നിരാകരണപത്രം

(Disclaimer)

പ്രാദേശിക ഭാഷയിൽ വിവർത്തനം ചെയ്ത വിധിന്യായം നിർമ്മിത ബുദ്ധ്യാധിഷ്ഠിത വിവർത്തന ഉപകരണത്തിൻറെ സഹായത്തോടെ കേരള ഹൈക്കോടതിയിലെ ഐ.റ്റി. ഡയറക്ടറേറ്റ് സാധൂകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ഇതിൻറെ ഉള്ളടക്കത്തിൽ ആശയപരമായോ സാംഗത്യപരമായോ വ്യാകരണപരമായോ ആഖ്യാനപരമായോ തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടാൻ സാധ്യതയുള്ളതാണ്. ഈ തർജ്ജമ കേവലം വ്യവഹാരകക്ഷികളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും പൊതുവായ അറിവിലേക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഔദ്യോഗികവും പ്രായോഗികവുമായ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങൾക്കും വിധി നിർവഹണ നടപ്പാക്കലുകൾക്കും പ്രസ്തുത വിധിന്യായത്തിൻറെ ഇംഗ്ലീഷ് പതിപ്പ് ആധികാരികവും അന്തിമവും ആയിരിക്കും.

റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസറും മറ്റുള്ളവരും മുതലായവ

v.

കെ. ജയചന്ദ്രയും മറ്റൊരാളും മുതലായവ

(2019-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 219-222)

2019 ജനുവരി 09

[ജസ്റ്റിസ് അരുൺ മിശ്ര, ജസ്റ്റിസ് വിനീത് സരൺ]

മോട്ടോർ വാഹന നിയമം, 1988:

വകുപ്പ് 52 (നിയമം 27/2000 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്തത്) - മോട്ടോർ വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റം - അനുവദനീയമായ പരിധി - വിധി: വകുപ്പ് 52(1) ഭേദഗതി ചെയ്തതിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം തന്നെ ഒരു വാഹനത്തിൽ വരുത്തുന്ന രൂപമാറ്റങ്ങൾ നിരോധിക്കുക എന്നതാണ് - വകുപ്പ് 52-ന്റെ വിശദീകരണം അനുസരിച്ച്, "രൂപമാറ്റം" എന്നാൽ ഒരു വാഹനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്ന തരത്തിൽ അതിന്റെ ഘടനയിൽ വരുത്തുന്ന മാറ്റമാണ് - അതിനാൽ, അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റം വരുത്താത്ത പരിഷ്കാരങ്ങൾ 'രൂപമാറ്റം' എന്ന പരിധിക്ക് പുറത്താണ് - വാഹനം മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കേണ്ടതുണ്ടെങ്കിലും, ചട്ടങ്ങളെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി മാത്രമേ കാണാൻ പാടുള്ളൂ - ഹൈക്കോടതി വകുപ്പ് 52(1)-ലെ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെടുകയും ചട്ടങ്ങൾക്ക് മാത്രം പ്രാധാന്യം നൽകുകയും ചെയ്തു - കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങൾ, 1989 - ചട്ടം 126 - കേരള മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങൾ, 1989 - ചട്ടങ്ങൾ 96, 103, 261 എന്നിവ.

അപ്പീലുകൾ അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കോടതി ഇപ്രകാരം വിധിച്ചു:

1. 2000-ലെ നിയമം 27 വഴി 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1) ഭേദഗതി ചെയ്തതിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം തന്നെ, ഉയർന്ന ശേഷിയുള്ള ടയറുകൾ മാറ്റുന്നത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള രീതികളിൽ വാഹനങ്ങളിൽ വരുത്തുന്ന മാറ്റങ്ങൾ നിരോധിക്കുക എന്നതാണ്. ഭേദഗതി ചെയ്ത വകുപ്പ് 52(1), ഒരു വാഹനത്തിൽ എത്രത്തോളം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ പാടില്ലെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ വിവരങ്ങൾ നിർമ്മാതാവ് "യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളവയിൽ" നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാകുന്ന രീതിയിൽ ഒരു വാഹനത്തിലും മാറ്റം വരുത്താൻ പാടില്ലെന്ന് ഈ വ്യവസ്ഥകൾ വ്യാഖ്യാനിക്കുമ്പോൾ വ്യക്തമാകുന്നു. ബാറ്ററി ഉൾപ്പെടെയുള്ള വ്യത്യസ്ത തരം ഇന്ധനമോ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സോ ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ സഹായിക്കുന്നതിനായി വാഹനത്തിന്റെ എഞ്ചിനിലോ

അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തോ പരിഷ്കാരം വരുത്താൻ ഉപ-വകുപ്പ് (1)-ന്റെ പരിമിത വ്യവസ്ഥ അനുവദിക്കുന്നുണ്ട്; അത്തരം പരിഷ്കാരങ്ങൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള അത്തരം നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി നടത്താൻ അനുവാദമുണ്ട്. അത്തരം കൺവേർഷൻ കിറ്റുകളുടെ മാനദണ്ഡങ്ങൾ, അംഗീകാരത്തിനുള്ള നിബന്ധനകൾ, റെട്രോഫിറ്റ്മെന്റ്, മറ്റ് അനുബന്ധ കാര്യങ്ങൾ എന്നിവ നിശ്ചയിക്കാൻ വകുപ്പ് 52(1)-ലെ രണ്ടാമത്തെ പരിമിത വ്യവസ്ഥ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് അധികാരം നൽകുന്നു. ഏതെങ്കിലും പ്രത്യേക ആവശ്യത്തിനായി വാഹനങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് ഇളവ് നൽകാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് അധികാരമുണ്ട്. പത്തിൽ കുറയാത്ത ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയുള്ള ഏതൊരാൾക്കും, രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ തന്നെ വാഹനത്തിന്റെ എഞ്ചിന് പകരം അതേ മേക്കിലും ടൈപ്പിലുമുള്ള 'എഞ്ചിൻ' വെച്ച് മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിക്കാനും അനുമതി നൽകാനും വകുപ്പ് 52(2) സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു. രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ മാറ്റങ്ങൾ, അതായത് മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ അനുവദനീയമായ മാറ്റങ്ങൾ, വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ രജിസ്ട്രേഷൻ വിവരങ്ങളിൽ അത് രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി വാഹന ഉടമ അത് 14 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് വകുപ്പ് 52(3) വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. വകുപ്പുകൾ 52(2), (3), (4), (5) എന്നിവയിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരസ്പര പൂരകങ്ങളായി വേണം വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ. വകുപ്പ് 52-ന്റെ വിശദീകരണം അനുസരിച്ച്, "മാറ്റം" എന്നാൽ ഒരു വാഹനത്തിന്റെ ഘടനയിൽ വരുത്തുന്നതും അതിന്റെ അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റമുണ്ടാക്കുന്നതുമായ പരിഷ്കാരമാണ്. അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റം വരുത്താത്ത പരിഷ്കാരങ്ങൾ 'മാറ്റം' എന്ന പരിധിക്ക് പുറത്താണ്. [ഖണ്ഡിക 27][199-ബി-ജി]

2. ചട്ടം 92(1)-ൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ അഞ്ചാം അധ്യായം V-ൽ അടങ്ങിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ വാഹനം പാലിച്ചിരിക്കണം. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി മാത്രമേ ചട്ടം 92(1) വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ പാടുള്ളൂ; വകുപ്പ് 52-ൽ നിരോധിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ അനുവദിക്കുക എന്നത് ഈ അധ്യായത്തിൽ അടങ്ങിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളുടെ ഉദ്ദേശ്യമല്ല. അധ്യായം V-ലെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകൾ വകുപ്പ് 52(1)-ൽ നിരോധിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കുള്ള അധിക സുരക്ഷാ മുൻകരുതലുകളാണ്, അതായത്, നിർമ്മാതാവ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതും ഒരിക്കൽ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയതുമായ വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പാടില്ല. നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ യഥാർത്ഥ മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്ന വിധത്തിൽ ഒരു വാഹനത്തിലും രൂപമാറ്റം നടത്താൻ കഴിയില്ല. [ഖണ്ഡിക 32][206-എഫ്-എച്ച്]

3. കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126-ൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം, എല്ലാത്തരം വാഹനങ്ങളുടെയും പ്രോട്ടോടൈപ്പ് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ടതാണ്. അതിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾ വഴി നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ഫിറ്റ്നസ് ഉറപ്പാക്കുക എന്നതാണ് ചട്ടം 126-ലെ വ്യവസ്ഥകൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഈ ചട്ടങ്ങൾ പാലിക്കുന്നതിനുള്ള മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ അംഗീകാരവും സർട്ടിഫിക്കേഷനും AIS: 017-2000 അനുസരിച്ചായിരിക്കണം. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ വീതി, നീളം, ഉയരം, ഓവർഹാങ്ങ് തുടങ്ങിയ മൊത്തത്തിലുള്ള അളവുകളെക്കുറിച്ചാണ് ചട്ടം 93 പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. വാഹനം ഈ ചട്ടങ്ങൾക്കും അനുസൃതമായിരിക്കണം എന്നതിലും സംശയമില്ല, എന്നാൽ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1) പ്രകാരം നിരോധിച്ചിട്ടുള്ള രൂപമാറ്റങ്ങൾ അനുവദിക്കുന്ന രീതിയിൽ ചട്ടങ്ങളെ വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ പാടില്ല. വകുപ്പ് 52-ൽ നിരോധിച്ചിട്ടുള്ളവ ഒഴികെയുള്ള മാറ്റങ്ങൾ ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരം അനുവദനീയമാണ്. വകുപ്പ് 52(1)-ൽ പ്രത്യേകം ഉൾപ്പെടാത്തതും നിർമ്മാതാവ് അവിടെ സൂചിപ്പിക്കാത്തതുമായ കാര്യങ്ങളിൽ ചട്ടങ്ങളിലെ മാനദണ്ഡങ്ങൾ നിലനിൽക്കും. "നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ യഥാർത്ഥ മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ" മാറ്റം വരുത്തരുത് എന്നതിനാണ് വകുപ്പ് 52(1) ഊന്നൽ നൽകുന്നത്. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ ബാക്കി വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുകയോ പരിഷ്കരിക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതാണ്, കൂടാതെ വകുപ്പ് 52(2), (3), (5) എന്നിവയിലും ചട്ടങ്ങളിലും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം അവ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്താവുന്നതുമാണ്. വകുപ്പ് 52(5) പ്രകാരം, ഒരു വ്യക്തി ഹയർ പർച്ചേസ് കരാർ പ്രകാരമാണ് വാഹനം കൈവശം വെച്ചിരിക്കുന്നതെങ്കിൽ, യഥാർത്ഥ ഉടമയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള സമ്മതമില്ലാതെ അദ്ദേഹം യാതൊരു മാറ്റവും വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല. [ഖണ്ഡിക 32][207-എ-ഡി]

4. അപവദിത വിധിന്യായത്തിൽ, കേരള ഹൈക്കോടതി വകുപ്പ് 52(1)-ൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെടുകയും ചട്ടങ്ങൾക്ക് മാത്രം പ്രാധാന്യം നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനാൽ തന്നെ, ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് പുറപ്പെടുവിച്ച തീരുമാനം നിയമത്തെ ശരിയായ രീതിയിലല്ല വ്യാഖ്യാനിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്ന് പറയേണ്ടി വരും. ചട്ടങ്ങൾ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമാണ്; കൂടാതെ നിർമ്മാതാവ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ പ്രകാരം രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ ഒഴികെ, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ മറ്റ് വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താവുന്നതുമാണ്. സർക്കുലർ നമ്പർ 7/2006-ഉം ഇതേ അർത്ഥത്തിൽ വേണം വായിക്കാൻ. [ഖണ്ഡിക 33][207-ഇ-എഫ്]

അഭിഷേക് ഗോയങ്ക (1) v. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റൊരാളും (2012) 5 SCC 321 : [2012] 4 SCR 35 - ആശ്രയിച്ചു.

ആർ. രാമസ്വാമി v. ദി സെക്രട്ടറി, മിനിസ്ട്രി ഓഫ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്, ചെന്നൈ & മറ്റുള്ളവരും **(2009) 1 Mad.LJ 1027;** *മുഹമ്മദ് ജാവീദ് v. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റുള്ളവരും* **(2001) 9 ALD 88 = 2009 1 ALT 507;** *വി.എൻ. ധർമ്മകൃഷ്ണൻ v. ഡെപ്യൂട്ടി കമ്മീഷണർ ഓഫ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്* **AIR 2006 Mad. 340 - എന്നീ കേസുകൾ പരാമർശിച്ചു.**

കേസ് നിയമ സൂചിക

[2012] 4 SCR 35	ഖണ്ഡിക 20	ആശ്രയിച്ചു
(2009) 1 Mad.LJ 1027	ഖണ്ഡിക 22	പരാമർശിച്ചു
2009 1 ALT 507	ഖണ്ഡിക 25	പരാമർശിച്ചു
AIR 2006 Mad. 340	ഖണ്ഡിക 26	പരാമർശിച്ചു

സിവിൽ അപ്പീൽ അധികാരിത: 2019-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 219-222.

റിട്ട് ഹർജികൾ നമ്പർ 2007-ലെ 28702-പി, 2010-ലെ 1323-എം, 2010-ലെ 1468-ജി, 2012-ലെ 274-എച്ച് എന്നിവയിലെ എറണാകുളത്തെ കേരള ഹൈക്കോടതിയുടെ 19.11.2012 തീയതിയിലെ വിധിന്യായത്തിൽ നിന്നും ഉത്തരവിൽ നിന്നും.

ഒപ്പം

2019-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 223.

ഹാജരാകുന്ന കക്ഷികൾക്ക് വേണ്ടി എഎസ്ജി അമൻ ലേഖി, മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ കെ.വി. വിശ്വനാഥൻ, അഭിഭാഷകരായ രവി രഘുനാഥ്, ധനഞ്ജയ് ബി. റേ, മുകുന്ദ റാവു, ശ്രീമതി വൃന്ദ ഭണ്ഡാരി, വെങ്കിട്ടരാമൻ വി.ആർ., നിഷെ രാജെൻ ഷോങ്കർ, ശ്രീമതി അന്ന കെ. ജോയ്, എ. അൻവർ, റീഗൻ എസ്. ബെൽ, ജോഗി സ്കറിയ, മോഹൻ പ്രസാദ് ഗുപ്ത, സഞ്ജയ് കുമാർ ത്യാഗി, ഭരത് സിംഗ്, ഗുർമീത് സിംഗ് മക്കർ എന്നിവർ.

