પણ પસાર કરી શકે છે, જે તેને જરૂરી લાગે.

(૬) અંતિમ આદેશ અથવા પરિણામલક્ષી પ્રકૃતિના આદેશની નકલ અનુપાલન માટે કરવેરા સત્તાધિકારીને મોકલવામાં આવશે.

૨૦–B અપીલ સત્તાધિકારીના આદેશ સામે સેશન્સ કોર્ટ સમક્ષ

રિવિઝન– (૧) જો વાહનનો માલિક જપ્ત કરાયેલ વાહનના સંબંધમાં અપીલ સત્તાધિકારી દ્વારા પસાર કરાયેલા અંતિમ આદેશ અથવા પરિણામલક્ષી પ્રકૃતિના આદેશથી નારાજ હોય, તો તે આદેશના ત્રીસ દિવસની અંદર, માત્ર કાયદાના મુદ્દા પર સેશન ડિવિઝનની અંદર રિવિઝન માટે પિટિશન દાખલ કરી શકે છે જ્યાં અપીલ સત્તાધિકારીનું મુખ્ય મથક આવેલું છે.

સમજૂતી: આ પેટા–કલમ હેઠળ ત્રીસ દિવસના સમયગાળાની ગણતરી કરતી વખતે, અપીલ સત્તાધિકારીના આદેશની પ્રમાણિત નકલ મેળવવા માટે જરૂરી સમયને બાકાત રાખવામાં આવશે.

(૨) સેશન્સ કોર્ટ અપીલ સત્તાધિકારી દ્વારા પસાર કરાયેલ કોઈપણ અંતિમ આદેશ અથવા પરિણામલક્ષી પ્રકૃતિના આદેશની પુષ્ટિ, ઉલટાવી અથવા તેમાં ફેરફાર કરી શકે છે.

(૩) રિવિઝનમાં પસાર કરાયેલા આદેશની નકલો અનુપાલન માટે અથવા આવી કોર્ટ દ્વારા નિર્દેશિત કર્યા મુજબ આગળની કાર્યવાહી કરવા માટે અપીલ સત્તાધિકારી અને કરવેરા સત્તાધિકારીને મોકલવામાં આવશે.

(૪) આ કલમ હેઠળ રિવિઝનને સ્વીકારવા, સાંભળવા અને નિર્ણય લેવા માટે, સેશન્સ કોર્ટ, જ્યાં સુધી બની શકે ત્યાં સુધી, સમાન સત્તાઓનો ઉપયોગ કરશે અને કોડ ઓફ ક્રિમિનલ પ્રોસીજર, ૧૯૭૩ (૧૯૭૪ નો નં. ૨) હેઠળ રિવિઝનની સુનાવણી અને નિર્ણય માટે નિર્ધારિત સમાન

પ્રક્રિયાને અનુસરશે."

MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A પ્રદાન કરે છે કે જો કોઈ મોટર વાહન કલમ ૬૬(૧) ના ઉલ્લંઘનમાં ચલાવવામાં આવે છે, એટલે કે, જો કોઈ વાહન પરમિટ વિના ટ્રાન્સપોર્ટ વાહન તરીકે ચલાવવામાં આવે છે અથવા ચલાવવાનું કારણ બને છે, અથવા કોઈપણ શરતના ઉલ્લંઘનમાં અથવા રસ્તાના સંબંધમાં અથવા વિસ્તાર કે જેમાં અથવા હેતુ માટે વાહનનો ઉપયોગ કરી શકાય તેના સંબંધમાં કોઈપણ શરતના ઉલ્લંઘનમાં, તો વપરાશકર્તા પ્રથમ ગુના માટે દંડ અને અનુગામી ગુના માટે કેદની સજાને પાત્ર છે પરંતુ આ કલમ વાહન જપ્ત કરવાની જોગવાઈ કરતી નથી. અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) પ્રદાન કરે છે કે પેટા–કલમ (૮) ની જોગવાઈઓને આધીન, જ્યાં પેટા–કલમ (૩) હેઠળ વાહનની જપ્તી વિશેનો અહેવાલ પ્રાપ્ત થવા પર, કરવેરા સત્તાધિકારીને સંતોષ થાય છે કે માલિકે પરમિટ વિના વાહન ચલાવવાનો MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ગુનો કર્યો છે અને તે લેખિતમાં આદેશ દ્વારા અને કારણો નોંધીને સદર જોગવાઈ હેઠળ જપ્ત કરાયેલ વાહનને જપ્ત કરી શકે છે. અધિનિયમની કલમ ૧૬(૩) હેઠળ, કર અથવા અન્ય લેણાંની ચુકવણી ન કરવા બદલ જપ્ત કરાયેલ વાહન કર ચૂકવવામાં આવ્યો છે તે બતાવવા પર પાછું આપવાને પાત્ર છે. આમ જો જપ્ત કરાયેલા વાહનના સંબંધમાં કર ચૂકવવામાં આવે તો તે વાહન મુક્ત કરવું પડશે. આવા કિસ્સામાં પણ મોટર વાહન જપ્ત કરી શકાય છે તેવા અહેવાલ પર કે આવું વાહન જપ્ત કરવામાં આવ્યું હતું. મોટર વાહન જપ્ત કરવાનું કારણ અથવા આધાર આવા વાહનને MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A

સાથે વાંચવામાં આવતી MV એક્ટની કલમ ૬૬ થી વિપરીત ચલાવવું અને અધિનિયમની કલમ ૧૬(૩) હેઠળ જપ્તીનો અહેવાલ છે.

