[2019] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 179

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਆਦਿ।

ਬਨਾਮ

ਕੇ. ਜੈਚੰਦਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਆਦਿ।

(2019 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 219-222)

ਜਨਵਰੀ 09, 2019

[ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ ਅਤੇ ਵਿਨੀਤ ਸਰਨ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988:

ਧਾਰਾ 52 (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ 27/2000 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ) - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ - ਮਨਜ਼ੂਰ ਸੀਮਾ -ਕਿਹਾ ਗਿਆ: ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੀ ਸੋਧ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਾਹਨ ਦੇ ਬਦਲਾਅ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਹੈ - ਧਾਰਾ 52 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ "ਤਬਦੀਲੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਹ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜੋ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦੀਆਂ ਉਹ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਨਿਯਮਾਂ - ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ '

ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, 1989 – ਨਿਯਮ 126 – ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 – ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ. 96, 103 ਅਤੇ 261.

ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ

ਕਿਹਾ ਗਿਆ:.1. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਐਕਟ 27/2000 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਸਮੇਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ। ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੈਕਸ਼ਨ 52 (1) ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿਚਲੇ ਵੇਰਵੇ "ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ" ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਜਣ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਬਾਲਣ ਜਾਂ ਬੈਟਰੀ ਆਦਿ ਸਮੇਤ ਊਰਜਾ ਦੇ ਸਰੋਤ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਸੋਧਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਧਾਰਾ 52 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕਿੱਟਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਰੈਟਰੋ-ਫਿਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 52 (2) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ 'ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਧਾਰਾ 52 (3) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ

ਜਿੱਥੇ ਤਬਦੀਲੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਲਈ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਧਾਰਾ 52 (2), (3), (4) ਅਤੇ (5) ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸੁਰਤਾ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 52 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ "ਤਬਦੀਲੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜੋ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦੀਆਂ ਉਹ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 27] [199-B-G]

179

XXXXXX

2. ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯਮ 92 (1) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 5 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਨਿਯਮ 92 (1) ਨੂੰ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੈ ਉਹ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ 5 ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਵਰਜਿਤ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਹਨ, ਭਾਵ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ

ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਅਸਲ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। [ਪੈਰਾ 32] [206-F-H]

180

XXXXXX

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਜੈਚੰਦਰ 181

3. ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 126 ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ. ਨਿਯਮ 126 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਜੋ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ ਏਆਈਐਸ: 017-2000 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ 93 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਆਯਾਮਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੌੜਾਈ, ਲੰਬਾਈ, ਉਚਾਈ, ਓਵਰਹੈਂਗ ਆਦਿ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਰਜਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ. ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਧਾਰਾ 52 ਦੁਆਰਾ ਵਰਜਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਧਾਰਾ 52 (1) ਦਾ ਜ਼ੋਰ "ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ" ਨੂੰ ਬਦਲਣ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਬਾਕੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਅਤੇ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 52 (2), 3) ਅਤੇ 5 ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 52 (5) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇ ਕੋਈ

ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰੀਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਰੱਖ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 32] [207-A-D]

4. ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਨਿਯਮਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਿਯਮ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਵੇਰਵੇ ਵੀ ਬਦਲੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਸਿਵਾਏ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ। ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 7/2006 ਨੂੰ ਵੀ ਇਸੇ ਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 33] [207- E-F]

ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਗੋਇਨਕਾ (1) ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ **ਹੋਰ (2012) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 321: [2012] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 35- 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।**

ਆਰ. ਰਾਮਾਸਾਮੀ ਬਨਾਮ ਸਕੱਤਰ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਚੇਨਈ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2009) 1 ਮਦਰਾਸ ਐਲ.ਜੇ. 1027**; ਮੁਹੰਮਦ. ਜਾਵੀਦ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ **(2001) 9 ਏ.ਐਲ.ਡੀ. 88 = 2009 1 ALT 507;** ਵੀ.ਐਨ. ਧਰਮਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਬਨਾਮ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ **ਏ.ਆਈ.ਆਰ.2006 ਮਦਰਾਸ 340 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।**

ਕਨੂੰਨੀ ਕੇਸ ਹਵਾਲਾ		
[2012] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 35	**'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।**	**ਪੈਰਾ 20**
(2009) 1 ਮਦਰਾਸ ਐਲ.ਜੇ. 1027	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿਤਾ ਗਿਆ**	**ਪੈਰਾ 22**

2009 1 ਏ.ਐਲ.ਟੀ. 507	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿਤਾ ਗਿਆ**	**ਪੈਰਾ 25**
ਏ.ਆਈ.ਆਰ.2006 ਮਦਰਾਸ 340	**ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿਤਾ ਗਿਆ**	**ਪੈਰਾ 26**

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2019 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 219-222.

2007-ਪੀ ਦੇ ਡਬਲਯੂਪੀ ਨੰਬਰ 28702 ਵਿੱਚ, 2010-ਐਮ ਦੇ 1323, 2010-ਜੀ ਦੇ 1468 ਅਤੇ 2012-ਐਚ ਦੇ 274 ਵਿੱਚ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 19.11.2012 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ

ਨਾਲ

2019 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 223.

ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਮਨ ਲੇਖੀ, ਏ.ਐਸ.ਜੀ., ਕੇ.ਵੀ. ਵਿਸ਼ਵਨਾਥਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਰਵੀ ਰਘੂਨਾਥ,ਧਨੰਜੇ ਬੀ.ਰੇਅ, ਮੁਕੁੰਦ ਰਾਓ, ਮਿਸ. ਵ੍ਰਿੰਦਾ ਭੰਡਾਰੀ, ਵੈਂਕਟਰਮਨ ਵੀ.ਆਰ., ਨਿਸ਼ੀ ਰਾਜੇਨ ਸ਼ੋਂਕਰ, ਮਿਸ. ਅਨੂ ਕੇ. ਜੋਏ, ਏ. ਅਨਵਰ, ਰੀਗਨ ਐਸ. ਬੈੱਲ,ਜੋਗੀ ਸਕਰੀਆ, ਮੋਹਨ ਪ੍ਰਸਾਦ ਗੁਪਤਾ, ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਤਿਆਗੀ, ਭਰਤ ਸਿੰਘ,ਗੁਰਮੀਤ ਸਿੰਘ ਮੱਕੜ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੇਠ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ

ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ. 1. ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ [Leave granted] ।

2. ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਐਕਟ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 126 ਅਤੇ ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼ 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 96, 103 ਅਤੇ 261 ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੀ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 27 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮ") ਨਾਮਕ ਨਿਯਮ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 28 ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਕੇਰਲ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਰੂਲਜ਼, 1989 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਕੇਰਲ ਨਿਯਮ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 7/2006 ਦੀ ਵੈਧਤਾ, ਕੇਰਲ ਨੇ ਸਾਰੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਾਡੀ ਅਤੇ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 52 ਅਤੇ ਸਰਕੂਲਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕੁਝ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਈ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

XXXXXX

3. ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ 16.1.2007 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਏ ਗਏ 2006 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 29946 ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 126 ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕੇਰਲ ਨਿਯਮਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਨਿਯਮ 96, 103 ਅਤੇ 261 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬੁੱਧੀਮਾਨਤਾ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ; ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਕ ਹੋਰ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਨੇ 2007 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 8836 ਵਿਚ 23.5.2007 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਨਜ਼ਰੀਆ ਅਪਣਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 126 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

4. ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 7/2006 ਅਤੇ 3.7.2007 ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ 2007 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 28702 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

5. 2010 ਅਤੇ 1468/2010 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 1323 ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣੀ ਬਾਡੀ 15 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੱਕ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਚੈਸੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

6. ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸਰਕੂਲਰ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਚੁੱਕਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ 2012 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 274 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਲ 2012 ਦੀ ਇਕ ਹੋਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 274 ਵਿਚ ਇਕ ਹੋਰ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 274 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ

ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

7. 2006 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 29946 ਅਤੇ 2007 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 8836 ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਅ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਕੀ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਉਲਟ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਸਾਂਝੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਕੇਰਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਢਾਂਚਾਗਤ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ। 2006 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 29946 ਵਿੱਚ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 16.4.2013 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਮਲ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਸਕੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਕੇ.ਵੀ. ਵਿਸ਼ਵਨਾਥਨ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

183

XXXXXX

8. 2007 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸੀ) ਨੰਬਰ 28702 ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੱਧਮ ਵਪਾਰਕ ਬੱਸ ਚੈਸੀ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬੱਸ ਦਾ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 37 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ

ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਤੇ ਸਰੀਰ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ 39 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਸੀ। ਚੈਸੀ ਦੇ ਅਤਿਅੰਤ ਪਿਛਲੇ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 39 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਸੀ। ਮਾਡਲ ਟਾਟਾ ਬੱਸ ਚੈਸਿਸ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੇ 757.5 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਹੈ. ਸਰੀਰ ਦੇ ਬਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਦੀ ਕੁੱਲ ਲੰਬਾਈ 796.5 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਸੀ।

9. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, 2010 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (C) ਨੰਬਰ 1323 ਅਤੇ 2010 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (C) ਨੰਬਰ 1468 ਵਿੱਚ, ਬਾਡੀ ਚੈਸੀ ਤੋਂ 15 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਤੱਕ ਫੈਲੀ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ। 2012 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (C) ਨੰਬਰ 274 ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਸਿਰੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਫੁੱਟ ਕੱਟ ਕੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਿਕਵਰੀ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਮਾਡਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 2006 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (C) ਨੰਬਰ 29946 ਵਿੱਚ, ਤਬਦੀਲੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬਿਨਾ ਕਿਸੇ ਲੋਡ ਭਾਰ 2315 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਸੀ। ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਦਲਣ 'ਤੇ ਵਧਾ ਕੇ 2715 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਰੀਰ ਦੇ ਮਾਪ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 2007 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (C) ਨੰਬਰ 8836 ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 832.5 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਸੀ, ਪਰ ਬਾਡੀ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਨੂੰ 885 ਸੈਂਟੀਮੀਟਰ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।

10. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਵਸਥਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਦੀ ਧਾਰਾ 32 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 ਇੱਥੇ ਕੱਢੀ ਗਈ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 32: ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ

(1) ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਨਹੀਂ ਬਦਲੇਗਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵੇ ਹੁਣ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਜਦ ਤੱਕ-

(a) ਉਸਨੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ

(b) ਉਸਨੇ ਅਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਭਾਰ ਦੇ ਦੋ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

XXXXXX

(2) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਹ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਬਾਰੇ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇਗੀ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਉਕਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਮਝੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਜੋ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਉਸਦਾ ਇੰਜਣ ਨੰਬਰ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

(4) ਜੇ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਮਝੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੇ ਇੰਜਣ ਨੰਬਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਚੌਦਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਰੇਗਾ, ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਰੋ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।

(5) ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦੇਵੇਗੀ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

185

XXXXXX

11. ਮੂਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 52 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੇਠਾਂ ਕੱਢੀ ਗਈ ਹੈ:

"52. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਬਦਲਾਅ। -

(1) ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਨਹੀਂ ਬਦਲੇਗਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵੇ ਹੁਣ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ, ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ -

(a) ਉਸਨੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸਦੀ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਸਥਾਨ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਾਹਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਮਲਾ ਉਸ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਰੱਖਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(b) ਉਸਨੇ ਅਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਫਿਟਿੰਗਾਂ ਜਾਂ ਉਪਕਰਣਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਭਾਰ ਦੇ ਦੋ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਜਣ, ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਬਾਲਣ ਜਾਂ ਊਰਜਾ ਦੇ ਸਰੋਤ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਸੋਧ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੈਟਰੀ, ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ, ਸੂਰਜੀ ਊਰਜਾ ਜਾਂ ਤਰਲ

ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਗੈਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਬਾਲਣ ਜਾਂ ਊਰਜਾ ਦਾ ਸਰੋਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਨੂੰ ਤਬਦੀਲੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਪਰ ਇਹ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