കോടതിയുടെ വിധിന്യായം പുറപ്പെടുവിച്ചത്

ജസ്റ്റിസ് അരുൺ മിശ്ര:

1. അനുമതി അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

2. 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ (ഇനിമുതൽ "നിയമം" എന്ന് വിളിക്കപ്പെടുന്നു) വകുപ്പ് 52-ലെ വ്യവസ്ഥകൾ, 1989-ലെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന

ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126, കൂടാതെ 1989-ലെ കേരള മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടങ്ങൾ 96, 103, 261 എന്നിവയുടെ സാരം എന്നിവ മുൻനിർത്തി ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ വരുത്താവുന്ന അനുവദനീയമായ രൂപമാറ്റങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ് ചോദ്യം. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 27 പ്രകാരം നൽകിയിട്ടുള്ള അധികാരം വിനിയോഗിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാർ 1989-ലെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങൾ (ചുരുക്കത്തിൽ "കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങൾ") രൂപീകരിച്ചു; നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 28 പ്രകാരം നൽകിയിട്ടുള്ള അധികാരം വിനിയോഗിച്ച് കേരള സർക്കാർ 1989-ലെ കേരള മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങൾ (ഇനിമുതൽ "കേരള ചട്ടങ്ങൾ" എന്ന് വിളിക്കപ്പെടുന്നു) രൂപീകരിച്ചു. പ്രോട്ടോടൈപ്പ് ടെസ്റ്റ് സർട്ടിഫിക്കറ്റിന് വിരുദ്ധമായും നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ കൃത്യമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിക്കാതെയും നിർമ്മിച്ച വാഹനങ്ങളുടെ ബോഡി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാൻ പാടില്ലെന്ന് വ്യക്തമാക്കി കേരള ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണർ എല്ലാ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റികൾക്കും നൽകിയ സർക്കുലർ നമ്പർ 7/2006-ന്റെ സാധുതയും ഇവിടെ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെടുന്നു. ഇതിനെത്തുടർന്ന്, വകുപ്പ് 52-ലെ വ്യവസ്ഥകളും പ്രസ്തുത സർക്കുലറും മുൻനിർത്തി റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റികൾ ചില മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്ക് രജിസ്ട്രേഷൻ അനുവദിച്ചില്ല. ഇതേത്തുടർന്ന് എറണാകുളത്തെ കേരള ഹൈക്കോടതിയിൽ നിരവധി റിട്ട് ഹർജികൾ ഫയൽ ചെയ്യപ്പെട്ടു.

3. അഭിജ്ഞനായ സിംഗിൾ ജഡ്ജി 16.1.2007-ന് തീരുമാനിച്ച 2006-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 29946-ൽ, കേരള ചട്ടങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ചട്ടങ്ങൾ 96, 103, 261 എന്നിവ പ്രകാരം വിവേചനാധികാരം ബുദ്ധിപൂർവ്വം വിനിയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റികളുടെ അധികാരങ്ങളെ കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126 തടയുന്നില്ലെന്ന് വിധിക്കുകയും; എന്നാൽ 2007-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 8836-ൽ 23.5.2007-ലെ ഉത്തരവിലൂടെ മറ്റൊരു സിംഗിൾ ജഡ്ജി ഇതിന് വിരുദ്ധമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുകയും, കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126 പ്രകാരമുള്ള പ്രോട്ടോടൈപ്പ് ടെസ്റ്റിന് വിരുദ്ധമായ മാറ്റങ്ങൾ അംഗീകരിക്കാനാവില്ലെന്ന് നിരീക്ഷിക്കുകയും ചെയ്തു.

4. സർക്കുലർ നമ്പർ 7/2006 റദ്ദാക്കുന്നതിനും രജിസ്ട്രേഷൻ നിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് 3.7.2007-ന് പുറപ്പെടുവിച്ച ഉത്തരവിനെതിരെയുമാണ് 2007-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 28702 ഫയൽ ചെയ്തത്.

5. ചേസിസിന് മുകളിൽ നിർമ്മിച്ച ബോഡി ചേസിസിന് പുറത്തേക്ക് 15 സെന്റീമീറ്റർ അധികം നീളത്തിൽ നിർമ്മിച്ചതിലൂടെ വാഹന നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിച്ചില്ലെന്ന് കാണിച്ച് രജിസ്ട്രിംഗ് അതോറിറ്റികൾ രജിസ്ട്രേഷൻ നിഷേധിച്ചതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പറുകൾ 1323/2010, 1468/2010 എന്നിവ ഫയൽ ചെയ്തത്.

6. മേൽപ്പറഞ്ഞ ചട്ടവും സർക്കുലറും മുൻനിർത്തി രജിസ്ട്രേഷൻ നിഷേധിച്ചതിനെ ചോദ്യം ചെയ്ത് വാഹന ഉടമ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 274/2012 ഫയൽ ചെയ്തു. കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126 പ്രകാരമുള്ള പ്രോട്ടോടൈപ്പ് ടെസ്റ്റിന് വിരുദ്ധമായി, വാഹനത്തിന്റെ ഷാസി പിൻഭാഗത്ത് ഒരടി മുറിച്ചുമാറ്റി അനധികൃതമായി 'റിക്കവറി വെഹിക്കിൾ' ആയി രൂപമാറ്റം വരുത്തിയ വാഹനത്തിന് രജിസ്ട്രേഷൻ നിഷേധിച്ചതിനെതിരെ 2012-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 274 എന്ന് മറ്റൊരു റിട്ട് ഹർജിയും ഫയൽ ചെയ്യപ്പെട്ടു.

7. പ്രോട്ടോടൈപ്പ് ടെസ്റ്റ് സർട്ടിഫിക്കേഷനിൽ പറയുന്ന നിർമ്മാതാവിന്റെ മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി രൂപമാറ്റം വരുത്തുന്നത് അനുവദനീയമാണോ എന്ന വിഷയത്തിൽ 2006-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 29946, 2007-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 8836 എന്നിവയിലെ വിധിന്യായങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള വൈരുദ്ധ്യം കാരണം വിഷയം ഹൈക്കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ചിന് റഫർ ചെയ്തു. റിട്ട് ഹർജികളിൽ പുറപ്പെടുവിച്ച പൊതു വിധിന്യായത്തിലൂടെ, കേരള ചട്ടങ്ങളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം ഘടനാപരമായ മാറ്റങ്ങൾ അനുവദനീയമാണെന്ന നിഗമനത്തിലാണ് ഹൈക്കോടതി എത്തിയത്. 2006-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 29946-ലെ സിംഗിൾ ജഡ്ജിയുടെ നിലപാട് ശരിവെച്ചതിനെത്തുടർന്ന് ഈ കോടതിയിൽ അപ്പീലുകൾ സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടു. ഈ കോടതി 16.4.2013-ന് അപവദിത വിധിന്യായത്തിന്റെയും ഉത്തരവിന്റെയും പ്രവർത്തനം സ്റ്റേ ചെയ്തു. വിഷയത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം പരിഗണിച്ച് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആൻഡ് ഹൈവേ മന്ത്രാലയ സെക്രട്ടറിക്ക് നോട്ടീസ് അയക്കുകയും, കോടതിയെ സഹായിക്കുന്നതിനായി മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ ശ്രീ കെ.വി. വിശ്വനാഥനെ അമിക്കസ് ക്യൂറിയായി നിയമിക്കുകയും ചെയ്തു.

8. 2007-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 28702-യുടെ വസ്തുതകളിൽ നിന്ന്, അത് ഒരു മീഡിയം കൊമേഴ്സ്യൽ ബസ് ഷാസിയുടെ കേസാണെന്ന് വ്യക്തമാണ്. ബസിന്റെ പ്ലാറ്റ്ഫോം 37 സെന്റിമീറ്റർ കൂടാതെയായി നീട്ടിയെന്നും, ഷാസിയുടെ പിൻഭാഗത്ത് നിന്ന് ബോഡിക്ക് 39 സെന്റിമീറ്റർ അധിക നീളമുണ്ടെന്നും കാട്ടിയാണ് രജിസ്ട്രേഷൻ നിരസിച്ചത്. വാഹനത്തിന് ആകെ 39 സെന്റിമീറ്റർ അധിക നീളമുണ്ടായിരുന്നു. ടാറ്റ ബസ് ഷാസി മോഡലിന്റെ സാങ്കേതിക മാനദണ്ഡങ്ങൾ പ്രകാരം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നീളം 757.5 സെന്റിമീറ്റർ ആണ്. ബോഡി നിർമ്മിച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ അതിന്റെ ആകെ നീളം 796.5 സെന്റിമീറ്റർ ആയി മാറി.

9. സമാനമായി, 2010-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 1323-ലും 2010-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 1468-ലും, ഷാസിക്ക് പുറത്തേക്ക് 15 സെന്റിമീറ്റർ അധികം നീളത്തിലാണ് ബോഡി നിർമ്മിച്ചത്. 2012-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 274-ൽ, വാഹനത്തിന്റെ ഷാസി പിൻഭാഗത്ത് ഒരടി മുറിച്ചുമാറ്റിയാണ് അതിനെ ഒരു റിക്കവറി വെഹിക്കിൾ ആയി പുനർനിർമ്മിച്ചത്. 2006-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 29946-ൽ, മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് മുൻപ് വാഹനത്തിന്റെ

ഭാരമില്ലാത്ത അവസ്ഥയിലുള്ള ശ്രക്കം (അൺലാഡൻ വെയിറ്റ്) 2315 കിലോഗ്രാം ആയിരുന്നു, മാറ്റം വരുത്തിയതിന് ശേഷം ഇത് 2715 കിലോഗ്രാം ആയി വർദ്ധിച്ചു. കൂടാതെ, ബോഡിയുടെ അളവുകളിൽ മാറ്റം വന്നത് രജിസ്ട്രേഷനുള്ള അനുമതി നിഷേധിക്കുന്നതിലേക്ക് നയിച്ചു. 2007-ലെ റിട്ട് ഹർജി (സി) നമ്പർ 8836-ൽ, പ്രോട്ടോടൈപ്പ് പ്രകാരം വാഹനത്തിന്റെ ഷാസി നീളം 832.5 സെന്റിമീറ്റർ ആയിരുന്നുവെങ്കിലും ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് ശേഷം ഇത് 885 സെന്റിമീറ്റർ ആയി വർദ്ധിച്ചതായി കണ്ടെത്തി.

10. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52 മോട്ടോർ വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ് പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. ഇതിന് മുൻപ്, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിലെ രൂപമാറ്റങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച വ്യവസ്ഥകൾ 1939-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32-ലാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നത്. 1939-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32 ഇപ്രകാരമാണ്:

> **"വകുപ്പ് 32: മോട്ടോർ വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റം**
>
> (1) ഒരു മോട്ടോർ വാഹന ഉടമയും, താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ അല്ലാതെ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ കൃത്യമല്ലാതാകുന്ന വിധത്തിൽ വാഹനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല -
>
> (എ) താൻ വരുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന രൂപമാറ്റത്തെക്കുറിച്ച് തന്റെ താമസപരിധിയിലുള്ള രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് നോട്ടീസ് നൽകിയിരിക്കണം, കൂടാതെ
>
> (ബി) അത്തരം രൂപമാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം നേടിയിരിക്കണം:
>
> എന്നിരുന്നാലും, ഫിറ്റിംഗുകളോ ആക്സസറികളോ കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നത് മൂലമോ നീക്കം ചെയ്യുന്നത് മൂലമോ വാഹനത്തിന്റെ ഭാരമില്ലാത്ത അവസ്ഥയിലുള്ള ശ്രക്കത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മാറ്റം, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ശ്രക്കത്തിന്റെ രണ്ട് ശതമാനത്തിൽ കൂടുന്നില്ലെങ്കിൽ അത്തരം മാറ്റങ്ങൾക്ക് മുൻകൂർ അംഗീകാരം നേടേണ്ടതില്ല.
>
> (2) ഉപ-വകുപ്പ് (1) പ്രകാരം ഒരു രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് നോട്ടീസ് ലഭിച്ചാൽ, അത് ലഭിച്ച് ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ, നിർദ്ദിഷ്ട മാറ്റത്തിനുള്ള അംഗീകാരം നൽകുന്നതോ നൽകാത്തതോ തപാൽ മാർഗ്ഗം വാഹന ഉടമയെ അറിയിക്കേണ്ടതാണ്:

എന്നിരുന്നാലും, പ്രസ്തുത ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ വാഹന ഉടമയ്ക്ക് അത്തരം യാതൊരു അറിയിപ്പും ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ, നിർദ്ദിഷ്ട രൂപമാറ്റത്തിന് അത്തരം അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കപ്പെടും.

(3) ഉപ-വകുപ്പ് (1)-ൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്, ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലെ വിജ്ഞാപനം വഴി, വിജ്ഞാപനത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, പത്ത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളിൽ കുറയാത്ത ഉടമകളെ അവരുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഏതൊരു വാഹനത്തിലും രജിസ്ട്രേഷൻ അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ എഞ്ചിൻ മാറ്റി എഞ്ചിൻ നമ്പർ മാറ്റാൻ അധികാരപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്.

(4) രജിസ്ട്രേഷൻ അതോറിറ്റി നൽകിയതോ ഉപ-വകുപ്പ് (2) പ്രകാരം ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കിയതോ ആയ അംഗീകാരത്തോടെയോ, അല്ലെങ്കിൽ ഉപ-വകുപ്പ് (3) പ്രകാരം അത്തരം അംഗീകാരമില്ലാതെ എഞ്ചിൻ നമ്പർ മാറിയത് മൂലമോ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ എന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തിയാൽ, മാറ്റം വരുത്തി പതിനാല് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ വാഹന ഉടമ തന്റെ താമസപരിധിയിലുള്ള രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയിൽ വിവരം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതും മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി നിശ്ചിത ഫീസ് സഹിതം രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(5) യഥാർത്ഥ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി അല്ലാത്ത മറ്റൊരു അതോറിറ്റിയാണ് ഇത്തരത്തിൽ മാറ്റം രേഖപ്പെടുത്തുന്നതെങ്കിൽ, അവർ ആ വിവരങ്ങൾ യഥാർത്ഥ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കേണ്ടതാണ്."