કલમ ૧૬ ની પેટા–કલમ (૩) જણાવે છે કે કરવેરા સત્તાધિકારી અથવા આ વતી રાજ્ય સરકાર દ્વારા અધિકૃત અન્ય કોઈ અધિકારી જો તેને અથવા તેમને એવું માનવા માટે કારણ હોય કે મોટર વાહનનો ઉપયોગ બાકી કર, દંડ અથવા વ્યાજની ચુકવણી કર્યા વિના કરવામાં આવ્યો છે અથવા કરવામાં આવી રહ્યો છે, તો તે આવા મોટર વાહનને જપ્ત કરી શકે છે અને અટકાવી શકે છે અને આ હેતુ માટે આવા મોટર વાહનની કામચલાઉ સુરક્ષિત કસ્ટડી માટે અને બાકી કરની વસૂલાત માટે યોગ્ય લાગે તેવા પગલાં લઈ શકે છે અથવા લઈ શકે છે. પેટા–કલમ (૩) નો ઉદ્દેશ્ય માત્ર બાકી કર, દંડ અથવા વ્યાજની વસૂલાત માટેના પગલા તરીકે છે અને વાહનને ત્યાં સુધી અટકાવી રાખવામાં આવે છે જ્યાં સુધી આવો કર અથવા અન્ય જવાબદારીઓ વસૂલ કરવામાં ન આવે. માત્ર એ હકીકત કે આવા વાહનને તે હેતુ માટે જપ્ત કરવામાં આવ્યું છે તેનાથી વાહન જપ્ત કરવામાં આવશે નહીં. વાહનની જપ્તી માટે સત્તાધિકારી પાસે જે પરિબળ મહત્વ ધરાવે છે, જે અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) હેઠળ આપવામાં આવ્યું છે, તે એ છે કે વાહનના માલિકે MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ગુનો કર્યો હોવો જોઈએ જેના માટે MV એક્ટમાં જ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે અને તે જોગવાઈ સ્પષ્ટપણે સજાની પ્રકૃતિ અને ડિગ્રી (degree) દર્શાવે છે પરંતુ તેમાં જપ્તીનો સમાવેશ થતો નથી.

એ સ્પષ્ટ છે કે જપ્તી ત્યારે જ ઊભી થશે જો MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A

સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ગુનો આચરવામાં આવ્યો હોય અને, તેથી, આવી જોગવાઈ રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ વિના ઘડી શકાઈ ન હોત કારણ કે તે બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪ પર સીધી અસર કરે છે. બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪ હેઠળ, બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સમવર્તી યાદી હેઠળ આવરી લેવામાં આવેલા વિષયોના સંબંધમાં સંસદ દ્વારા બનાવેલ કાયદો પ્રબળ રહેશે. બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪ ના ખંડ (૨) માં એક અપવાદ આપવામાં આવ્યો છે કે જેના દ્વારા રાજ્ય વિધાનસભા દ્વારા બનાવેલ કાયદો રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ મેળવેલ હોય તો પ્રબળ રહેશે. પરંતુ આ ખંડનો ઉપયોગ કરી શકાય તે પહેલા રાજ્ય અધિનિયમ અને સંસદ દ્વારા બનાવેલા અગાઉના અધિનિયમ વચ્ચે વિસંગતતા હોવી જોઈએ. અસરમાં, યોજના એવી છે કે અનુચ્છેદ ૨૫૪(૨) રાજ્ય વિધાનસભાને રાષ્ટ્રપતિની સંમતિથી, બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સમવર્તી યાદી હેઠળ આવરી લેવામાં આવેલા કોઈપણ વિષય પર કાયદો ઘડવાની સત્તા આપે છે, ભલે તે વિષય સંબંધિત તે રાજ્યમાં કાર્યરત કેન્દ્રીય અધિનિયમ અસંગત હોય.

તેથી, વિચારણા માટે ટૂંકો પ્રશ્ન એ ઉભો થાય છે કે શું રાજ્ય કાયદા અને સંઘીય કાયદા વચ્ચે કોઈ સંઘર્ષ અથવા વિસંગતતા છે.

ટી. બરાઈ વિ. હેનરી આહ હો ના કેસ (ઉપર મુજબ) માં આ કોર્ટે ઠેરવ્યું છે:

"...જ્યારે બે કાયદાઓ વચ્ચે સીધો સંઘર્ષ હોય ત્યારે રાજ્યનો કાયદો

સંઘીય કાયદાથી વિસંગત હશે. આવી વિસંગતતા ત્યારે પણ ઉભી થઈ શકે છે જ્યારે બંને કાયદા સમાન ક્ષેત્રમાં કાર્ય કરતા હોય અને બંને એકસાથે ઊભા રહી શકતા ન હોય, ઉદાહરણ તરીકે, જ્યાં બંને સમાન ગુના માટે સજા નિર્ધારિત કરે છે પરંતુ સજા ડિગ્રી અથવા પ્રકાર અથવા નિર્ધારિત પ્રક્રિયામાં અલગ પડે છે..."