(2) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਹ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਬਾਰੇ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇਗੀ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਉਕਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸੰਚਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਮਝੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਉਸਦਾ ਇੰਜਣ ਨੰਬਰ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

(4) ਜੇ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਤਾਂ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਮਝੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੇ ਇੰਜਣ ਨੰਬਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਚੌਦਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਰੇਗਾ, ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਰੋ

ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।

186

XXXXXX

(5) ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦੇਵੇਗੀ।

(6) ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰੀਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

12. ਸੋਧ ਐਕਟ 27/2000 ਰਾਹੀਂ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੋਧ ਐਕਟ 27/2000 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

2000 ਦਾ ਸੋਧ ਐਕਟ 27- ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ - ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਨੇ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ

ਮਜ਼ਬੂਤ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਬਣਾਇਆ। ਉਕਤ ਐਕਟ ਵਿੱਚ 1994 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

2. ਉਪਰੋਕਤ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸੋਧਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਤਰਲ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਗੈਸ (ਐਲਪੀਜੀ) ਸਮੇਤ ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਨੁਕੂਲ ਬਾਲਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ।

3. ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿਦਿਅਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਲੈਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਕਰਕੇ ਉਪਰੋਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ।

4. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟਾਂ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸਾਂ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਤਹਿਤ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵੀ ਹੈ।

XXXXXX

5. ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸੋਧਾਂ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਾਫ ਵਾਤਾਵਰਣ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ।"

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

13. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੋਧ ਐਕਟ 27/2000 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

"**52. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ। -**

(1) ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਨਹੀਂ ਬਦਲੇਗਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹਨ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮ ਦੇ ਬਾਲਣ ਜਾਂ ਬੈਟਰੀ ਸਮੇਤ ਊਰਜਾ ਦੇ ਸਰੋਤ ਜਿਵੇਂ ਬੈਟਰੀ, ਕੰਪ੍ਰੈਸਡ ਕੁਦਰਤੀ ਗੈਸ, ਸੂਰਜੀ ਊਰਜਾ, ਤਰਲ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਗੈਸ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬਾਲਣ ਜਾਂ ਊਰਜਾ ਦੇ ਸਰੋਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇੰਜਣ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕਿੱਟਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ, ਰੈਟਰੋ ਫਿਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ,

ਬਸ਼ਰਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕੋਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਲੇਖਕ-ਅਨੁਸਾਰ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਦਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਉਸੇ ਬਣਾਵਟ ਅਤੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ।

XXXXXX

(3) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸਦੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(2), ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਚੌਦਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ

ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।

(4) ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦੇਵੇਗੀ।

(5) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1), (2), (3) ਅਤੇ (4) ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ[ਸੋਧੋ] - ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਮਕਸਦ ਲਈ "ਤਬਦੀਲੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ।

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

14. ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 126 ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ 126 ਇੱਥੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

> "**126. ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।–ਕੇਂਦਰੀ** ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੋਧ) ਨਿਯਮ, 1993 ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਹੁਣ ਤੱਕ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਹਰੇਕ [ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ

ਦਰਾਮਦਕਾਰ] [ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ, ਸੈਮੀ ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਮਾਡਿਊਲਰ ਹਾਈਡ੍ਰੌਲਿਕ ਟ੍ਰੇਲਰ ਸਮੇਤ] [ਰਜਿਸਟਰਡ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ (ਸਬੰਧਤ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ) ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਲਈ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ) ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ (ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ) ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਵਾਹਨ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਸਥਾਪਨਾ ਦੁਆਰਾ ਟੈਸਟ ਲਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰੇਗਾ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਪੁਣੇ, [ਜਾਂ ਸੈਂਟਰਲ ਫਾਰਮ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਟੈਸਟਿੰਗ ਐਂਡ ਟ੍ਰੇਨਿੰਗ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ, ਬਦਨੀ (ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼)], ਜਾਂ ਇੰਡੀਅਨ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ, ਦੇਹਰਾਦੂਨ, [ਜਾਂ ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਆਫ ਰੋਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ", ਪੁਣੇ, ਜਾਂ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਸੈਂਟਰ ਫਾਰ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ, ਮਾਨੇਸਰ,[ਜਾਂ ਉੱਤਰੀ ਖੇਤਰ ਫਾਰਮ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਸਿਖਲਾਈ ਅਤੇ ਟੈਸਟਿੰਗ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਹਿਸਾਰ (ਕੰਬਾਈਨ ਹਾਰਵੈਸਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ) ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਰ ਏਜੰਸੀਆਂ ਜੋ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਉਸ ਏਜੰਸੀ ਦੁਆਰਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇਣ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ:]

[ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਏ.ਆਈ.ਐਸ.: 017-2000 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੋਧਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:]

[ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਇਕਾਈਆਂ (ਸੀਬੀਯੂ) ਵਜੋਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਵਾਹਨ ਟੈਸਟਿੰਗ ਏਜੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਏਜੰਸੀ

ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਬਾਰੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇਣ ਲਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰੇਗਾ।

[126A] ਨਿਯਮ 126 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਟੈਸਟਿੰਗ ਏਜੰਸੀਆਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਵੀ ਕਰਨਗੀਆਂ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਵਾਹਨ [ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 110 ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ] ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ:]

[ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜੇ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਬੇਸ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਰੂਪਾਂ (ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਿਤ ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ) ਲਈ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੇਚੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਇੱਕ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ 250 ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਬੇਸ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਰੂਪਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਟੈਸਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਮਾਡਲ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਰੂਪ ਉਸ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਜਿਹੇ ਟੈਸਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬੇਸ ਮਾਡਲਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਰੂਪਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਇਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਬੇਸ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵੇਰੀਐਂਟ ਸਾਲ ਵਿਚ ਲਗਾਤਾਰ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਿਚ 250 ਤੋਂ ਘੱਟ ਹਨ, ਤਾਂ ਟੈਸਟਿੰਗ ਏਜੰਸੀਆਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਡਲਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੂਪਾਂ ਨੂੰ ਸਾਲ ਵਿਚ ਇਕ ਵਾਰ ਚੁੱਕ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। “