(ഊന്നൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു)

11. പ്രധാന നിയമപ്രകാരം ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ വരുത്തുന്ന മാറ്റങ്ങളെക്കുറിച്ച് 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52-ൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നു. വകുപ്പ് 52 യഥാർത്ഥത്തിൽ നിയമമാക്കിയതുപോലെ താഴെ നൽകുന്നു:

"52. മോട്ടോർ വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റം.-

(1) ഒരു മോട്ടോർ വാഹന ഉടമയും, താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ അല്ലാതെ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ കൃത്യമല്ലാതാകുന്ന വിധത്തിൽ വാഹനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല.-

(എ) താൻ വരുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന മാറ്റത്തെക്കുറിച്ച്, സാഹചര്യങ്ങൾക്കനുസൃതമായി, തന്റെ താമസപരിധിയിലുള്ളതോ അല്ലെങ്കിൽ വാഹനം സാധാരണയായി സൂക്ഷിക്കുന്ന ബിസിനസ്സ് സ്ഥാപനം സ്ഥിതിചെയ്യുന്നതോ ആയ സ്ഥലത്തെ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് നോട്ടീസ് നൽകിയിരിക്കണം; കൂടാതെ

(ബി) അത്തരം രൂപമാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം നേടിയിരിക്കണം:

എന്നിരുന്നാലും, ഫിറ്റിംഗുകളോ ആക്സസറികളോ കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നത് മൂലമോ നീക്കം ചെയ്യുന്നത് മൂലമോ വാഹനത്തിന്റെ ഭാരമില്ലാത്ത അവസ്ഥയിലുള്ള ഭാരത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മാറ്റം, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഭാരത്തിന്റെ രണ്ട് ശതമാനത്തിൽ കൂടുന്നില്ലെങ്കിൽ അത്തരം മാറ്റങ്ങൾക്ക് മുൻകൂർ അംഗീകാരം നേടേണ്ടതില്ല.

കൂടാതെ, ലിക്വിഡ് പെട്രോളിയം ഗ്യാസ് ഒഴികെയുള്ള ബാറ്ററി, കംപ്രസ്ഡ് നാച്ചുറൽ ഗ്യാസ്, സൗരോർജ്ജം അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും ഇന്ധനമോ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സോ ഉൾപ്പെടെ മറ്റൊരു തരം ഇന്ധനമോ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സോ ഉപയോഗിച്ച് അതിന്റെ പ്രവർത്തനം സുഗമമാക്കുന്നതിന്, ഒരു വാഹനത്തിന്റെ എഞ്ചിനിലോ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തോ വരുത്തുന്ന പരിഷ്കാരങ്ങൾ 'മാറ്റം' ആയി കണക്കാക്കും, എന്നാൽ അത് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായിരിക്കും.

(2) ഉപ-വകുപ്പ് (1) പ്രകാരം ഒരു രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് നോട്ടീസ് ലഭിച്ചാൽ, അത് ലഭിച്ച് ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ, നിർദ്ദിഷ്ട മാറ്റത്തിനുള്ള അംഗീകാരം നൽകുന്നതോ നൽകാത്തതോ തപാൽ മാർഗ്ഗം വാഹന ഉടമയെ അറിയിക്കേണ്ടതാണ്:

എന്നിരുന്നാലും, പ്രസ്തുത ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ വാഹന ഉടമയ്ക്ക് അത്തരം യാതൊരു അറിയിപ്പും ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ, നിർദ്ദിഷ്ട രൂപമാറ്റത്തിന് അത്തരം അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കപ്പെടും.

(3) ഉപ-വകുപ്പ് (1)-ൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്, ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലെ വിജ്ഞാപനം വഴി, വിജ്ഞാപനത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, പത്ത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളിൽ കുറയാത്ത ഉടമകളെ അവരുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഏതൊരു വാഹനത്തിലും രജിസ്ട്രേഷൻ അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ എഞ്ചിൻ മാറ്റി എഞ്ചിൻ നമ്പർ മാറ്റാൻ അധികാരപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്.

(4) രജിസ്ട്രേഷൻ അതോറിറ്റി നൽകിയതോ ഉപ-വകുപ്പ് (2) പ്രകാരം ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കിയതോ ആയ അംഗീകാരത്തോടെയോ, അല്ലെങ്കിൽ ഉപ-വകുപ്പ് (3) പ്രകാരം അത്തരം അംഗീകാരമില്ലാതെ എഞ്ചിൻ നമ്പർ മാറിയത് മൂലമോ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ എന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തിയാൽ, മാറ്റം വരുത്തി പതിനാല് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ വാഹന ഉടമ തന്റെ താമസപരിധിയിലുള്ള രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയിൽ വിവരം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതും മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി നിശ്ചിത ഫീസ് സഹിതം രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(5) യഥാർത്ഥ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി അല്ലാത്ത മറ്റൊരു അതോറിറ്റിയാണ് ഇത്തരത്തിൽ മാറ്റം രേഖപ്പെടുത്തുന്നതെങ്കിൽ, അവർ ആ വിവരങ്ങൾ യഥാർത്ഥ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കേണ്ടതാണ്.

(6) ഹയർ പർച്ചേസ് കരാർ പ്രകാരം വാഹനം കൈവശം വെച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു വ്യക്തിയും, വാഹനത്തിന്റെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള സമ്മതമില്ലാതെ, ഉപ-വകുപ്പ് (1) പ്രകാരം രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം ആവശ്യമുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല."

(ഊന്നൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു)

12. ഭേദഗതി നിയമം 27/2000 വഴി വകുപ്പ് 52-ൽ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഭേദഗതി നിയമം 27/2000-ന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങളുടെയും കാരണങ്ങളുടെയും പ്രസ്താവന ഇപ്രകാരമാണ്:

"***2000-ലെ 27-ാം ഭേദഗതി നിയമം - ലക്ഷ്യങ്ങളുടെയും കാരണങ്ങളുടെയും പ്രസ്താവന*** - റോഡ് ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്ന വിവിധ നിയമങ്ങളെ 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം ഏകീകരിക്കുകയും യുക്തിസഹമാക്കുകയും ചെയ്തു. പ്രസ്തുത നിയമം 1994-ൽ ഭേദഗതി ചെയ്യുകയുണ്ടായി.

2. വാഹന മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിനും റോഡ് ഉപയോക്താക്കളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുമായി മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമത്തിൽ കൂടുതൽ ഭേദഗതികൾ ആവശ്യമായി വന്നിരിക്കുന്നു. അതിനാൽ, ഉയർന്ന ശേഷിയുള്ള ടയറുകൾ മാറ്റുന്നത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള രീതികളിൽ വാഹനങ്ങളിൽ രൂപമാറ്റം വരുത്തുന്നത് നിരോധിക്കാൻ നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, ലിക്വിഫൈഡ് പെട്രോളിയം ഗ്യാസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ ഇന്ധനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം സുഗമമാക്കുന്നതിനായി വാഹനങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നത് അനുവദനീയമാണ്. കൂടാതെ, നിശ്ചിത

ആവശ്യങ്ങൾക്കായി വാഹനങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ അനുമതി നൽകുന്നതിനുള്ള അധികാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമാക്കാനും നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

3. നിലവിൽ, വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ബസുകൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിന് അവർ പെർമിറ്റുകൾ നേടേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അത്തരം സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്ന ബസുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നിർബന്ധമാക്കിക്കൊണ്ട് അവയെ മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമത്തിന്റെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

4. 1939-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമപ്രകാരം അനുവദിച്ച പെർമിറ്റുകൾ, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസുകൾ, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റുകൾ എന്നിവ പുതിയ വകുപ്പ് 217-A ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട്, 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമപ്രകാരം പുതുക്കാൻ അനുവദിക്കാനും നിർദ്ദേശമുണ്ട്.

5. റോഡ് സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും ശുദ്ധമായ പരിസ്ഥിതി നിലനിർത്തുന്നതിനുമുള്ള പൊതുവായ താൽപ്പര്യം മുൻനിർത്തി നിർദ്ദിഷ്ട ഭേദഗതികൾ അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്."

(ഊന്നൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു)

13. റോഡ് സുരക്ഷയും പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണവും മുൻനിർത്തി, ഉയർന്ന ശേഷിയുള്ള ടയറുകൾ മാറ്റുന്നത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള രീതികളിൽ വാഹനങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നത് നിരോധിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് വകുപ്പ് 52 ഭേദഗതി ചെയ്തിരിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാണ്. ഭേദഗതി നിയമം 27/2000 പ്രകാരം വകുപ്പ് 52 താഴെ പറയുന്ന രീതിയിൽ ഭേദഗതി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്:

"**52. മോട്ടോർ വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റം.** -

(1) ഒരു മോട്ടോർ വാഹന ഉടമയും, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ നിർമ്മാതാവ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളവയിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാകുന്ന വിധത്തിൽ വാഹനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല:

എന്നിരുന്നാലും, ബാറ്ററി, കംപ്രസ്ഡ് നാച്ചുറൽ ഗ്യാസ്, സൗരോർജ്ജം, ലിക്വിഡ് പെട്രോളിയം ഗ്യാസ് അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും ഇന്ധനമോ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സോ ഉൾപ്പെടെ മറ്റൊരു തരം ഇന്ധനമോ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സോ ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ സഹായിക്കുന്നതിനായി ഒരു കൺവേർഷൻ കിറ്റ് ഘടിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു വാഹന ഉടമ എഞ്ചിനിലോ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തോ

പരിഷ്കാരം വരുത്തുകയാണെങ്കിൽ, അത്തരം പരിഷ്കാരങ്ങൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി നടത്തേണ്ടതാണ്:

കൂടാതെ, അത്തരം കൺവേർഷൻ കിറ്റുകളുടെ അംഗീകാരം, റെട്രോഫിറ്റ്മെന്റ്, മറ്റ് അനുബന്ധ കാര്യങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് പ്രത്യേക മാനദണ്ഡങ്ങൾ നിശ്ചയിക്കാവുന്നതാണ്;

മാത്രമല്ല, ഏതെങ്കിലും പ്രത്യേക ആവശ്യത്തിനായി മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ചതല്ലാത്ത രീതിയിലുള്ള വാഹന രൂപമാറ്റങ്ങൾക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് ഇളവ് അനുവദിക്കാവുന്നതാണ്.

(2) ഉപ-വകുപ്പ് (1)-ൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഔദ്യോഗിക ഗസറ്റിലെ വിജ്ഞാപനം വഴി, വിജ്ഞാപനങ്ങളിൽ വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, പത്ത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളിൽ കുറയാത്ത ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഏതൊരു വ്യക്തിക്കും, രജിസ്ട്രേഷൻ അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ, സ്വന്തം വാഹനത്തിലെ എഞ്ചിൻ അതേ ബ്രാൻഡിലും തരത്തിലുമുള്ള എഞ്ചിൻ ഉപയോഗിച്ച് മാറ്റിസ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് മാറ്റം വരുത്താൻ അനുമതി നൽകാവുന്നതാണ്.

(3) രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ എന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തുകയോ, അല്ലെങ്കിൽ ഉപ-വകുപ്പ് (2) പ്രകാരം അത്തരം അംഗീകാരമില്ലാതെ എഞ്ചിൻ മാറ്റുകയോ ചെയ്താൽ, മാറ്റം വരുത്തി പതിനാല് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ വാഹന ഉടമ തന്റെ താമസപരിധിയിലുള്ള രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയിൽ വിവരം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതും രജിസ്ട്രേഷൻ വിവരങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി നിശ്ചിത ഫീസ് സഹിതം രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(4) യഥാർത്ഥ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി അല്ലാത്ത മറ്റൊരു അതോറിറ്റിയാണ് ഇത്തരത്തിൽ മാറ്റം രേഖപ്പെടുത്തുന്നതെങ്കിൽ, അവർ ആ വിവരങ്ങൾ യഥാർത്ഥ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കേണ്ടതാണ്.

(5) ഉപ-വകുപ്പ് (1), (2), (3), (4) എന്നിവയിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഹയർ പർച്ചേസ് കരാർ പ്രകാരം വാഹനം കൈവശം വെച്ചിരിക്കുന്ന ഒരു വ്യക്തിയും രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള സമ്മതമില്ലാതെ വാഹനത്തിൽ യാതൊരു മാറ്റവും വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല.

വിശദീകരണം. - ഈ വകുപ്പിന്റെ ആവശ്യത്തിനായി, "മാറ്റം" എന്നാൽ ഒരു വാഹനത്തിന്റെ ഘടനയിൽ വരുത്തുന്നതും അതിന്റെ അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റമുണ്ടാക്കുന്നതുമായ പരിഷ്കാരമാണ്."

(ഊന്നൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു)

14. കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126, ഓരോ മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെയും പ്രോട്ടോടൈപ്പ് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് പ്രതിപാദിക്കുന്നു. ചട്ടം 126 ഇപ്രകാരമാണ്:

"126. ഓരോ മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെയും പ്രോട്ടോടൈപ്പ് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ടതാണ്.— 1993-ലെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് (ഭേദഗതി) ചട്ടങ്ങൾ നിലവിൽ വന്ന തീയതി മുതൽ, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ (ട്രെയിലറുകൾ, സെമി ട്രെയിലറുകൾ, മോഡുലാർ ഹൈഡ്രോളിക് ട്രെയിലറുകൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ) [ഇ-റിക്ഷകൾക്ക് ബാധകമായടത്ത് (അതത് സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുള്ള) രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത അസോസിയേഷനുകൾ ഉൾപ്പെടെ] ഓരോ [നിർമ്മാതാവോ ഇറക്കുമതിക്കാരനോ], [താൻ നിർമ്മിക്കാനോ ഇറക്കുമതി ചെയ്യാനോ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന] വാഹനത്തിന്റെ പ്രോട്ടോടൈപ്പ്, ഭാരത സർക്കാരിന്റെ പ്രതിരോധ മന്ത്രാലയത്തിന് കീഴിലുള്ള വെഹിക്കിൾ റിസർച്ച് ആൻഡ് ഡെവലപ്മെന്റ് എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെന്റിലോ, പൂനെയിലെ ഓട്ടോമോട്ടീവ് റിസർച്ച് അസോസിയേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയിലോ, [അല്ലെങ്കിൽ ബുദ്ധിനിയിലെ (എം.പി.) സെൻട്രൽ ഫാം മെഷിനറി ടെസ്റ്റിംഗ് ആൻഡ് ട്രെയിനിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിലോ], ഡെറാഡൂണിലെ ഇന്ത്യൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് പെട്രോളിയത്തിലോ, [അല്ലെങ്കിൽ പൂനെയിലെ സെൻട്രൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിലോ, മനേസറിലെ ഇന്റർനാഷണൽ സെന്റർ ഫോർ ഓട്ടോമോട്ടീവ് ടെക്നോളജിയിലോ] [അല്ലെങ്കിൽ ഹിസാറിലെ നോർത്തേൺ റീജിയൻ ഫാം മെഷിനറി ട്രെയിനിംഗ് ആൻഡ് ടെസ്റ്റിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിലോ (കംബൈൻ ഹാർവെസ്റ്റർ പരിശോധനയ്ക്കായി), കൂടാതെ നിയമത്തിലെയും ഈ ചട്ടങ്ങളിലെയും വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്ന സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റ് ഏജൻസികളിലോ] പരിശോധനയ്ക്കായി സമർപ്പിക്കേണ്ടതാണ്:

[ഈ ചട്ടങ്ങൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ ടൈപ്പ് അപ്രൂവലിനും സർട്ടിഫിക്കേഷനുമുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ, കാലാകാലങ്ങളിൽ ഭേദഗതി വരുത്തുന്ന AIS:017-2000 അനുസരിച്ചായിരിക്കണം:]

[കൂടാതെ, പൂർണ്ണമായും നിർമ്മിച്ച യൂണിറ്റുകളായി (സി.ബി.യു.) ഇന്ത്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ, നിയമത്തിലെയും ഈ ചട്ടങ്ങളിലെയും വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്ന സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകുന്നതിനായി ഇറക്കുമതിക്കാരൻ ആ പ്രത്യേക മോഡലിലെയും ടൈപ്പിലെയും ഒരു വാഹനം പരിശോധനാ ഏജൻസികൾക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.]