હાથ પરના કેસમાં MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ હેઠળ ઉદ્ભવતા સમાન ગુના માટે સજાની જોગવાઈ છે અને રાજ્ય MV કરાધાન અધિનિયમ હેઠળ વાહન જપ્ત કરવા માટે વધુ સજા નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે. આમ, બંને કાયદાઓ વચ્ચે સ્પષ્ટ વિસંગતતા છે. તેથી, અમે ઠરાવીએ છીએ કે અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) અને તેને સંલગ્ન જોગવાઈઓ MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A સાથે વાંચવામાં આવતી કલમ ૬૬ થી વિસંગત છે અને તેથી, અમાન્ય છે કારણ કે રાજ્ય કાયદાએ રાજ્ય કાયદા માટે રાષ્ટ્રપતિની સંમતિ મેળવવા અંગે બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૫૪(૨) હેઠળની આવશ્યકતાઓનું પાલન કર્યું નથી.

એસ. સત્યપાલ રેડ્ડી અને અન્ય વિ. ગવર્નમેન્ટ ઓફ એ.પી. અને અન્ય, [૧૯૯૪] ૪ એસ.સી.સી. ૩૯૧ અને ડો. પ્રીતિ શ્રીવાસ્તવ અને અન્ય વિ. સ્ટેટ ઓફ એમ.પી. અને અન્ય, [૧૯૯૯] ૭ એસ.સી.સી. ૧૨૦ ના નિર્ણયો પર આધાર રાખીને સામ્યતા દોરવાનો પ્રયાસ કરવામાં આવ્યો છે, જેમાં કોલેજોમાં પ્રવેશ અથવા જગ્યાઓ પર નિમણૂકના સંદર્ભમાં ઉચ્ચ લાયકાતના નિર્ધારણ પર વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો. સામ્યતા કાયદામાં યોગ્ય કે સચોટ નથી. એક

સત્તાધિકારી દ્વારા નિર્ધારિત લાયકાત અન્ય સત્તાધિકારી પર બંધનકર્તા છે. જો અન્ય સત્તાધિકારી કે જેને કોલેજોમાં પ્રવેશ અથવા જગ્યાઓ પર નિમણૂક માટે પસંદગી કરવાની છે તેના દ્વારા ઉચ્ચ લાયકાતો નિર્ધારિત કરવામાં આવે છે, તો તે શું કરે છે કે તે નિર્ધારિત લાયકાતની ગુણવત્તામાં કોઈ પ્રતિકૂળ અસર કર્યા વિના વધારો કરે છે અને અન્ય સત્તાધિકારી દ્વારા લાયકાતના નિર્ધારણના હેતુ અને ઉદ્દેશ્યમાં વધારો કરે છે અને, તેથી, એકબીજા સાથે સંઘર્ષમાં નથી. જો કે, ગુનાઓ માટે સજા લાદવાના કિસ્સામાં, એક વિધાનસભા હળવી સજા પૂરી પાડે છે અને બીજી વધુ કડક સજા અથવા બોજો પૂરો પાડે છે તો તે ચોક્કસપણે વિધાનસભાની સત્તાઓના ઉપયોગમાં દખલ કરશે.

જ્યારે સંઘીય કાયદા અને રાજ્ય કાયદા પર ઉદ્ભવતા ગુનાઓ અનુક્રમે નોંધપાત્ર રીતે સમાન હોય, પરંતુ રાજ્ય કાયદાની જોગવાઈ દ્વારા ઉલ્લંઘન માટે વધારાના દંડ લાદવામાં આવે તો તે સંઘના કાયદા સાથે અસંગત હશે અને, તેથી, અમાન્ય હશે. વર્તમાન કિસ્સામાં, MV એક્ટની કલમ ૧૯૨–A હેઠળ જે ઉપલબ્ધ છે તે સિવાય, અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) હેઠળ વધારાના દંડ ઉભા થાય છે.

આ ચર્ચા આ કેસનો નિકાલ કરવા માટે પૂરતી છે અને અપીલકર્તાઓના વિંદ્વાન વકીલ દ્વારા ઉઠાવવામા  આવેલી અન્ય દલીલો સાથે વ્યવહાર કરવાનો અમારો કોઈ પ્રસ્તાવ નથી અને તેને ખુલ્લી રાખવામાં આવે છે.

આ અપીલો આમ અધિનિયમની કલમ ૧૬(૬) અને તેને સંલગ્ન કલમો

૧૬(૭), ૧૬(૮), ૨૦–A અને ૨૦–B ની જોગવાઈઓને રદ કરીને મંજૂર કરવામાં આવે છે અને હાઈકોર્ટનો આદેશ બાજુ પર રાખવામાં આવે છે.

**અપીલો મંજૂર કરવામાં આવેલ.**

***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 judgment 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 judgment shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

==========