XXXXXX

15. ਨਿਯਮ 93 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਮਾਪ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਸਮੁੱਚੀ ਚੌੜਾਈ, ਸਮੁੱਚੀ ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੀ ਉਚਾਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ. ਆਦਿ। ਨਿਯਮ 93 (1) ਸਮੁੱਚੀ ਚੌੜਾਈ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 93 (2) ਜਿਸ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਲੰਬਾਈ ਨਿਯਮ 93 (4) ਸਮੁੱਚੀ ਉਚਾਈ ਦੇ ਨਾਲ ਹੈ। ਨਿਯਮ 93 (6) ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਓਵਰਹੈਂਗ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

190

XXXXXX

16. ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਿਯਮ 96, 103 ਅਤੇ 261, ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ, ਰਿਕਾਰਡਿੰਗ ਤਬਦੀਲੀ ਅਤੇ ਬਾਡੀ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੱਢੇ ਗਏ ਹਨ:

> 96. ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ: - (1) ਨਿਰੀਖਣ ਅਧਿਕਾਰੀ। ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਅਥਾਰਟੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 44 ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗੀ।
>
> (2) ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ: - ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ, ਨਿਰੀਖਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ

ਸਾਹਮਣੇ, ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਭੌਤਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇਸਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(3) ਨਿਰੀਖਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ: - ਨਿਰੀਖਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸੋਧਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਂਟਰੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਬਾਰੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਲਈ, ਜਿਸ ਦੀ ਬਾਡੀ ਫੈਕਟਰੀ-ਨਿਰਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਟੀਰੀਓਟਾਈਪਡ ਪੈਟਰਨ ਹੈ, ਉਹ ਫਾਰਮ "ਐਮਸੀ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਪ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਤਿਆਰ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬੈਠਣ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ, ਆਯਾਮਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਇੱਕ ਸਕੈਚ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ। ਨਿਰੀਖਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮਾਪ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਤੇ ਸਕੈਚ ਦੀ ਇੱਕ-ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਸਬੰਧਤ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵੀ ਭੇਜੇਗਾ।

103. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨਾ: - (1) ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਢੁਕਵੀਂਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ - ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀ ਢੁਕਵੀਂ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਮੰਗਣ 'ਤੇ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ।

(2) ਨਿਰੀਖਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਫਾਰਮ "ਐਮਸੀ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਮਾਪ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਤਿਆਰ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬੈਠਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ, ਆਯਾਮਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਇੱਕ ਸਕੈਚ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

(a) ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਢਾਂਚਾਗਤ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਆਈਟਮਾਂ 1, 3, 11, 13 ਅਤੇ 19 ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਹੁਣ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ,

(b) ਜਦੋਂ ਲੋਡਿੰਗ ਸਪੇਸ ਜਾਂ ਸੀਟਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੁਨਰਗਠਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜਾਂ ਮਾਪ ਨੂੰ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਜਿਹੀ ਵਿਵਸਥਾ ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ (a) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ.

261. ਬਾਡੀ ਕੰਸਟ੍ਰਕਸ਼ਨ: - ਹਰੇਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਾਡੀ ਨੂੰ ਰਾਜ ਜਾਂ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਫਰੇਮ ਨਾਲ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇਗਾ.

(ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ)

17. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਤਬਦੀਲੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਜਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕੇਰਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ

96 ਅਤੇ 103 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੜਕ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲ ਅਭਿਆਸ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਪ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਆਦਿ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ. ਨਿਯਮ ਵਾਹਨ ਦੇ ਆਯਾਮਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮ 93 ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਸਰਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 47(1)(ਜੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਫਾਰਮ 22 ਅਤੇ ਬਾਡੀ ਬਿਲਡਰਾਂ ਤੋਂ ਫਾਰਮ 22ਏ ਵਿੱਚ ਸੜਕ-ਯੋਗਤਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬਾਡੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਨਿਯਮ 126 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬਾਡੀ ਦੇ ਮਾਪ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਤਜਵੀਜ਼ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

18. ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਕੇ.ਵੀ. ਵਿਸ਼ਵਨਾਥਨ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਅਤੇ ਨਿਯਮ 126 ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੇਰਲ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਿਆਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਧਿਆਨ ਲੰਬਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸੋਧ) ਬਿੱਲ, 2017 ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ (ਸੋਧ) ਬਿੱਲ, 2016 'ਤੇ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ, ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਅਤੇ ਸੱਭਿਆਚਾਰ ਬਾਰੇ ਸੰਸਦੀ ਸਥਾਈ ਕਮੇਟੀ ਦੀ 243ਵੀਂ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਅੰਸ਼ਾਂ ਵੱਲ ਵੀ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ।

XXXXXX

19. ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮੰਤਰਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਧੀਕ ਸਾਲਿਸਿਟਰ ਜਨਰਲ ਸ੍ਰੀ ਅਮਨ ਲੇਖੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਨਿਯਮਾਂ ਵੱਲ ਵੀ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ।

20. ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਗੋਇਨਕਾ (1) ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ (2012) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 321 ਵਿੱਚ, ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਇੱਕ ਮਾਪਦੰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 100 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਟੁਕੜਾ ਮੰਨਿਆ। ਐਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ "ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ" ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਮਹੱਤਵ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰਨਗੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰੇਗੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਧਾਰਾ 52, ਨਿਯਮ 92 ਅਤੇ 100 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ:

"18. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਹਰ ਮਿੰਟ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮਾਪਦੰਡਾਂ, ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ. ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਉਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਦੀ ਨਾ ਤਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹਨ ਜੋ 1992 ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਆਈ.ਐਸ. ਨੰਬਰ 2553- ਭਾਗ 2 ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਅਸਪਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