[126A. ചട്ടം 126-ൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള പരിശോധനാ ഏജൻസികൾ, കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ അനുസരിച്ച്, നിർമ്മാതാവിന്റെ പ്രൊഡക്ഷൻ ലൈനിൽ നിന്നുള്ള വാഹനങ്ങൾ [നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 110 പ്രകാരം നിർമ്മിച്ച ചട്ടങ്ങളിലെ] വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസൃതമാണോ എന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതിനായി പരിശോധനകൾ നടത്തേണ്ടതാണ്:]

[ഒരു വർഷത്തിൽ തുടർച്ചയായ ആറ് മാസക്കാലയളവിൽ ഇന്ത്യയിൽ വിൽക്കുന്ന ഒരു പ്രത്യേക ബേസ് മോഡലിന്റെയും അതിന്റെ വേരിയന്റുകളുടെയും (ഇന്ത്യയിൽ നിർമ്മിച്ചതോ ഇറക്കുമതി ചെയ്തതോ) എണ്ണം 250-ൽ കുറവാണെങ്കിൽ, ആ ബേസ് മോഡലും വേരിയന്റുകളും മുകളിൽ പറഞ്ഞ പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ടതില്ല; എന്നാൽ ആ നിർമ്മാതാവോ ഇറക്കുമതിക്കാരനോ നിർമ്മിച്ചതോ ഇറക്കുമതി ചെയ്തതോ ആയ ഏതെങ്കിലും ഒരു മോഡലോ അതിന്റെ വേരിയന്റുകളോ വർഷത്തിൽ ഒരിക്കലെങ്കിലും അത്തരം പരിശോധനകൾക്ക് വിധേയമാക്കിയിരിക്കണം:]

[കൂടാതെ, നിർമ്മിക്കുന്നതോ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നതോ ആയ ബേസ് മോഡലുകളുടെയും വേരിയന്റുകളുടെയും എണ്ണം ഒന്നിലധികമാണെങ്കിൽ, ഓരോ ബേസ് മോഡലും വേരിയന്റുകളും ഒരു വർഷത്തിലെ തുടർച്ചയായ ആറ് മാസങ്ങളിൽ 250-ൽ കുറവാണെങ്കിൽ, പരിശോധനാ ഏജൻസികൾക്ക് അത്തരം മോഡലുകളിൽ നിന്നും വേരിയന്റുകളിൽ നിന്നും ഏതെങ്കിലും ഒരു വാഹനം വർഷത്തിൽ ഒരിക്കൽ ഇത്തരം പരിശോധനയ്ക്കായി തിരഞ്ഞെടുക്കാവുന്നതാണ്.]"

15. ചട്ടം 93 മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ മൊത്തത്തിലുള്ള അളവുകളെ സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ്. ഈ ചട്ടം വാഹനത്തിന്റെ മൊത്തത്തിലുള്ള വീതി, മൊത്തത്തിലുള്ള നീളം, മൊത്തത്തിലുള്ള ഉയരം തുടങ്ങിയവ നിശ്ചയിക്കുന്നു. ചട്ടം 93(1) മൊത്തത്തിലുള്ള വീതിയെയും, ചട്ടം 93(2) മൊത്തത്തിലുള്ള നീളത്തെയും, ചട്ടം 93(4) മൊത്തത്തിലുള്ള ഉയരത്തെയും, ചട്ടം 93(6) ഓവർഹാങ്ങ് തുടങ്ങിയവയെയും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു.

16. വാഹനങ്ങളുടെ പരിശോധന, മാറ്റങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തൽ, ബോഡി നിർമ്മാണം എന്നിവ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്ന 1989-ലെ കേരള മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടങ്ങളിലെ പ്രസക്തമായ ചട്ടങ്ങൾ 96, 103, 261 എന്നിവ ഇപ്രകാരമാണ്:

"96. രജിസ്ട്രേഷന് മുൻപുള്ള വാഹന പരിശോധന:-

(1) പരിശോധനാ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ.- രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയോ അല്ലെങ്കിൽ സർക്കാർ ഉത്തരവ് വഴി നിയമിക്കുന്ന അത്തരം അതോറിറ്റിയോ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 44 പ്രകാരം ആവശ്യപ്പെടുന്നതനുസരിച്ച് വാഹനം പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്.

(2) പരിശോധനയ്ക്കായി വാഹനം ഹാജരാക്കൽ:- അപേക്ഷയിലെ വിവരങ്ങളും വാഹനത്തിന്റെ ഭൗതിക സവിശേഷതകളും തമ്മിലുള്ള താരതമ്യ പരിശോധനയ്ക്കായും, പൊതുസ്ഥലത്ത് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള വാഹനത്തിന്റെ ഫിറ്റ്നസ് ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുമായി പരിശോധനാ ഉദ്യോഗസ്ഥന് മുൻപാകെ രജിസ്ട്രേഷനാവശ്യമായ രേഖകൾ സഹിതം വാഹനം ഹാജരാക്കേണ്ടതാണ്.

(3) പരിശോധനാ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ റിപ്പോർട്ട്:- അപേക്ഷയിലെ ഉൾപ്പെട്ട വിവരങ്ങളിൽ ആവശ്യമാണെന്ന് തോന്നുന്ന ഭേദഗതികൾ വരുത്തിയ ശേഷം, പരിശോധനാ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ അതിലെ വിവരങ്ങളുടെ കൃത്യതയെക്കുറിച്ചും വാഹനത്തിന്റെ ഫിറ്റ്നസിനെക്കുറിച്ചും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്:

എന്നിരുന്നാലും, ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനത്തിന്റെ കാര്യത്തിലോ, അല്ലെങ്കിൽ ഫാക്ടറി നിർമ്മിതമല്ലാത്തതോ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി മുൻകൂട്ടി അംഗീകരിച്ച സ്ഥിരമായ മാതൃകയിലല്ലാത്തതോ ആയ ബോഡിയുള്ള മറ്റ് വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലോ, അദ്ദേഹം "എം.സി." ഫോമിൽ ഒരു മെഷർമെന്റ് സർട്ടിഫിക്കറ്റും ഈ ചട്ടങ്ങളിലെ അധ്യായം VII പ്രകാരമുള്ള സീറ്റിംഗ് ക്രമീകരണങ്ങൾ, അളവുകൾ, മറ്റ് പ്രസക്തമായ വിവരങ്ങൾ എന്നിവ കാണിക്കുന്ന ഒരു സ്കെച്ചും തയ്യാറാക്കി നൽകേണ്ടതാണ്. പരിശോധനാ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മെഷർമെന്റ് സർട്ടിഫിക്കറ്റിന്റെയും സ്കെച്ചിന്റെയും ഓരോ പകർപ്പ് അതത് രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്കും അതേസമയം അയച്ചു കൊടുക്കേണ്ടതാണ്.

103. മോട്ടോർ വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റം രേഖപ്പെടുത്തൽ:-

(1) മാറ്റത്തിന്റെ അനുയോജ്യത ഉറപ്പാക്കൽ - വരുത്തിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും മാറ്റം അനുയോജ്യമാണെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുന്നതിനായി രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് നേരിട്ടോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റൊരു മോട്ടോർ വാഹന ഇൻസ്പെക്ടർ വഴിയോ വാഹനം

പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ വാഹന ഉടമ പരിശോധനയ്ക്കായി വാഹനം ഹാജരാക്കേണ്ടതാണ്.

(2) പരിശോധനയിൽ കണ്ടെത്തിയ പ്രകാരം താഴെ പറയുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ പരിശോധനാ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ "എം.സി." ഫോമിൽ പുതിയ മെഷർമെന്റ് സർട്ടിഫിക്കറ്റും അതിലെ സീറ്റിംഗ് ക്രമീകരണങ്ങളും അളവുകളും മറ്റും കാണിക്കുന്ന സ്കെച്ചും തയ്യാറാക്കി നൽകേണ്ടതാണ്:

(എ) ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ വരുത്തിയ ഏതെങ്കിലും ഘടനാപരമായ മാറ്റം കാരണം രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ 1, 3, 11, 13, 19 എന്നീ ഇനങ്ങളിൽ ഒന്നോ അതിലധികമോ വിവരങ്ങൾ കൃത്യമല്ലാതാകുമ്പോൾ.

(ബി) ലോഡിംഗ് സ്പേസിന്റെയോ സീറ്റുകളുടെയോ പുനഃക്രമീകരണത്തിന്റെ ഫലമായി, അത്തരം ക്രമീകരണം മുകളിൽ പറഞ്ഞ ഖണ്ഡം (എ)-യിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള രജിസ്ട്രേഷൻ വിവരങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നില്ലെങ്കിലും അവയുടെ സ്ഥാനത്തിനോ അളവുകൾക്കോ മാറ്റം വരുമ്പോൾ;

261. ബോഡി നിർമ്മാണം:- ഓരോ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനത്തിന്റെയും ബോഡി സുശക്തമായി നിർമ്മിച്ചതും വാഹനത്തിന്റെ ഫ്രെയിമുമായി സുരക്ഷിതമായി ഘടിപ്പിച്ചതും ആയിരിക്കണം; കൂടാതെ ഇത് സംസ്ഥാനം അല്ലെങ്കിൽ റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ, എന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ, അവയ്ക്ക് അനുസൃതമായിരിക്കണം."

(ഊന്നൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു)

17. വാഹനങ്ങളിലെ മാറ്റങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും നിരോധിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് അപവദിത വിധിന്യായത്തിൽ ഹൈക്കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. അതിലുപരി, കേരള ചട്ടങ്ങളിലെ 96, 103 ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരം, വാഹനത്തിന്റെ റോഡ്-യോഗ്യതയും സുരക്ഷയും പരിഗണിക്കാൻ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് അധികാരമുണ്ടെന്നും ഇത് വെറുമൊരു യാന്ത്രികമായ നടപടിയായി കാണാനാവില്ലെന്നും കോടതി നിരീക്ഷിച്ചു. അളവുകൾ പ്രോട്ടോടൈപ്പ് ടെസ്റ്റിന് അനുസൃതമാണോ എന്ന് പരിശോധിക്കുന്നത് മാത്രമല്ല അതോറിറ്റിയുടെ ചുമതല. വാഹനത്തിന്റെ അളവുകൾ സംബന്ധിച്ച വ്യവസ്ഥകൾ ചട്ടങ്ങൾ നൽകുന്നുണ്ട്. പ്രോട്ടോടൈപ്പ് സർട്ടിഫിക്കേഷൻ നൽകുന്നതിനുള്ള ഒരു ശാക്തീകരണ വ്യവസ്ഥയല്ല ചട്ടം 93. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷനായി അപേക്ഷിക്കുമ്പോൾ നിർമ്മാതാക്കളിൽ നിന്ന് ഫോം 22-ഉം ബോഡി ബിൽഡർമാരിൽ നിന്ന് ഫോം 22A-ഉം റോഡ്-യോഗ്യതാ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വേണമെന്ന് കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 47(1)(ജി) വിഭാവനം

ചെയ്യുന്നു. മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെയും അതിനുകീഴിൽ രൂപീകരിച്ച ചട്ടങ്ങളിലെയും വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസൃതമായി ഷാസിയിൽ ബോഡി നിർമ്മിക്കാവുന്നതാണ്. ഷാസിയിൽ നിർമ്മിക്കേണ്ട ബോഡിയുടെ അളവുകളോ സ്വഭാവമോ സംബന്ധിച്ച് നിർമ്മാതാവോ ചട്ടം 126 പ്രകാരം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള അതോറിറ്റികളോ യാതൊരു നിർദ്ദേശങ്ങളും നൽകുന്നില്ല. ഇതിനാൽ റിട്ട് ഹർജികൾ അനുവദിക്കുകയും രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റികൾ പുറപ്പെടുവിച്ച ഉത്തരവുകൾ റദ്ദാക്കുകയും ചെയ്തു.

18. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52-ലെയും ചട്ടം 126-ലെയും വ്യവസ്ഥകളും കേരള ചട്ടങ്ങളും ഹൈക്കോടതി ശരിയായ രീതിയിലല്ല വ്യാഖ്യാനിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്നാണ് അമിക്കസ് ക്യൂറിയായി ഹാജരായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ ശ്രീ കെ.വി. വിശ്വനാഥൻ ഉദ്ബോധിപ്പിച്ചത്. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമായി ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ അനുവദനീയമല്ല. റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കും പരിസ്ഥിതിക്കും വേണ്ടിയാണ് നിയമത്തിലെയും ചട്ടങ്ങളിലെയും വ്യവസ്ഥകൾ ആവിഷ്കരിച്ചിരിക്കുന്നത്, അതിനാൽ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളെ ഹനിച്ചുകൊണ്ട് വാഹനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ അനുവദിക്കുന്നതല്ല. അദ്ദേഹം നിരവധി വിധിന്യായങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുകയും, പരിഗണനയിലിരിക്കുന്ന 2017-ലെ മോട്ടോർ വാഹന (ഭേദഗതി) ബില്ലിലേക്കും, 2016-ലെ മോട്ടോർ വാഹന (ഭേദഗതി) ബില്ലിനെക്കുറിച്ചുള്ള ഗതാഗത, വിനോദസഞ്ചാര, സാംസ്കാരിക പാർലമെന്ററി സ്റ്റാൻഡിംഗ് കമ്മിറ്റിയുടെ 243-ാം റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രസക്തഭാഗങ്ങളിലേക്കും ഈ കോടതിയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുകയും ചെയ്തു.