193

XXXXXX

19. ਆਓ ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਲਈਏ। ਨਿਯਮ 104 ਅਨੁਸਾਰ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੋ ਲਾਲ ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਲਗਾਏ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਹਰੇਕ ਮੋਟਰਸਾਈਕਲ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪਾਸੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਲਾਲ ਰਿਫਲੈਕਟਰ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 104 A ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪਾਸੇ ਦੋ ਚਿੱਟੇ ਰਿਫਲੈਕਸ ਹਨ ਅਤੇ ਰਾਤ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

20. ਨਿਯਮ 106 ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਡਿਫਲੈਕਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਸਮੇਤ ਨਿਰਮਾਣ ਉਪਕਰਣ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵੱਲ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦਿਖਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਲੈਂਪ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਲੈਂਪ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਬਣਾਇਆ, ਫਿੱਟ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਦੀ ਕਿਰਨ ਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਵੱਲ ਡਿਫਲੈਕਟ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਚਮਕਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਅੱਖ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਲੈਂਪ ਆਦਿ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਤੋਂ 8 ਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਹੋਵੇ। ਨਿਯਮ 119 ਅਤੇ 120 ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਹਾਰਨ ਅਤੇ ਸਾਈਲੈਂਸਰ ਕਿਸ ਕਿਸਮ, ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

21. ਇਹ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਖਮਤਾ ਦੀ ਹੱਦ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਬਲਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਵੀ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

28. 'ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ' ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਮਹੱਤਵ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦਾ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ, ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਅਸੀਂ ਦਲੀਲ ਦੀ ਖਾਤਰ ਇਹ ਮੰਨ ਵੀ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 100 ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰੇਗੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦੇਵੇਗੀ ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਜਨਤਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰੇਗੀ।

32. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ. ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਾ ਸਾਰੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹਨ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਜਾਂ ਲਗਜ਼ਰੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਢਾਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਨਹੀਂ।

21. ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ ਵਾਹਨ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨਾਲ ਛੋਟੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਨਿਯਮ ਸੜਕ 'ਤੇ ਹੋਰ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਵੀ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤਾਂ ਨੂੰ ਰਾਹ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

194

XXXXXX

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਜੈਚੰਦਰ [ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.] 195

22. ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਸੀਂ ਆਰ. ਰਾਮਾਸਾਮੀ ਬਨਾਮ ਸਕੱਤਰ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਚੇਨਈ ਅਤੇ ਹੋਰ (2009) 1 ਮਦਰਾਸ ਐਲ.ਜੇ. 1027 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਕਟ 27/2000 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 52 (1) (a) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਹੈ:

> 8. 4 ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (1) (a) ਅਤੇ (b) ਦੇ ਨਾਲ-

ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 521) (a) ਅਤੇ (b) ਵਜੋਂ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਬਾਲਣ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸੋਧ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (2) ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (2) ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (1) ਅਤੇ 322 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਅਤੇ 52 (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕੋਈ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜਾਂ ਅਸਹਿਮਤੀ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸੰਚਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਮਝੀ ਗਈ ਸੀ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (3) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (3) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮਰੱਥ ਵਿਵਸਥਾ ਸੀ ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬਦਲ ਕੇ ਆਪਣਾ ਇੰਜਣ ਨੰਬਰ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (4) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (4) ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਇਹ ਫਰਜ਼ ਬਣਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (2) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਲ ਜਾਂ ਸਮਝੀ ਗਈ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੇ ਜਾਂ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (3) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (3) ਤਹਿਤ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੇ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (5) ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (5) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਐਂਟਰੀ

ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦੱਸਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (6) ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਬਦਲਾਅ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ।

195

XXXXXX

8.5.2000 ਦੇ ਐਕਟ 27 ਅਧੀਨ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਧਾਰਾ 52 (1) ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਸੋਧ ਦੇ ਨਾਲ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਜੋਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 (1) (a) ਅਤੇ (b) ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) (a) ਅਤੇ (b) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੋਈ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਵੀ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੰਜਣ ਦੀ ਸੋਧ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਦੋ ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਨੋਟਿਸ

ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) (a) ਅਤੇ (b) ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (2) ਜੋ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਨੂੰ ਵੀ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (3) ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (2) ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਨੰਬਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (4) ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (3) ਵਜੋਂ ਕੁਝ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਰੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 52(4) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਜਾਂ ਸਮਝੀ ਗਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅਜਿਹੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਰੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਭੇਜੇਗਾ "ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ"।

8.6 ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਮਿੰਟ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (4) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ" ਸ਼ਬਦ ਹੁਣ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ" ਵਜੋਂ ਲਿਖਿਆ

ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਵਿੱਚ "ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਟਾਈਪੋਗ੍ਰਾਫਿਕ ਗਲਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ "ਤਬਦੀਲੀ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਣਜਾਣੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

196

XXXXXX

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਜੈਚੰਦਰ [ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.] 197

8.7 ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 52 (5) ਅਤੇ 52 (6) ਨੂੰ ਹੁਣ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52(4) ਅਤੇ 52 (5) ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ ਜੋ ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਸੀ। ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ ਕਿ, ਧਾਰਾ 52 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, "ਤਬਦੀਲੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ.

9. ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲ ਵੱਖਰੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵੇਰਵੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਅਸਲ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (3) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਬਦਲਾਅ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਮਾਤਾ

ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਵਿਆਖਿਆ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜਾਂ ਸੋਧਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤਬਦੀਲੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ.

.....

11.1 ਪੁਰਾਣੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹਰ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਸੋਧ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਮਾਮੂਲੀ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਲੈਣਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਰ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਸੋਧ ਨੂੰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਆਰ.ਟੀ.ਓ. ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਮਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ 2000 'ਚ ਸੋਧ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਪਲਬਧ ਸਨ।

XXXXXX

23. ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜਾਂ ਸੋਧਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਤਬਦੀਲੀ ਵਜੋਂ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

24. ਕੇ.ਐਸ. ਰਾਜੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਵਧੀਕ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕੇਸ 1.2.2010 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਆਇਆ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (17) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਵਿਚ ਬਦਲਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿਚ ਜਨਰੇਟਰ ਸੈੱਟ ਲਗਾ ਕੇ ਸਿਨੇਮਾ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਯੂਨਿਟ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀ ਜਾਂ ਬਾਡੀ ਵਿਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੇ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨ ਦੀ ਚੈਸੀ ਬਣਾਈ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਸੁਪਰਸਟ੍ਰਕਚਰ ਵਿਚ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਸੀਟਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਿਰਫ ਇਕ ਜਨਰੇਟਰ ਲਗਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਬਦਲਾਅ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਸੀ। ਧਾਰਾ 52 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

25. ਮੁਹੰਮਦ ਜਾਵੀਦ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ (2001) 9 ਏ.ਐਲ.ਡੀ. 88 = 2009 1 ਏ.ਐਲ.ਟੀ. 507 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵਿਦਵਾਨ ਐਮਿਕਸ ਕਿਊਰੀ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਚੈਸਿਸ ਬਦਲੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਚੈਸੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬੇਸ ਫਰੇਮ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਹੈ। ਕੀ ਚੈਸੀ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ

ਬਦਲਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਿਆ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 52 (3) ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨਾ ਪਏਗਾ। ਇਸੇ ਸਮਾਨਤਾ 'ਤੇ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਚੈਸੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬੀਮਾ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਬੈਂਕ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਬਦਲੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਚੈਸਿਸ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਕਾਰਨ ਤਬਦੀਲੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਮਾੜਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਦਰਅਸਲ, ਉਕਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਚੈਸਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

198

XXXXXX

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਜੈਚੰਦਰ [ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.] 199

26. ਵੀ.ਐਨ. ਧਰਮਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਬਨਾਮ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਏ.ਆਈ.ਆਰ.2006 ਮੈਡ 340 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਕਿ ਕੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵੈਨ ਗੁਡਜ਼ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਐਂਬੂਲੈਂਸ ਵਜੋਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਐਮ.ਵੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਨੂੰ ਐਂਬੂਲੈਂਸ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣਾ, ਜਿਸ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਆਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ 5ਵਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਕੁਝ ਮੁਫਤ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਆਪਣੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ।

27. ਐਕਟ 27/2000 ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉੱਚ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਸਮੇਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ

ਬਦਲਣ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ। ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੈਕਸ਼ਨ 52 (1) ਵਿੱਚ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿਚਲੇ ਵੇਰਵੇ "ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ" ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹੋਣ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਇੰਜਣ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਬਾਲਣ ਜਾਂ ਬੈਟਰੀ ਆਦਿ ਸਮੇਤ ਊਰਜਾ ਦੇ ਸਰੋਤ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਸੋਧਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਸੋਧ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਧਾਰਾ 52 (1) ਦਾ ਦੂਜਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕਿੱਟਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ, ਰੈਟਰੋ-ਫਿਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 52 (2) ਘੱਟੋ ਘੱਟ 10 ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇੰਜਣ ਨਾਲ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਧਾਰਾ 52 (3) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਤਬਦੀਲੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨ ਲਈ 14 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਧਾਰਾ 52(2), (3), (4) ਅਤੇ 5 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸੁਰਤਾ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 52 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ "ਤਬਦੀਲੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਜੋ ਬੁਨਿਆਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦੀਆਂ ਉਹ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ।

28. ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਸੈਕਸ਼ਨ 52 ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵੇ "ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ" ਕੀਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਫਾਰਮ 21 ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 47 (1) (a) ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮ 47 (1) (a) ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

> 47. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ। (1) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਫਾਰਮ 20 ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲੈਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 1 [ਸੱਤ ਦਿਨ] ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਯਾਤਰਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗੀ-
>
> (a) ਫਾਰਮ 21 ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ;"

29. ਵੇਰਵੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਫਾਰਮ 20 ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਇਸ ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਆਦਿ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਵਿਕਰੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 47 (1) (a) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ (d) ਫਾਰਮ 20 ਇਸ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਫਾਰਮ 20

ਨਿਯਮ 47 ਦੇਖੋ

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ

(ਡੁਪਲੀਕੇਟ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੇ ਵਾਹਨ ਹਾਇਰ-ਪਰਚੇਜ਼/ਲੀਜ਼/ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤਹਿਤ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਡੁਪਲੀਕੇਟ ਕਾਪੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਵੇਗੀ)

ਨੂੰ

ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ,

.....

1. ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਪੁੱਤਰ/ਪਤਨੀ/ਧੀ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਪੂਰਾ ਨਾਮ : .....

2. ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਉਮਰ s: .....

3. ਸਥਾਈ ਪਤਾ : .....

(ਵੋਟਰ ਸੂਚੀ/ਜੀਵਨ ਬੀਮਾ ਪਾਲਿਸੀ/ਪਾਸਪੋਰਟ/ਤਨਖਾਹ ਸਲਿੱਪ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ/ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਫ਼ਤਰ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸੰਸਥਾ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ/ਕੋਈ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ/ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਜਾਂ ਫਸਟ ਕਲਾਸ ਜੁਡੀਸ਼ੀਅਲ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਜਾਂ ਨੋਟਰੀ ਪਬਲਿਕ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਹੁੰ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲਾ ਹਲਫਨਾਮਾ)

4. ਅਸਥਾਈ ਪਤਾ/ਸਰਕਾਰੀ ਪਤਾ ਜੇ ਕੋਈ : .....

5. ਮੌਜੂਦਾ ਪਤੇ 'ਤੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਮਿਆਦ। : .....

6. ਪੈਨ ਨੰਬਰ (ਵਿਕਲਪਕ) : .....

7. ਜਨਮ ਸਥਾਨ : .....

8. ਜੇ ਜਨਮ ਸਥਾਨ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ ਪਰਵਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ :
.....

9. (G.S.R 708(E) 30.08.2010 ਮਿਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ) : .....

10. ਉਸ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦਾ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ (ਵਿਕਰੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੜਕ ਯੋਗਤਾ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ) :

.....