19. വകുപ്പ് 52-ലെ ഭേദഗതി ചെയ്ത വ്യവസ്ഥകളുടെ ശരിയായ വ്യാഖ്യാനമല്ല ഹൈക്കോടതി നടത്തിയതെന്ന് ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന് വേണ്ടി ഹാജരായ അഡീഷണൽ സോളിസിറ്റർ ജനറൽ ശ്രീ അമൻ ലേഖി വാദിച്ചു. അദ്ദേഹം ചട്ടങ്ങളിലേക്കും കോടതിയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുകയുണ്ടായി.

20. *അഭിഷേക് ഗോയങ്ക (1) v. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റൊരാളും* (2012) 5 SCC 321 എന്ന കേസിൽ, സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ നിശ്ചയിക്കുന്ന കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 100 സംബന്ധിച്ച ഒരു ചോദ്യം പരിഗണനയ്ക്ക് വരികയുണ്ടായി. ഇത് സാധുവായ ഒരു നിയമനിർമ്മാണമാണെന്ന് ഈ കോടതി വിധിച്ചു. നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യവും പരിഗണനയ്ക്ക് വരികയും, "പൊതുജന സുരക്ഷയ്ക്ക്" അർഹമായ പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ടുള്ള നിയമനിർമ്മാണ ഉദ്ദേശ്യം നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങളിലും കാരണങ്ങളിലും നിന്ന് വ്യക്തമാണെന്ന് കോടതി നിരീക്ഷിച്ചു. ചട്ടങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന്റെ ഉദ്ദേശ്യത്തെ പരാജയപ്പെടുത്തുന്നതും പൊതുജന സുരക്ഷയെയും താൽപ്പര്യത്തെയും ദുർബലപ്പെടുത്തുന്നതുമായ വ്യാഖ്യാനത്തെ അപേക്ഷിച്ച് ചട്ടങ്ങൾ രൂപീകരിച്ചതിന്റെ

ഉദ്ദേശ്യത്തെയും നിയമനിർമ്മാണ താല്പര്യത്തെയും സേവിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ചട്ടങ്ങളുടെ വ്യാഖ്യാനമാണ് കോടതി നൽകേണ്ടത്. വകുപ്പ് 52, കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടങ്ങൾ 92, 100 എന്നിവയിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കോടതി ഇപ്രകാരം നിരീക്ഷിച്ചു:

> "18. മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകളിൽ നിന്ന്, ഒരു വാഹനത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന്റെയും പരിപാലനത്തിന്റെയും ഓരോ സൂക്ഷ്മമായ കാര്യങ്ങളും ചട്ടങ്ങളിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാണ്. മറ്റൊരു വിധത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ, ഒരു വാഹനം നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ വാഹന നിർമ്മാതാവ് പാലിക്കേണ്ട മാനദണ്ഡങ്ങൾ, അളവുകൾ, സ്പെസിഫിക്കേഷനുകൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ച് ചട്ടങ്ങളിൽ സമഗ്രമായി പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്തൊക്കെ അനുവദനീയമാണെന്ന് പ്രത്യേകം വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്, പ്രത്യേകം പറയാത്ത കാര്യങ്ങൾ സ്വാഭാവികമായും ഈ ചട്ടങ്ങളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടതായി കണക്കാക്കണം. നിയമപരമായ ഈ വ്യവസ്ഥകളിൽ പ്രത്യേകമായി വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തി വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ കോടതിക്ക് അനുവാദമില്ല, അത് സാധ്യവുമല്ല. ഇവ 1992-ലെ നിർദ്ദിഷ്ട IS No. 2553-Part 2-ന് അനുസൃതമായ സ്പെസിഫിക്കേഷനുകളാണ്, ഇതിൽ അസ്പഷ്ടതയോ അനിശ്ചിതത്വമോ ഒന്നുമില്ല.
>
> 19. നമുക്ക് ചില ഉദാഹരണങ്ങൾ എടുക്കാം. ത്രീ-വീലറുകളും മോട്ടോർ സൈക്കിളുകളും ഒഴികെയുള്ള എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിലും പിന്നിൽ ഇരുവശത്തും ഓരോന്ന് വീതം രണ്ട് ചുവന്ന റിഫ്ലക്ടറുകൾ ഘടിപ്പിക്കണമെന്ന് ചട്ടം 104 ആവശ്യപ്പെടുന്നു. ഓരോ മോട്ടോർ സൈക്കിളിന്റെയും പിന്നിൽ കുറഞ്ഞത് ഒരു ചുവന്ന റിഫ്ലക്ടർ എങ്കിലും ഘടിപ്പിച്ചിരിക്കണം. വാഹനത്തിന് മുന്നിൽ ഇരുവശത്തുമായി രണ്ട് വെള്ള റിഫ്ലെക്ടുകൾ വേണമെന്നും രാത്രിയിൽ മുന്നിൽ നിന്ന് വരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് അത് ദൃശ്യമാകണമെന്നും ചട്ടം 104A വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു.
>
> 20. ലൈറ്റുകളുടെ ദിശ മാറ്റുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് ചട്ടം 106 പ്രതിപാദിക്കുന്നത്, കൂടാതെ നിർമ്മാണ ഉപകരണ വാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിലും മുൻവശത്തേക്ക് വെളിച്ചം കാണിക്കുന്ന വിളക്കുകൾ, അതിൽ നിന്ന് പുറപ്പെടുന്ന പ്രകാശകിരണം സ്ഥിരമായി താഴേക്ക് വ്യതിചലിക്കുന്ന തരത്തിൽ, വിളക്കിന്റെ മുൻവശത്ത് നിന്ന് 8 മീറ്റർ അകലെയുള്ള ഒരാളുടെ കണ്ണഞ്ചിപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്തവിധം നിർമ്മിക്കുകയും ഘടിപ്പിക്കുകയും പരിപാലിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിൽ അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു വിളക്കും ഉപയോഗിക്കരുതെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നു. വാഹനത്തിൽ ഹോണും സൈലൻസറും ഘടിപ്പിക്കേണ്ട തരം, വലിപ്പം, രീതി എന്നിവയെക്കുറിച്ച് ചട്ടങ്ങൾ 119, 120 എന്നിവ വ്യക്തമാക്കുന്നു.

21. ഈ വ്യവസ്ഥകൾ ചട്ടങ്ങളിലെ സൂക്ഷ്മതയുടെ വ്യാപ്തിയും, വാഹനത്തിന്റെ ശരിയായ നിർമ്മാണവും പരിപാലനവും മാത്രമല്ല, മറ്റ് റോഡ് ഉപയോക്താക്കളുടെ സുരക്ഷയും ഉറപ്പാക്കാൻ നിയമനിർമ്മാതാക്കൾ നടത്തിയ പരിശ്രമങ്ങളെയും തെളിയിക്കുന്നു.

28. 'പൊതുജന സുരക്ഷയ്ക്ക്' അർഹമായ പ്രാധാന്യം നൽകുന്ന നിയമനിർമ്മാണ ഉദ്ദേശ്യം നിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യങ്ങളിൽ നിന്നും കാരണങ്ങളിൽ നിന്നും, നിയമത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥകളിൽ നിന്നും, അതിലുപരി അതിൻ കീഴിൽ രൂപീകരിച്ച ചട്ടങ്ങളിൽ നിന്നും വ്യക്തമാണ്. വാദത്തിന് വേണ്ടി ചട്ടം 100 ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള വ്യാഖ്യാനത്തിന് വഴങ്ങുന്നതാണെന്ന് കരുതിയാൽ പോലും, അത്തരം സാഹചര്യത്തിൽ നിയമനിർമ്മാണ ഉദ്ദേശ്യത്തെയും ചട്ടങ്ങൾ രൂപീകരിച്ച ലക്ഷ്യത്തെയും സേവിക്കുന്ന വ്യാഖ്യാനമാണ് ഈ കോടതി നൽകേണ്ടത്; അല്ലാതെ ചട്ടങ്ങളുടെ ഉദ്ദേശ്യത്തെ തകർക്കുന്നതോ പൊതുജന സുരക്ഷയെയും താല്പര്യത്തെയും ഹനിക്കുന്നതോ ആയ വ്യാഖ്യാനമാകരുത്.

32. നിലവിലെ കേസിന്റെ കാര്യത്തിലും, ചില വ്യക്തിഗത താല്പര്യങ്ങൾക്ക് വിഘാതം സംഭവിച്ചേക്കാം എങ്കിൽ പോലും, അത്തരം വ്യക്തിഗത അല്ലെങ്കിൽ സ്വകാര്യ താല്പര്യങ്ങൾ വിശാലമായ പൊതുജന താല്പര്യത്തിന് വഴിമാറിക്കൊടുക്കണം. നിയമം അനുസരിക്കുക എന്നത് എല്ലാ പൗരന്മാരുടെയും കടമയാണ്. ചട്ടങ്ങൾ നിർബന്ധമായും പാലിക്കപ്പെടേണ്ടവയാണ്, സൗകര്യത്തിനോ ആഡംബരത്തിനോ വേണ്ടിയോ, തീർച്ചയായും കുറ്റകൃത്യങ്ങൾക്കായി വേണ്ടിയോ ഈ ചട്ടങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ നിയമപരമായി ആർക്കും അധികാരമില്ല."

21. വാഹനത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തെയും പരിപാലനത്തെയും കുറിച്ചുള്ള ഏറ്റവും സൂക്ഷ്മമായ കാര്യങ്ങൾ പോലും ചട്ടങ്ങളിൽ പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. റോഡിലെ മറ്റ് ഉപയോക്താക്കളുടെ സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചും ചട്ടങ്ങൾ പ്രതിപാദിക്കുന്നു. ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിഗത താൽപ്പര്യത്തിന് വിഘാതം സംഭവിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ടെങ്കിൽ, അത്തരം വ്യക്തിഗത താൽപ്പര്യങ്ങൾ വലിയ പൊതുജന താൽപ്പര്യത്തിന് വഴിമാറിക്കൊടുക്കണം.

22. ഈ വിഷയത്തെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ വിശദീകരിക്കുന്നതിന് മുൻപ്, നിയമം 27/2000 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്ത വകുപ്പ് 52(1)(a)-ലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് മദ്രാസ് ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ട *ആർ. രാമസ്വാമി v. ദി സെക്രട്ടറി, മിനിസ്ട്രി ഓഫ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്, ചെന്നൈ & മറ്റുള്ളവരും* (2009) 1 Mad.LJ 1027 എന്ന കേസിലെ വിധിന്യായം കോടതി ശ്രദ്ധയിൽ പെടുത്തുന്നു.

"8.4 പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(1)(a), (b) എന്നിവയും അതിന്റെ പരിമിത വ്യവസ്ഥയും പ്രായോഗികമായി പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1)(a), (b) ആയി പുനർനിർമ്മിക്കപ്പെട്ടു എന്നാണ് മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകളുടെ താരതമ്യം വ്യക്തമാക്കുന്നത്. എന്നിരുന്നാലും, പുതിയ നിയമത്തിൽ, വ്യത്യസ്ത തരം ഇന്ധനം ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ സഹായിക്കുന്നതിനായി എഞ്ചിനിൽ പരിഷ്കാരം വരുത്താൻ അനുവദിക്കുന്ന രണ്ടാമതൊരു പരിമിത വ്യവസ്ഥ കൂടി ചേർത്തു. പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(2)-ഉം അതിന്റെ പരിമിത വ്യവസ്ഥയും പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(2) ആയി പുനർനിർമ്മിക്കപ്പെട്ടു. പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(1), 32(2) എന്നിവയ്ക്കും അതിന് തുല്യമായ പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1), 52(2) എന്നിവയ്ക്കും അനുസൃതമായി, ഏതെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് മുൻപ് ഉടമ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് നോട്ടീസ് നൽകുകയും അനുമതി വാങ്ങുകയും ചെയ്യേണ്ടതുണ്ടായിരുന്നു. രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അതിന്റെ അംഗീകാരമോ നിരസിക്കലോ അറിയിക്കേണ്ടതുണ്ട്; ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അത്തരം അറിയിപ്പുകളൊന്നും ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ, നിർദ്ദിഷ്ട മാറ്റത്തിന് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(3)-ന് തുല്യമായ പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(3), പത്തോ അതിലധികമോ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളുള്ള ഉടമകൾക്ക് രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അനുമതിയില്ലാതെ തന്നെ എഞ്ചിൻ മാറ്റി എഞ്ചിൻ നമ്പർ മാറ്റാൻ അനുവദിക്കുന്ന ഒരു ശാക്തീകരണ വ്യവസ്ഥ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതായിരുന്നു. പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(4)-ന് തുല്യമായ പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(4) "മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി", പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(2)-ന് തുല്യമായ പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(2) പ്രകാരം യഥാർത്ഥത്തിൽ ലഭിച്ചതോ ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കിയതോ ആയ അനുമതിയോടെയോ, അല്ലെങ്കിൽ പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(3)-ന് തുല്യമായ പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(3) പ്രകാരം അനുമതിയില്ലാതെയോ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കാൻ വാഹന ഉടമയെ ബാധ്യസ്ഥനാക്കിയിരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ മാറ്റങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തുന്ന രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി ആ വിവരങ്ങൾ ഒറിജിനൽ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കണമെന്ന് പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(5)-ന് തുല്യമായ പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(5) വിഭാവനം ചെയ്തു. പുതിയ നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 52(6)-ൽ, ഹയർ പർച്ചേസ് കരാർ പ്രകാരം വാഹനം കൈവശം വെച്ചിരിക്കുന്ന വ്യക്തിക്ക്, രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള സമ്മതമില്ലാതെ വകുപ്പ് 52(1)-ൽ പറയുന്ന മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ കഴിയില്ലെന്ന ഒരു പുതിയ വ്യവസ്ഥ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു.

8.5 2000-ലെ നിയമം 27 പ്രകാരം പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52 ഭേദഗതി ചെയ്തതിന് ശേഷം, വകുപ്പ് 52(1) ഗൗരവമായ മാറ്റങ്ങളോടെ വകുപ്പ് 52(1) ആയി നിലനിർത്തപ്പെട്ടു. നോട്ടീസ് നൽകുന്നതുമായും രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അനുമതി വാങ്ങുന്നതുമായും ബന്ധപ്പെട്ട പഴയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 32(1)(എ) & (ബി) എന്നിവയ്ക്ക് തുല്യമായ പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1)(എ) & (ബി)-ൽ അടങ്ങിയിരുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിൽ ഒഴിവാക്കി എന്നത് ശ്രദ്ധേയമാണ്. ഭേദഗതി ചെയ്ത വകുപ്പിൽ നോട്ടീസ് നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചോ അനുമതി വാങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ചോ ഉള്ള യാതൊരു വ്യവസ്ഥയുമില്ല. വകുപ്പ് 52(1)-ലെ ആദ്യ പരിമിത വ്യവസ്ഥ ഒഴിവാക്കുകയും; എഞ്ചിൻ പരിഷ്കരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പ് 52(1)-ലെ രണ്ടാമത്തെ പരിമിത വ്യവസ്ഥ ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1)-ന്റെ ആദ്യ പരിമിത വ്യവസ്ഥ പുനർനിർമ്മിക്കുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ, വകുപ്പ് 52(1)-ൽ മറ്റ് രണ്ട് പരിമിത വ്യവസ്ഥകൾ കൂടി ചേർത്തു. പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1)(എ) & (ബി)-ലെ നോട്ടീസ് നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചും അനുമതിയെക്കുറിച്ചുമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടതിനാൽ, ഏഴ് ദിവസം കഴിയുമ്പോൾ അനുമതി ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കുന്ന വകുപ്പ് 52(2)-ഉം ഒഴിവാക്കപ്പെടുകയും; പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(3) എന്നത് ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിൽ വകുപ്പ് 52(2) ആയി പുനർക്രമീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കാൻ ഉടമയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(4) ചില മാറ്റങ്ങളോടെ ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(3) ആയി പുനർനിർമ്മിച്ചു. പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(4) പ്രകാരം, "മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി", രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ യഥാർത്ഥത്തിൽ ലഭിച്ചതോ ലഭിച്ചതായി കണക്കാക്കിയതോ ആയ അനുമതിയോടെയോ, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം അംഗീകാരമില്ലാതെ എഞ്ചിൻ മാറ്റിസ്ഥാപിക്കുന്നതിലൂടെ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ തന്റെ താമസ പരിധിയിലുള്ള രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കാനും കൂടാതെ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നിശ്ചിത ഫീസ് സഹിതം ആ അതോറിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കാനും ഉടമ ബാധ്യസ്ഥനായിരുന്നു.

8.6 പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(4)-ൽ ഉണ്ടായിരുന്ന "മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ അതിൽ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി" എന്ന പ്രയോഗം "രജിസ്ട്രേഷൻ വിവരങ്ങൾ അതിൽ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി" എന്നാണ് ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിൽ നൽകിയിരിക്കുന്നതെന്നാണ് വ്യവസ്ഥകളുടെ സൂക്ഷ്മ പരിശോധനയിൽ നിന്ന് വ്യക്തമാകുന്നത്. ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ "രജിസ്ട്രേഷൻ" എന്ന വാക്ക്, "മാറ്റം"

എന്ന വാക്കിന് പകരമായി അശ്രദ്ധമായി കടന്നുകൂടിയ ഒരു ടൈപ്പിംഗ് പിശകാണെന്ന് സ്പഷ്ടമാണ്. വാഹനത്തിൽ വരുത്തിയ മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ് ഇതിലൂടെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

8.7 പുതിയ നിയമത്തിലെ വകുപ്പുകൾ 52(5), 52(6) എന്നിവ ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിൽ യഥാക്രമം വകുപ്പുകൾ 52(4), 52(5) ആയി പുനർനിർമ്മിച്ചു. എന്നിരുന്നാലും, ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിൽ പഴയ നിയമത്തിലോ പുതിയ നിയമത്തിലോ ഇല്ലാത്ത സുപ്രധാനമായ ഒരു 'വിശദീകരണം' ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വകുപ്പ് 52-ന്റെ ആവശ്യത്തിനായി, "മാറ്റം" എന്നാൽ ഒരു വാഹനത്തിന്റെ ഘടനയിൽ വരുത്തുന്നതും അതിന്റെ അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റമുണ്ടാക്കുന്നതുമായ പരിഷ്കാരമാണ് എന്നതാണ് ആ വിശദീകരണം.

9. ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1)-ലെ പദപ്രയോഗങ്ങൾ അത്ര ലളിതമല്ല. വാഹനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തുമ്പോൾ, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ വിവരങ്ങൾ നിർമ്മാതാവ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളവയിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാകാൻ പാടുള്ളതല്ല. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ വാഹനത്തിന്റെ സുപ്രധാനമായ ചില വിവരങ്ങൾ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(3) വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന പ്രകാരം രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തേണ്ട മാറ്റത്തിന്റെ വിവരങ്ങൾ, നിർമ്മാതാവ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളവയിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാണ് എന്നതാണ് ഇതിന്റെ യഥാർത്ഥ അർത്ഥം. വിശദീകരണത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ ഈ വ്യവസ്ഥ വ്യാഖ്യാനിക്കുമ്പോൾ, അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റം വരുത്താത്ത പരിഷ്കാരങ്ങളോ മാറ്റങ്ങളോ ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52 പ്രകാരമുള്ള 'മാറ്റം' ആയി കണക്കാക്കേണ്ടതില്ല എന്നത് വ്യക്തമാണ്.

.....

11.1 പഴയ നിയമത്തിലും പുതിയ നിയമത്തിലും അടങ്ങിയിട്ടുള്ള പ്രസക്തമായ വ്യവസ്ഥകൾ ഭേദഗതി നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ, മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ വരുത്തുന്ന ഓരോ ചെറിയ മാറ്റത്തിനും പരിഷ്കാരത്തിനും അനുമതി വാങ്ങണമെന്ന വ്യവസ്ഥ നിയമനിർമ്മാണ സഭ ഒഴിവാക്കിയതായി വ്യക്തമാണ്. വാസ്തവത്തിൽ, ഇത്തരം ചെറിയ മാറ്റങ്ങൾക്കോ പരിഷ്കാരങ്ങൾക്കോ അനുമതി തേടേണ്ടതില്ല എന്ന രീതിയിലാണ് 1988-ലെ നിയമം തന്നെ ഭേദഗതി ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല, എല്ലാ ചെറിയ മാറ്റങ്ങളും ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52 പ്രകാരമുള്ള 'മാറ്റം' ആയി കണക്കാക്കേണ്ടതില്ല. നിലവിലെ കേസിൽ,

ആർ.ടി.ഒ. 2000-ലെ ഭേദഗതി പരിഗണിക്കാതെ, അതിന് മുൻപ് നിലവിലിരുന്ന വ്യവസ്ഥകളാണ് പ്രായോഗികമായി നടപ്പിലാക്കിയിരിക്കുന്നത്."

23. വാഹനത്തിന്റെ സുപ്രധാന വിവരങ്ങൾ അടങ്ങുന്ന രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ വിവരങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ രീതിയിലുള്ള മാറ്റങ്ങൾ അനുവദനീയമല്ലെന്നും, എന്നാൽ വാഹനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റമുണ്ടാക്കാത്ത അനുവദനീയമായ പരിഷ്കാരങ്ങളോ മാറ്റങ്ങളോ ഭേദഗതി ചെയ്ത നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52 പ്രകാരമുള്ള 'മാറ്റം' ആയി കണക്കാക്കേണ്ടതില്ലെന്നും മദ്രാസ് ഹൈക്കോടതി നിരീക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ട്.

24. വാഹനത്തിലെ രൂപമാറ്റം സംബന്ധിച്ച ചോദ്യം പരിഗണനയ്ക്ക് വന്ന, *കെ.എസ്. രാജേഷ് കുമാർ v. അഡീഷണൽ രജിസ്ട്രിംഗ് അതോറിറ്റി* എന്ന കേസിൽ 2010.02.1-ന് കേരള ഹൈക്കോടതി പുറപ്പെടുവിച്ച തീരുമാനവും പരാമർശിക്കപ്പെട്ടു. മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 2(17) പ്രകാരം നിർവചിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു പാസഞ്ചർ വാഹനമാണ് വാങ്ങിയത്. അതിൽ ഒരു ജനറേറ്റർ സെറ്റ് സ്ഥാപിച്ച് ഒരു സിനിമ ഔട്ട്ഡോർ യൂണിറ്റായി ഉപയോഗിക്കാവുന്ന വാഹനമാക്കി മാറ്റാനാണ് പരാതിക്കാരൻ ആഗ്രഹിച്ചത്. നിർമ്മാതാവ് വാഹനത്തിന്റെ ഷാസി മാത്രമാണ് നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും അതിന്റെ ഉപരിഘടന നിർമ്മിച്ചിട്ടില്ലാത്തതിനാലും, പരാതിക്കാരൻ വാഹനത്തിന്റെ ഷാസിയിലോ ബോഡിയിലോ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടില്ലെന്ന് കോടതി വിധിച്ചു. യാത്രക്കാർക്കുള്ള സീറ്റുകൾക്ക് പകരം പരാതിക്കാരൻ ഒരു ജനറേറ്റർ ഘടിപ്പിക്കുക മാത്രമാണ് ചെയ്തത്, ഈ മാറ്റം അനുവദനീയമായിരുന്നു. അവിടെ വകുപ്പ് 52-ലെ വ്യവസ്ഥകളുടെ ലംഘനം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല.

25. *മുഹമ്മദ് ജാവീദ് v. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റുള്ളവരും* (2001) 9 ALD 88 = 2009 1 ALT 507 എന്ന കേസിലെ തീരുമാനവും ബഹുമാനപ്പെട്ട അമിക്കസ് ക്യൂറി പരാമർശിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രസ്തുത കേസിൽ ഷാസി മാറ്റുകയുണ്ടായി. ഷാസി എന്നത് ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന ചട്ടക്കൂടാണെന്നും അത് വാഹനത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട സവിശേഷതയാണെന്നതിൽ സംശയമില്ലെന്നും കോടതി വിധിച്ചു. ഷാസി മാറ്റുന്നത് വാഹനത്തിന്റെ ഘടനയിലുള്ള മാറ്റത്തിന് തുല്യമാകുമോ എന്നതായിരുന്നു ചോദ്യം. അപകടത്തെത്തുടർന്നാണ് അവിടെ ഷാസി മാറ്റേണ്ടി വന്നത്. വാഹനത്തിന്റെ ഘടനയിൽ മറ്റ് മാറ്റങ്ങളൊന്നും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. വകുപ്പ് 52(3) വാഹന ഉടമയ്ക്ക് വാഹനത്തിന്റെ എഞ്ചിൻ മാറ്റാൻ അനുവാദം നൽകുന്നുണ്ടെന്നും എന്നാൽ മാറ്റം വരുത്തിയ വിവരം 14 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അതോറിറ്റിയെ അറിയിക്കണമെന്നും കോടതി വിധിച്ചു. ഇതേ മാതൃകയിൽ, ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിയുടെയും ബാങ്കിന്റെയും അനുമതിയോടെ നിർമ്മാതാവ് തന്നെയാണ് ഷാസി മാറ്റിയതെന്നും അപകടം കാരണം ഷാസിക്ക് കേടുപാടുകൾ

സംഭവിച്ചതിനാലാണ് ഈ മാറ്റം അനിവാര്യമായതെന്നും കോടതി വിധിച്ചു. അതിനാൽ രജിസ്ട്രേഷൻ നിഷേധിച്ചത് നിയമവിരുദ്ധമാണെന്ന് വിധിച്ചുകൊണ്ട് അത് റദ്ദാക്കി. വാസ്തവത്തിൽ, ആ കേസിൽ ഷാസി മാറ്റിസ്ഥാപിക്കുക എന്നതല്ലാതെ ഷാസിയുടെ ഘടനയിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിരുന്നില്ല.

26. *വി.എൻ. ധർമ്മകൃഷ്ണൻ v. ഡെപ്യൂട്ടി കമ്മീഷണർ ഓഫ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്*, AIR 2006 Mad. 340 എന്ന കേസിലെ തീരുമാനവും പരിഗണനയ്ക്കായി സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടു. ഒരു ഡെലിവറി വാൻ ഗ്രഡ്സ് കാരിയർ ഒരു ആംബുലൻസായി മാറ്റാൻ കഴിയുമോ എന്നതായിരുന്നു ഉയർന്നുവന്ന ചോദ്യം. ഇത് മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളുടെ വ്യക്തമായ ലംഘനമാണെന്നും, പെർമിറ്റ് നേരത്തെ തന്നെ റദ്ദാക്കപ്പെട്ട ഒരു ഗ്രഡ്സ് കാരിയർ ആംബുലൻസായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് അഞ്ചാം എതിർകക്ഷി സൗജന്യ സേവനം നൽകുന്നു എന്ന കാരണത്താൽ ക്ഷമിക്കാനാവില്ലെന്നും കോടതി വിധിച്ചു. ആ കേസിന്റെ പ്രത്യേക വസ്തുതകൾ അടിസ്ഥാനമാക്കിയായിരുന്നു ആ തീരുമാനം.