11. ਜੇ ਸਾਬਕਾ ਫੌਜ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਵਾਹਨ, ਤਾਂ ਸਬੂਤ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੋ. ਜੇ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਮਿਤ ਟਰਾਈਅਰ / ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਜੋੜੋ ਅਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਮਿਤੀ ਨੋਟ ਕਰੋ.

: .....

12. ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ : .....
(ਜੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ, ਚਾਹੇ
ਗਿਅਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ)

13. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹੈ : .....
(a) ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਵਾਹਨ : .....

(ਅ) ਸਾਬਕਾ ਫੌਜੀ ਵਾਹਨ : .....
(c) ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ : .....

(d) ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ : .....

14. ਸਰੀਰ ਦੀ ਕਿਸਮ : .....
15. ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ : .....
16. ਨਿਰਮਾਤਾ ਦਾ ਨਾਮ : .....
17. ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਮਹੀਨਾ ਅਤੇ ਸਾਲ : .....
18. ਸਿਲੰਡਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ : .....

19. ਹਾਰਸ ਪਾਵਰ : .....
20. ਕਿਊਬਿਕ ਸਮਰੱਥਾ : .....
21. ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਜਾਂ ਜੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਵ੍ਹੀਲ ਬੇਸ
: .....
22. ਚੈਸਿਸ ਨੰ. ਪੈਨਸਿਲ ਪ੍ਰਿੰਟ ਲਗਾਓ : .....
23. ਇੰਜਨ ਨੰਬਰ ਜਾਂ ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਨੰਬਰ :.....
24. ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ (ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਤ): .....

25. ਇੰਜਣ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਬਾਲਣ: .....
26. ਅਨਲੋਡ ਭਾਰ: .....
27. ਪਿਛਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਦੇ ਵੇਰਵੇ
ਰਜਿਸਟਰਡ ਨੰਬਰ (ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ) ;.....
28. ਸਰੀਰ ਦੇ ਖੰਭਾਂ ਦਾ ਰੰਗ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਿਰੇ ਦਾ ਰੰਗ: .....

ਮੈਂ ਇਹ ਐਲਾਨ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਵਾਧੂ ਵੇਰਵੇ ਸਿਰਫ ਮੋਟਰ ਕੈਬ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ

29. ਨੰਬਰ, ਵਰਣਨ ਦਾ ਆਕਾਰ ਅਤੇ ਪਲਾਈ ਰੇਟਿੰਗ
ਟਾਇਰ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ
(a) ਫਰੰਟਐਕਸਲ= .....
(b) ਰੀਅਰ ਐਕਸਲ =.....
(c) ਕੋਈ ਹੋਰ ਧੁਰਾ =.....
(d) ਟੈਂਡੇਮ ਐਕਸਲ =.....

30. ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ
(a) ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ :..... Kgms
(b) ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ :..... Kgms

31. ਅਧਿਕਤਮ ਐਕਸਲ ਭਾਰ
(a) ਫਰੰਟ ਐਕਸਲ = ... Kgms
(b) ਰੀਅਰ ਐਕਸਲ = ... Kgms
(c) ਕੋਈ ਹੋਰ ਧੁਰਾ =..... Kgms
(d) ਟੈਂਡੇਮ ਐਕਸਲ = ... Kgms
32.(ਓ) ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਲੰਬਾਈ। : .....
(ਅ) ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ, ਚੌੜਾਈ : .....

(c) ਸਮੁੱਚੀ ਉਚਾਈ : .....

(d) ਓਵਰਹੈਂਗ : .....

ਉਪਰੋਕਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ ਲਈ ਦੋ ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਐਕਸਲ ਦੇ ਸਖਤ ਫਰੇਮ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਜਾਂ, ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਟ੍ਰੇਲਰ ਲਈ ਭਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਦੂਜਾ ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਇੱਕ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ. ਅਜਿਹੇ ਹਰੇਕ ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵੇਰਵੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

33. ਸਰੀਰ ਦੀ ਕਿਸਮ. : .....

34. ਬਿਨਾਂ ਭਾਰ : .....

35. ਹਰੇਕ ਐਕਸਲ'ਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ, ਵਰਣਨ ਅਤੇ ਆਕਾਰ: .....

36. ਹਰੇਕ ਧੁਰੇ ਦੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਧੁਰੇ ਦੇ ਭਾਰ ਦਾ : .....

37. ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ XI ਦੇ ਅਧੀਨ ਬੀਮੇ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਬੀਮਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਕਵਰ ਨੋਟ ਨੰਬਰ :.....

ਤਾਰੀਖ..... ਦੇ.....

..... (ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਨਾਮ) ਜਾਇਜ਼ ਹੈ

ਤੋਂ..... ਤੱਕ.....

38. ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ:.....

ਸੰਬੰਧਿਤ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

39. ਮੈਂ ਰੁਪਏ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

:.....

ਮਿਤੀ..... ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ
, ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ
ਦਸਤਖਤ ਜਾਂ ਅੰਗੂਠੇ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ।

ਨੋਟ:- ਉਪਰੋਕਤ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹੈ -

(i) ਨਾਲ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ/ਲੀਜ਼ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ.....
.....

(ii) ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਧੀਨ
.....

(iii) ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ ਸਮਝੌਤੇ, ਜਾਂ ਲੀਜ਼ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ.

ਜੋ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿਓ। ਜੇ ਵਾਹਨ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਤਾਂ ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਦੇ ਦਸਤਖਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

.....

ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਦਸਤਖਤ

, ਜਾਂ ਅੰਗੂਠੇ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ

.....

ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਦੇ ਦਸਤਖਤ ਜਿਸ
ਨਾਲ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਖਰੀਦ, ਲੀਜ਼
ਜਾਂ ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ

ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵੇਰਵੇ ਸਹੀ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਮਿਤੀ .....

ਰੈਫ ਨੰਬਰ..... ਨਿਰੀਖਣ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹਸਤਾਖਰ

ਨਾਂ.....

ਅਹੁਦਾ.....

ਆਫਿਸ ਦਾ ਸਮਰਥਨ

ਦਫਤਰ.....

ਉਪਰੋਕਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ..... ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈਅਤੇ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਨਾਲ ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ / ਲੀਜ਼ / ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।

.....

ਮਿਤੀ..... ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਦਸਤਖਤ

ਨੂੰ

ਫਾਈਨਾਂਸਰ.....

.....

(ਰਜਿਸਟਰਡ ਪੋਸਟ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਬਕਾਇਆ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)

ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਫਾਈਨਾਂਸਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਦੇ ਦਸਤਖਤ ਜਾਂ ਅੰਗੂਠੇ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਫਾਰਮ 23 ਅਤੇ 24 ਵਿੱਚ ਦਫਤਰੀ ਸੀਲ ਨਾਲ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੀਲ ਜਾਂ ਮੋਹਰ ਅਤੇ ਤਸਦੀਕ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਰੇਕ ਦਸਤਖਤ 'ਤੇ ਪਵੇਗਾ।

ਫਾਇਨਾਂਸਰ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਦੇ ਦਸਤਖਤ	ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਦੇ ਦਸਤਖਤ
(1)	(1) .....
(2)	(2) .....

30. ਫ਼ਾਰਮ 21 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 47(a) ਅਤੇ (d) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਕਰੀ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

ਫਾਰਮ 21

<u>ਵਿਕਰੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ</u>

(ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਈ-ਰਿਸਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ (ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾ ਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) ਜਾਂ ਰੱਖਿਆ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ (ਫੌਜੀ ਨਿਲਾਮੀ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ) ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ)

ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ.....
(ਵਾਹਨ ਦਾ ਬ੍ਰਾਂਡ ਨਾਮ)

ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ..... 'ਤੇ..... (ਤਾਰੀਖ)।
ਖਰੀਦਦਾਰ ਦਾ ਨਾਮ .....
ਦਾ ਪੁੱਤਰ/ਪਤਨੀ/ਧੀ.....
ਪਤਾ (ਸਥਾਈ) .....
(ਅਸਥਾਈ) .....

ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ-ਖਰੀਦ/ਲੀਜ਼/ਹਾਈਪੋਥੀਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਤਹਿਤ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ : .....

.....

ਵਾਹਨ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

1. ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ : .....

2. ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਨਾਮ : .....

3. ਚੈਸਿਸ ਨੰਬਰ : .....

4. [ਬੈਟਰੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੰਜਣ ਨੰਬਰ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਨੰਬਰ] : .....

5. ਹਾਰਸ ਪਾਵਰ ਜਾਂ ਕਿਊਬਿਕ ਸਮਰੱਥਾ : .....

6. ਵਰਤਿਆ,ਗਿਆ,ਬਾਲਣ : .....

7. ਸਿਲੰਡਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ : .....

8. ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਮਹੀਨਾ ਅਤੇ ਸਾਲ : .....

9. ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ (ਡਰਾਈਵਰ ਸਮੇਤ) : .....

10. ਅਣਲੋਡ ਭਾਰ : .....

11. ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਐਕਸਲ ਭਾਰ ਅਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਵੇਰਵਾ (ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ)

(a) ਫਰੰਟ ਐਕਸਲ : .....

(ਅ) ਰੀਅਰ ਐਕਸਲ : .....

(c) ਕੋਈ ਹੋਰ ਧੁਰਾ :.....

(e) ਟੈਂਡਮ ਐਕਸਲ : .....

12. ਸਰੀਰ ਦਾ ਰੰਗ ਜਾਂ ਰੰਗ : .....

13. ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੁੱਲ ਭਾਰ : .....

14. ਬਾਡੀ ਦੀ ਕਿਸਮ : .....

[ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਰੱਖਿਆ

ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ
ਰਜਿਸਟਰਡ ਈ-ਰਿਕਸ਼ਾਜਾਂ ਈ-ਕਾਰਟ
ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੇ ਦਸਤਖਤ]

* ਜੋ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿਓ।

31. ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਫਾਰਮ 23 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 48 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮ 48 ਨਿਯਮ 47 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 48 ਇੱਥੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

> "48. ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ-ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ।- ਨਿਯਮ 47 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ 'ਤੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ, ਧਾਰਾ 44 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗੀ। ਫਾਰਮ 23 ਜਾਂ ਫਾਰਮ 23A, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ [ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ]

[ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਫਾਰਮ 38 ਵਿੱਚ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਰਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਵੇਗਾ (ਅਜਿਹੀ ਅਰਜ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ)।

201

XXXXXX

ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਜੈਚੰਦਰ [ਅਰੁਣ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਜੇ.] 202

32. ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯਮ 92 (1) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 5 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਨਿਯਮ 92 (1) ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਇਸ ਵਿੱਚ ਜੋ ਮਨਾਹੀ ਹੈ ਉਹ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ 5 ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਵਰਜਿਤ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਹਨ, ਭਾਵ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਅਸਲ ਸਪੈਸੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਹ ਕੇਂਦਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 126 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਟੈਸਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ. ਨਿਯਮ 126 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਜੋ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਮੋਟਰ

ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣੀਕਰਨ ਏਆਈਐਸ: 017-2000 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਿਯਮ 93 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਆਯਾਮਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੌੜਾਈ, ਲੰਬਾਈ, ਉਚਾਈ, ਓਵਰਹੈਂਗ ਆਦਿ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਰਜਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਬਦੀਲੀ ਧਾਰਾ 52 ਦੁਆਰਾ ਵਰਜਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 52 (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 52 (1) ਦਾ ਜ਼ੋਰ "ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ" ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ. ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਬਾਕੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਅਤੇ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 52 (2), (3) ਅਤੇ (5) ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 52 (5) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਖਰੀਦ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਫੜ ਰਿਹਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

33. ਸਾਡੀ ਸੋਚੀ ਸਮਝੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 52 (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਨਿਯਮਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਿਯਮ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਵੇਰਵੇ ਵੀ ਬਦਲੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਸਿਵਾਏ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ ਦੀ ਹੱਦ

ਤੱਕ। ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 7/2006 ਨੂੰ ਵੀ ਇਸੇ ਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

34. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ: - ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਨ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ।



Prabhat Kiran, Advocate
D/923/2000
Bar Council of Delhi