27. 2000-ലെ നിയമം 27 വഴി വകുപ്പ് 52(1) ഭേദഗതി ചെയ്തതിന്റെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം തന്നെ, ഉയർന്ന ശേഷിയുള്ള ടയറുകൾ മാറ്റുന്നത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള രീതികളിൽ വാഹനങ്ങളിൽ വരുത്തുന്ന മാറ്റങ്ങൾ നിരോധിക്കുക എന്നതാണ്. ഭേദഗതി ചെയ്ത വകുപ്പ് 52(1), ഒരു വാഹനത്തിൽ എത്രത്തോളം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ പാടില്ലെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ വിവരങ്ങൾ നിർമ്മാതാവ് "യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളവയിൽ" നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാകുന്ന രീതിയിൽ ഒരു വാഹനത്തിലും മാറ്റം വരുത്താൻ പാടില്ലെന്ന് ഈ വ്യവസ്ഥകൾ വ്യാഖ്യാനിക്കൊമ്പോൾ വ്യക്തമാകുന്നു. ബാറ്ററി ഉൾപ്പെടെയുള്ള വ്യത്യസ്ത തരം ഇന്ധനമോ ഊർജ്ജ സ്രോതസ്സോ ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ സഹായിക്കുന്നതിനായി വാഹനത്തിന്റെ എഞ്ചിനിലോ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തോ പരിഷ്കാരം വരുത്താൻ ഉപ-വകുപ്പ് (1)-ന്റെ പരിമിത വ്യവസ്ഥ അനുവദിക്കുന്നുണ്ട്; അത്തരം പരിഷ്കാരങ്ങൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള അത്തരം നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി നടത്താൻ അനുവാദമുണ്ട്. അത്തരം കൺവേർഷൻ കിറ്റുകളുടെ മാനദണ്ഡങ്ങൾ, അംഗീകാരത്തിനുള്ള നിബന്ധനകൾ, റെട്രോഫിറ്റ്മെന്റ്, മറ്റ് അനുബന്ധ കാര്യങ്ങൾ എന്നിവ നിശ്ചയിക്കാൻ വകുപ്പ് 52(1)-ലെ രണ്ടാമത്തെ പരിമിത വ്യവസ്ഥ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് അധികാരം നൽകുന്നു. ഏതെങ്കിലും പ്രത്യേക ആവശ്യത്തിനായി വാഹനങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് ഇളവ് നൽകാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് അധികാരമുണ്ട്. പത്തിൽ കുറയാത്ത ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയുള്ള ഏതൊരാൾക്കും, രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ തന്നെ വാഹനത്തിന്റെ എഞ്ചിന് പകരം അതേ മേക്കിലും ടൈപ്പിലുമുള്ള 'എഞ്ചിൻ' വെച്ച് മാറ്റം വരുത്തുന്നതിന് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിക്കാനും അനുമതി നൽകാനും വകുപ്പ് 52(2)

സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു. രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ അംഗീകാരമില്ലാതെ മാറ്റങ്ങൾ, അതായത് മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ അനുവദനീയമായ മാറ്റങ്ങൾ, വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ജിസ്ട്രേഷൻ വിവരങ്ങളിൽ അത് രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി വാഹന ഉടമ അത് 14 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് വകുപ്പ് 52(3) വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. വകുപ്പുകൾ 52(2), (3), (4), (5) എന്നിവയിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരസ്പര പൂരകങ്ങളായി വേണം വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ. വകുപ്പ് 52-ന്റെ വിശദീകരണം അനുസരിച്ച്, "മാറ്റം" എന്നാൽ ഒരു വാഹനത്തിന്റെ ഘടനയിൽ വരുത്തുന്നതും അതിന്റെ അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റമുണ്ടാക്കുന്നതുമായ പരിഷ്കാരമാണ്. അടിസ്ഥാന സവിശേഷതകളിൽ മാറ്റം വരുത്താത്ത പരിഷ്കാരങ്ങൾ 'മാറ്റം' എന്ന പരിധിക്ക് പുറത്താണ്.

28. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ വിവരങ്ങൾ നിർമ്മാതാവ് “യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളവയിൽ” നിന്ന് വ്യത്യസ്തമാകുന്ന രീതിയിൽ വാഹനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പാടില്ല എന്നതാണ് ഭേദഗതി ചെയ്ത വകുപ്പ് 52-ന്റെ ലക്ഷ്യവും വ്യക്തമായ ഉദ്ദേശ്യവും. കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 47(1)(എ) പ്രകാരം രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഫോം 21-ൽ നിർമ്മാതാവ് വിൽപന സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകുന്നു. ചട്ടം 47(1)(എ) ഇപ്രകാരമാണ്:

> “47. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷനായുള്ള അപേക്ഷ.— (1) ഒരു മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെ രജിസ്ട്രേഷനായുള്ള അപേക്ഷ, യാത്രയ്ക്കുള്ള സമയം ഒഴിവാക്കി, അത്തരം വാഹനം ഡെലിവറി എടുത്ത തീയതി മുതൽ 7[ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ] ഫോം 20-ൽ രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതാണ്; അപേക്ഷയോടൊപ്പം താഴെ പറയുന്നവ ഉണ്ടായിരിക്കണം—
>
> (എ) ഫോം 21-ലുള്ള വിൽപന സർട്ടിഫിക്കറ്റ്;”

29. വിവരങ്ങൾ നിർമ്മാതാവാണ് നിശ്ചയിക്കേണ്ടത്. മോട്ടോർ വാഹനത്തിന്റെ രജിസ്ട്രേഷനായുള്ള അപേക്ഷ ഫോം 20-ൽ ഫയൽ ചെയ്യേണ്ടതാണ്. ചട്ടം 47(1)(എ), (ഡി) എന്നിവയിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം, സാഹചര്യങ്ങൾക്കനുസൃതമായി, നിർമ്മാതാവോ ഡീലറോ നൽകുന്ന വിൽപന സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഇതിനോടൊപ്പം ഉണ്ടായിരിക്കണം. ഫോം 20 ഇപ്രകാരമാണ്:

മോട്ടോർ വാഹന രജിസ്ട്രേഷനായുള്ള അപേക്ഷ

(വാഹനം ഹയർ-പർച്ചേസ്/ലീസ്/ഹൈപ്പോത്തിക്കേഷൻ കരാർ പ്രകാരമാണെങ്കിൽ രണ്ട് പകർപ്പുകളായി സമർപ്പിക്കേണ്ടതും, വാഹന രജിസ്ട്രേഷന് ശേഷം രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ മേലൊപ്പോടു കൂടിയ ഒരു പകർപ്പ് ഒരേസമയം തന്നെ ഫിനാൻസിയർക്ക് തിരികെ നൽകേണ്ടതുമാണ്)

സ്വീകർത്താവ്,
രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി,
.....

1. രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയായി രേഖപ്പെടുത്തേണ്ട വ്യക്തിയുടെ

പൂർണ്ണനാമം, മകൻ/ഭാര്യ/മകൾ .....

2. രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയായി രേഖപ്പെടുത്തേണ്ട വ്യക്തിയുടെ പ്രായം .....

3. സ്ഥിരമേൽവിലാസം .....

(വോട്ടർ പട്ടിക/ ലൈഫ് ഇൻഷുറൻസ് പോളിസി/പാസ്പോർട്ട്/ കേന്ദ്ര സർക്കാരോ സംസ്ഥാന സർക്കാരോ തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളോ നൽകിയ പേ സ്ലിപ്പ്/ സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റ് രേഖകളോ രേഖയോ / എക്സിക്യൂട്ടീവ് മജിസ്ട്രേറ്റോ ഫസ്റ്റ് ക്ലാസ് ജൂഡീഷ്യൽ മജിസ്ട്രേറ്റോ നോട്ടറി പബ്ലിക്കോ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തിയ സത്യവാങ്മൂലം എന്നിവയിൽ ഒന്ന് ഇതിനോടൊപ്പം ഉള്ളടക്കം ചെയ്യേണ്ടതാണ്)

4. താൽക്കാലിക മേൽവിലാസം / ഔദ്യോഗിക മേൽവിലാസം, ഉണ്ടെങ്കിൽ .....

5. നിലവിലെ മേൽവിലാസത്തിൽ താമസിക്കുന്ന കാലാവധി .....

6. പാൻ നമ്പർ (നിർബന്ധമില്ല) .....

7. ജനനസ്ഥലം .....

8. ജനനസ്ഥലം ഇന്ത്യക്ക് പുറത്താണെങ്കിൽ, ഇന്ത്യയിലേക്ക് കുടിയേറിയത് എപ്പോൾ .....

9. (ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടു) .....

10. വാഹനം വാങ്ങിയ ഡീലറുടെയോ നിർമ്മാതാവിന്റെയോ പേരും മേൽവിലാസവും (നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ വിൽപന സർട്ടിഫിക്കറ്റും റോഡ്-യോഗ്യതാ സർട്ടിഫിക്കറ്റും ഉള്ളടക്കം ചെയ്യേണ്ടതാണ്) .....

11. മുൻപ് ആർമി ഉപയോഗിച്ച വാഹനമോ ഇറക്കുമതി ചെയ്ത വാഹനമോ ആണെങ്കിൽ, അതിന്റെ തെളിവുകൾ ഹാജരാക്കുക. പ്രാദേശികമായി നിർമ്മിച്ച ടെയിലർ/സെമി-ടെയിലർ ആണെങ്കിൽ, സംസ്ഥാന ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റി അംഗീകരിച്ച ഡിസൈൻ അനുമതിയും അതിന്റെ നടപടിക്രമ നമ്പറും തീയതിയും രേഖപ്പെടുത്തുക. .....

12. വാഹനത്തിന്റെ ക്ലാസ് (മോട്ടോർ സൈക്കിൾ ആണെങ്കിൽ ഗിയർ ഉള്ളതോ ഇല്ലാത്തതോ എന്ന് രേഖപ്പെടുത്തുക) .....

13. മോട്ടോർ വാഹനം താഴെ പറയുന്നവയിൽ ഏതാണ്: .....

(എ) പുതിയ വാഹനം, ...

(ബി) മുൻപ് ആർമി ഉപയോഗിച്ച വാഹനം, ...

(സി) ഇറക്കുമതി ചെയ്ത വാഹനം, ...

(ഡി) നിലവിൽ ഉപയോഗത്തിലുള്ള ഇ-റിക്ഷ അല്ലെങ്കിൽ ഇ-കാർട്ട് .....

14. ബോഡിയുടെ തരം .....

15. വാഹനത്തിന്റെ തരം .....

16. നിർമ്മാതാവിന്റെ പേര് .....

17. നിർമ്മിച്ച മാസവും വർഷവും .....

18. സിലിണ്ടറുകളുടെ എണ്ണം .....

19. ഹോഴ്സ് പവർ .....

20. ക്യൂബിക് കപ്പാസിറ്റി .....

21. നിർമ്മാതാവിന്റെ തരംതിരിക്കൽ, അല്ലെങ്കിൽ അറിയില്ലെങ്കിൽ വീൽ

ബേസ് .....

22. ഷാസി നമ്പർ (പെൻസിൽ പ്രിന്റ് പതിപ്പിക്കുക) .....

23. എഞ്ചിൻ നമ്പർ അല്ലെങ്കിൽ ബാറ്ററി ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനമാണെങ്കിൽ മോട്ടോർ നമ്പർ .....

24. സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റി (ഡ്രൈവർ ഉൾപ്പെടെ) .....

25. എഞ്ചിനിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഇന്ധനം .....

26. അൺലാഡൻ വെയിറ്റ് .....

27. മുൻപത്തെ രജിസ്ട്രേഷൻ വിവരങ്ങളും രജിസ്റ്റർ നമ്പറും (ഉണ്ടെങ്കിൽ). .....

28. ബോഡി വിംഗുകളുടെയും മുൻഭാഗത്തിന്റെയും നിറം അല്ലെങ്കിൽ നിറങ്ങൾ .....

ഈ മോട്ടോർ വാഹനം ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊന്നും രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടില്ലെന്ന് ഞാൻ ഇതിനാൽ പ്രഖ്യാപിക്കുന്നു.

മോട്ടോർ കാബ് ഒഴികെയുള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ മാത്രം പൂരിപ്പിക്കേണ്ട അധിക വിവരങ്ങൾ

29. നിർമ്മാതാവ് പ്രഖ്യാപിച്ച പ്രകാരമുള്ള ടയറുകളുടെ എണ്ണം, വിവരണം, വലിപ്പം, പ്ലൈ റേറ്റിംഗ്

(എ) മുൻ ആക്സിൽ .....

(ബി) പിൻ ആക്സിൽ .....

(സി) മറ്റേതെങ്കിലും ആക്സിൽ .....

(ഡി) ടാൻഡം ആക്സിൽ .....

30. വാഹനത്തിന്റെ ആകെ ഭാരം

(എ) നിർമ്മാതാവ് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തിയത് പ്രകാരം .....കിലോഗ്രാം

(ബി) രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ടത് പ്രകാരം .....കിലോഗ്രാം

31. ആക്സിലിന്റെ പരമാവധി ഭാരം

(എ) മുൻ ആക്സിൽ .....കിലോഗ്രാം

(ബി) പിൻ ആക്സിൽ .....കിലോഗ്രാം

(സി) മറ്റേതെങ്കിലും ആക്സിൽ .....കിലോഗ്രാം

(ഡി) ടാൻഡം ആക്സിൽ .....കിലോഗ്രാം

32. (എ) മൊത്തത്തിലുള്ള നീളം .....

(ബി) മൊത്തത്തിലുള്ള വീതി .....

(സി) മൊത്തത്തിലുള്ള ഉയരം .....

(ഡി) ഓവർ ഹാങ്ങ് .....

രണ്ടോ അതിലധികമോ ആക്സിലുകളുള്ള ഒരു റിജിഡ് ഫ്രെയിം മോട്ടോർ വാഹനത്തിനും, മൂന്നോ അതിലധികമോ ആക്സിലുകളുള്ള ഒരു ട്രൈച്ചേർക്കപ്പെട്ട വാഹനത്തിനും, ബാധകമായ പരിധി വരെ, ടെയിലറിനും മുകളിൽ പറഞ്ഞ വിശദാംശങ്ങൾ പൂരിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ഒരു ട്രൈച്ചേർക്കപ്പെട്ട മോട്ടോർ വാഹനത്തിൽ രണ്ടാമത്തെ സെമി-ടെയിലറോ അധിക സെമിടെയിലറോ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ട സാഹചര്യത്തിൽ അത്തരം ഓരോ സെമി-ടെയിലറിനും താഴെ പറയുന്ന വിവരങ്ങൾ നൽകേണ്ടതാണ്.

33. ബോഡിയുടെ തരം .....

34. അൺലാഡൻ വെയിറ്റ് .....

35. ഓരോ ആക്സിലിലുമുള്ള ടയറുകളുടെ എണ്ണം, വിവരണം, വലിപ്പം
.....

36. ഓരോ ആക്സിലുമായും ബന്ധപ്പെട്ട പരമാവധി ആക്സിൽ ഭാരം
.....

37. നിയമത്തിലെ പതിനൊന്നാം അധ്യായം പ്രകാരമുള്ള സാധുവായ ഇൻഷുറൻസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വാഹനത്തിനുണ്ട്.

ഇൻഷുറൻസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് അല്ലെങ്കിൽ കവർ നോട്ട് നമ്പർ.....
തീയതി.....ഓഫ്.....
(കമ്പനിയുടെ പേര്)
..... മുതൽ ..... വരെ കാലാവധിയുള്ളത്.

38. വാഹനത്തെ ഇൻഷുറൻസിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട ഉത്തരവ് ഇതിനോടൊപ്പം ഉള്ളടക്കം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. .....

39. നിശ്ചിത ഫീസ് ഞാൻ അടച്ചിട്ടുണ്ട്. (രൂപ) .....

തീയതി: ....
രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയായി രേഖപ്പെടുത്തേണ്ട വ്യക്തിയുടെ ഒപ്പ് അല്ലെങ്കിൽ വിരലടയാളം.

ശ്രദ്ധിക്കുക, മുകളിൽ വിവരിച്ച മോട്ടോർ വാഹനം-

(i) ..... എന്ന സ്ഥാപനവുമായുള്ള ഹയർ-പർച്ചേസ് കരാറിന്/ലീസ് കരാറിന് വിധേയമാണ്.

(ii) ..... എന്ന സ്ഥാപനത്തിന് അനുകൂലമായ ഹൈപ്പോത്തിക്കേഷന് വിധേയമാണ്.

(iii) ഹയർ-പർച്ചേസ് കരാറിലോ, ലീസ് കരാറിലോ അല്ലെങ്കിൽ ഹൈപ്പോത്തിക്കേഷനോ വിധേയമല്ല.

ബാധകമല്ലാത്തവ വെട്ടിക്കളയുക, വാഹനം അത്തരം ഏതെങ്കിലും കരാറിന് വിധേയമാണെങ്കിൽ, ഏത് ഫിനാൻസിയറുമായാണോ കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഒപ്പ് വാങ്ങേണ്ടതാണ്.

....

ഏതെങ്കിലും ഹയർ-പർച്ചേസ്, ലീസ് അല്ലെങ്കിൽ ഹൈപ്പോത്തിക്കേഷൻ കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഫിനാൻസിയറുടെ ഒപ്പ്.

രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയുടെ ഒപ്പ് അല്ലെങ്കിൽ വിരലടയാളം.

മോട്ടോർ വാഹന പരിശോധനാ സർട്ടിഫിക്കറ്റ്

അപേക്ഷയിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ സത്യമാണെന്നും വാഹനം 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെയും അതിൻ കീഴിൽ രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലെയും നിബന്ധനകൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്നും ഇതിനാൽ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നു.

തീയതി:.....

റഫറൻസ് നമ്പർ: ....
പരിശോധനാ അതോറിറ്റിയുടെ ഒപ്പ്

പേര്: .....

തസ്തിക: .....

ഓഫീസ് എൻഡോഴ്സ്മെന്റ്

..... ഓഫീസ്

മേൽപ്പറഞ്ഞ മോട്ടോർ വാഹനത്തിന് ..... എന്ന രജിസ്ട്രേഷൻ നമ്പർ അനുവദിക്കുകയും അപേക്ഷകന്റെ പേരിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുകയും, കൂടാതെ ഈ വാഹനം മുകളിൽ പരാമർശിച്ച ഫിനാൻസിയറുമായുള്ള ഒരു ഹയർ-പർച്ചേസ് / ലീസ് / ഹൈപ്പോത്തിക്കേഷൻ കരാറിന് വിധേയവുമാണ്.

തീയതി:..... .....

രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റിയുടെ ഒപ്പ്

സ്വീകർത്താവ്,

ഫിനാൻസിയർ .....

.....

(അക്നോളജ്മെന്റ് കാർഡ് സഹിതം രജിസ്റ്റേർഡ് തപാൽ വഴി അയക്കേണ്ടതാണ്)

രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയാകേണ്ട വ്യക്തിയുടെയും ഫിനാൻസിയറുടെയും മാതൃകാ ഒപ്പുകൾ അല്ലെങ്കിൽ വിരലടയാളങ്ങൾ ഫോം 23, 24 എന്നിവയിൽ പതിപ്പിക്കുന്നതിനും രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി ഔദ്യോഗിക സീൽ വെച്ച് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നതിനുമായി, സീലിന്റെയോ സ്റ്റാമ്പിന്റെയോ ഒരു ഭാഗവും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തലും ഓരോ ഒപ്പിന്മേലും വരുന്ന രീതിയിൽ, യഥാർത്ഥ അപേക്ഷയിൽ തന്നെ വാങ്ങേണ്ടതാണ്.

ഫിനാൻസിയറുടെ മാതൃകാ ഒപ്പ്	രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയുടെ മാതൃകാ ഒപ്പ്
1)	1) .....
2)	2) .....

30. ചട്ടം 47(എ), (ഡി) എന്നിവയിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള ഫോം 21-ൽ നിർമ്മാതാവ് നൽകുന്ന വിൽപനപത്രം അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു, അത് ഇപ്രകാരമാണ്:

ഫോം 21
വിൽപനപത്രം

(മോട്ടോർ വാഹന രജിസ്ട്രേഷനായുള്ള അപേക്ഷയോടൊപ്പം സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി നിർമ്മാതാവോ ഡീലറോ (ഇ-റിക്ഷയുടെയോ ഇ-കാർട്ടിന്റെയോ കാര്യത്തിൽ) രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഇ-റിക്ഷ അല്ലെങ്കിൽ ഇ-കാർട്ട് അസോസിയേഷനോ അല്ലെങ്കിൽ (മിലിട്ടറി ലേലം ചെയ്ത വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ) ഡിഫൻസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥനോ നൽകേണ്ടതാണ്).

..... (വാഹനത്തിന്റെ ബ്രാൻഡ് പേര്) ഞങ്ങൾ ..... എന്ന വ്യക്തിക്ക് ..... (തീയതി)-ൽ കൈമാറിയിരിക്കുന്നു എന്ന് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നു.

വാങ്ങുന്നയാളുടെ പേര് .....

മകൻ/ഭാര്യ/മകൾ പേര് .....

മേൽവിലാസം (സ്ഥിരം) .....

(താൽക്കാലികം) .....

വാഹനം ..... എന്ന സ്ഥാപനവുമായുള്ള ഹയർ-പർച്ചേസ് / ലീസ് / ഹൈപ്പോത്തിക്കേഷൻ കരാറിന് കീഴിലാണ്.

വാഹനത്തിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ താഴെ നൽകുന്നു:

1. വാഹനത്തിന്റെ ക്ലാസ് .....

2. നിർമ്മാതാവിന്റെ പേര്. .....

3. ഷാസി നമ്പർ .....

4. [എഞ്ചിൻ നമ്പർ അല്ലെങ്കിൽ ബാറ്ററി ഉപയോഗിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ മോട്ടോർ നമ്പർ] .....

5. ഹോഴ്സ് പവർ അല്ലെങ്കിൽ ക്യൂബിക് കപ്പാസിറ്റി. .....

6. ഉപയോഗിക്കുന്ന ഇന്ധനം. .....

7. സിലിണ്ടറുകളുടെ എണ്ണം .....

8. നിർമ്മിച്ച മാസവും വർഷവും. .....

9. സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റി (ഡ്രൈവർ ഉൾപ്പെടെ) .....

10. അൺലാഡൻ വെയിറ്റ് .....

11. പരമാവധി ആക്സിൽ ഭാരവും ടയറുകളുടെ എണ്ണവും വിവരണവും (ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ)

(എ) മുൻ ആക്സിൽ. .....

(ബി) പിൻ ആക്സിൽ .....

(സി) മറ്റേതെങ്കിലും ആക്സിൽ .....

(ഡി) ടാൻഡം ആക്സിൽ .....

12. ബോഡിയുടെ നിറം അല്ലെങ്കിൽ നിറങ്ങൾ .....

13. വാഹനത്തിന്റെ ആകെ ഭാരം .....

14. ബോഡിയുടെ തരം. .....

[നിർമ്മാതാവിന്റെയോ ഡീലറുടെയോ ഡിഫൻസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെയോ അല്ലെങ്കിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഇ-റിക്ഷ അല്ലെങ്കിൽ ഇ-കാർട്ട് അസോസിയേഷന്റെയോ ഒപ്പ്]

*ബാധകമല്ലാത്തവ വെട്ടിക്കളയുക.

31. കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 48-ൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള ഫോം 23-ലാണ് രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകേണ്ടത്. ചട്ടം 47 പ്രകാരമുള്ള രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് ചട്ടം 48 പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. ചട്ടം 48 താഴെപറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "48. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകൽ.— ചട്ടം 47 പ്രകാരമുള്ള അപേക്ഷ ലഭിച്ചാലുടൻ, അതിനോടൊപ്പം സമർപ്പിച്ച രേഖകൾ പരിശോധിച്ച ശേഷം, വകുപ്പ് 44-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി രജിസ്റ്ററിംഗ് അതോറിറ്റി, അതത് സംസ്ഥാന സർക്കാരോ കേന്ദ്രഭരണ പ്രദേശമോ പുറപ്പെടുവിച്ച വിജ്ഞാപനത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള പ്രകാരം ഫോം 23-ലോ ഫോം 23A-ലോ ഉള്ള രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വാഹന ഉടമയ്ക്ക് [അത്തരം അപേക്ഷ ലഭിച്ച് മുപ്പത് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ] നൽകേണ്ടതാണ്:

[എന്നിരുന്നാലും, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനത്തിന്റേതാണെങ്കിൽ, [അപേക്ഷ ലഭിച്ച തീയതി മുതൽ മുപ്പത് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ] ഫോം 38-ലുള്ള ഫിറ്റ്നസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് രേഖപ്പെടുത്തിയതിന് ശേഷം മാത്രമേ അത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയ്ക്ക് കൈമാറാൻ പാടുള്ളൂ.]"

32. ചട്ടം 92(1)-ൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ അഞ്ചാം അധ്യായം V-ൽ അടങ്ങിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ വാഹനം പാലിച്ചിരിക്കണം. നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി മാത്രമേ ചട്ടം 92(1) വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ പാടുള്ളൂ; വകുപ്പ് 52-ൽ നിരോധിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ അനുവദിക്കുക എന്നത് ഈ അധ്യായത്തിൽ അടങ്ങിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളുടെ ഉദ്ദേശ്യമല്ല. അധ്യായം V-ലെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകൾ വകുപ്പ് 52(1)-ൽ നിരോധിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കുള്ള അധിക സുരക്ഷാ മുൻകരുതലുകളാണ്, അതായത്, നിർമ്മാതാവ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതും ഒരിക്കൽ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയതുമായ വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ പാടില്ല. നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ യഥാർത്ഥ മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്ന വിധത്തിൽ ഒരു വാഹനത്തിലും രൂപമാറ്റം നടത്താൻ കഴിയില്ല. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ഉദ്ദേശത്തിനായി നിർമ്മാതാവ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള അത്തരം വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കില്ല. കേന്ദ്ര ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 126-ൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം, എല്ലാത്തരം വാഹനങ്ങളുടെയും പ്രോട്ടോടൈപ്പ് പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ടതാണ്. അതിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള ഏജൻസികൾ വഴി നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ഫിറ്റ്നസ് ഉറപ്പാക്കുക എന്നതാണ് ചട്ടം 126-ലെ വ്യവസ്ഥകൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഈ ചട്ടങ്ങൾ പാലിക്കുന്നതിനുള്ള മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ അംഗീകാരവും സർട്ടിഫിക്കേഷനും AIS: 017-2000 അനുസരിച്ചായിരിക്കണം. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ വീതി, നീളം, ഉയരം, ഓവർഹാങ്ങ് തുടങ്ങിയ മൊത്തത്തിലുള്ള അളവുകളെക്കുറിച്ചാണ് ചട്ടം 93 പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. വാഹനം ഈ ചട്ടങ്ങൾക്കും അനുസൃതമായിരിക്കണം എന്നതിലും സംശയമില്ല, എന്നാൽ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 52(1) പ്രകാരം നിരോധിച്ചിട്ടുള്ള രൂപമാറ്റങ്ങൾ അനുവദിക്കുന്ന രീതിയിൽ ചട്ടങ്ങളെ വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ പാടില്ല. വകുപ്പ് 52-ൽ നിരോധിച്ചിട്ടുള്ളവ ഒഴികെയുള്ള മാറ്റങ്ങൾ ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരം അനുവദനീയമാണ്. വകുപ്പ് 52(1)-ൽ പ്രത്യേകം ഉൾപ്പെടാത്തതും നിർമ്മാതാവ് അവിടെ സൂചിപ്പിക്കാത്തതുമായ കാര്യങ്ങളിൽ ചട്ടങ്ങളിലെ മാനദണ്ഡങ്ങൾ നിലനിൽക്കും. "നിർമ്മാതാവ് നൽകിയ യഥാർത്ഥ മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ" മാറ്റം വരുത്തരുത് എന്നതിനാണ് വകുപ്പ് 52(1) ഊന്നൽ നൽകുന്നത്. രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ ബാക്കി വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തുകയോ പരിഷ്കരിക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതാണ്, കൂടാതെ വകുപ്പ് 52(2), (3), (5) എന്നിവയിലും ചട്ടങ്ങളിലും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രകാരം അവ രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിൽ രേഖപ്പെടുത്താവുന്നതുമാണ്. വകുപ്പ് 52(5) പ്രകാരം, ഒരു വ്യക്തി ഹയർ

പർച്ചേസ് കരാർ പ്രകാരമാണ് വാഹനം കൈവശം വെച്ചിരിക്കുന്നതെങ്കിൽ, യഥാർത്ഥ ഉടമയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള സമ്മതമില്ലാതെ അദ്ദേഹം യാതൊരു മാറ്റവും വരുത്താൻ പാടുള്ളതല്ല.

33. കോടതിയുടെ സുചിന്തിതമായ അഭിപ്രായത്തിൽ, കേരള ഹൈക്കോടതിയുടെ അപവദിത വിധിന്യായത്തിൽ ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് വകുപ്പ് 52(1)-ൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെടുകയും ചട്ടങ്ങൾക്ക് മാത്രം പ്രാധാന്യം നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനാൽ തന്നെ, ഡിവിഷൻ ബെഞ്ച് പുറപ്പെടുവിച്ച തീരുമാനം നിയമത്തെ ശരിയായ രീതിയിലല്ല വ്യാഖ്യാനിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്ന് പറയേണ്ടി വരും. ചട്ടങ്ങൾ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമാണ്; കൂടാതെ നിർമ്മാതാവ് യഥാർത്ഥത്തിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ പ്രകാരം രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള വിവരങ്ങൾ ഒഴികെ, രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റിലെ മറ്റ് വിവരങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താവുന്നതുമാണ്. സർക്കുലർ നമ്പർ 7/2006-ഉം ഇതേ അർത്ഥത്തിൽ വേണം വായിക്കാൻ. അധികാരികൾ അതനുസരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കേണ്ടതാണ്.

34. തൽഫലമായി, അപവദിത വിധിന്യായം നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല, അതിനാൽ ഇത് റദ്ദാക്കുന്നു. അപ്പീലുകൾ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

അപ്പീലുകൾ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

കൽപ്പന കെ. ത്രിപാഠി