

(इंग्रजी टंकलिखित न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद)

मुंबई येथील उच्च न्यायालयात

फौजदारी अपील्य अधिकार क्षेत्र

फौजदारी रिट याचिका क्रमांक - ६८६/२०२१

विजय काशीनाथ गोराडकर,

वय ३९ वर्षे, व्यवसाय - व्यापार,

राहण्याचा ठिकाण: १२ काटेगावखाडी पार,

सुंदर हवेलीजवळ, भिवंडी, जिल्हा ठाणे

... याचिकाकर्ता

विरुद्ध

महाराष्ट्र राज्य

(उपप्रादेशिक परिवहन अधिकाऱ्यांच्या सूचनेवरून),

वाशी, ब्लॉक टी, सेक्टर ९/बी, एपीएमसी मार्केट, नवी मुंबई,

मुंबई-४०० ७०५

...उत्तरवादी

याचिकाकर्त्यातर्फे विधिज्ञ - श्री. प्रशांत जाधव, कु. विशाखा विजय पंडित.

उत्तरवादी-राज्यातर्फे श्री. ए. डी. कामखेडकर, ए.पी.पी.

श्रीमती हेमांगिनी बी. पाटील, उपप्रादेशिक परिवहन अधिकारी, नवी मुंबई, न्यायालयात

उपस्थित आहेत.

नवी मुंबई येथील उपप्रादेशिक परिवहन कार्यालयाचे निरीक्षक श्री. नीलेश पी. धोटे,
न्यायालयात उपस्थित आहेत.

न्यायवृंद: न्यायमूर्ती - रेवती मोहिते डेरे.

(व्हिडिओ कॉन्फरन्सिंगद्वारे)

शुक्रवार, १६ जुलै २०२१

मौखिक न्यायनिवाडा:-

१. पक्षांच्या विद्वान वकिलांचे म्हणणे ऐकले.

२: न्यादेश. पक्षांच्या संमतीने नियम तात्काळ परत करण्यायोग्य केला जातो आणि अंतिम निकालासाठी घेतला जातो. विद्वान एपीपी प्रतिवादी-राज्याच्या वतीने सेवा माफ करते.

३ या याचिकेद्वारे, याचिकाकर्त्याने त्यांचे नोंदणी क्रमांक एमएच ४३ एक्यू ९१९१, मेक-टोयोटा किलोसर मोटर प्रा. लि., मॉडेल फॉर्च्युनर ३.० एल २ डब्ल्यूडी एमटी, रंग पांढरा, वर्ष २०१३ , इंजिन क्रमांक आयकेडीयु २५८९३४, चेसिस क्रमांक एमबीजे११जेव्ही६१०४०१२९५२ असलेले वाहन, सध्या वाशी, नवी मुंबई येथील आरटीओ टेस्ट ग्राउंड येथे पडलेले आहे, ते याचिकाकर्त्याला तात्काळ सोडण्याची मागणी केली आहे; तसेच प्रतिवादीला याचिकाकर्त्याला ५०,०००/- रुपये भरपाई देण्याचे निर्देश देण्यात आले आहेत.

४. याचिकाकर्त्याचे विद्वान वकील असे म्हणतात की याचिकाकर्त्याचे वाहन ताब्यात ठेवणे हे अनुचित आणि कायद्याच्या तरतुदींच्या विरुद्ध आहे. त्यांनी असे म्हटले आहे की याचिकाकर्त्याने श्री सिमन कासकर (ऑटो पल्स शोरूम) कडून ही कार खरेदी केली होती, जे कोटक महिंद्रा बँकेने केलेल्या लिलावात यशस्वी बोली लावणारे होते. विद्वान वकिलांनी याचिकाकर्त्या आणि श्री सिमन कासकर यांच्यात २ जुलै २०१८ रोजी झालेल्या विक्री करारावर अवलंबून होते. त्यांनी असे म्हटले आहे की याचिकाकर्त्याने सदर वाहन खरेदी केल्यानंतर, आरटीओने सदर वाहन याचिकाकर्त्याच्या नावावर रीतसर हस्तांतरित केले. विद्वान वकिलांनी कोटक महिंद्रा बँकेने जारी केलेल्या सदर वाहनाच्या रिलीज ऑर्डर, सदर वाहनाचे नोंदणी प्रमाणपत्र, फिटनेस प्रमाणपत्र आणि सदर वाहनाचे पीयूसी यावर अवलंबून होते. त्यांनी पुढे असे म्हटले आहे की, याचिकाकर्ता २०१८ मध्ये खरेदी केल्यापासून सदर वाहनाचा विमा देखील भरत आहे. याचिकाकर्त्याच्या विद्वान वकिलांच्या मते, ही घटना ४ डिसेंबर २०२० रोजी घडली, जेव्हा याचिकाकर्त्याचे वाहन बीपीके कंपाउंड, हिरानी रोड, लकी हॉटेल जवळ, साकी नाका, मुंबई येथे उभे होते. त्यांनी असे म्हटले आहे की, आरटीओच्या एका अधिकाऱ्याने याचिकाकर्त्याचा चालक बसलेल्या वाहनाजवळ जाऊन त्याला चालान पावती दिली. दोन गुन्ध्यांसाठी म्हणजेच नोंदणी प्रमाणपत्र आणि वाहनाचे पीयूसी सादर न केल्याने चालान पावती देण्यात आली. याचिकाकर्त्याच्या विद्वान वकिलांचे म्हणणे आहे की, याचिकाकर्त्याच्या चालकाने दंड भरण्याची तयारी आणि तयारी दर्शविली

असूनही, प्रतिवादी-अधिकाऱ्याने सदर वाहन काढून घेतले आणि ते सोडण्यास नकार दिला. आरटीओच्या अधिकाऱ्याने चालकाला सांगितले की, त्यांनी सदर वाहन जप्त केले आहे. ७ डिसेंबर २०२० रोजी, याचिकाकर्त्याने प्रतिवादीला मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७(१) अंतर्गत जप्त केलेल्या त्यांच्या वाहनाची सुटका करण्यासाठी लेखी निवेदन दिले. याचिकाकर्त्याच्या विद्वान वकिलांनी असे म्हटले आहे की, याचिकाकर्त्याचे म्हणणे न ऐकता, आरटीओच्या अधिकाऱ्याने १५ डिसेंबर २०२० रोजीच्या पत्राद्वारे याचिकाकर्त्याला कळवले की, बाळासाहेब चत्तर हे देखील सदर वाहनाचे पूर्वीचे मालक असल्याचा दावा करत असल्याने नोंदणी प्रमाणपत्र आणि विमा कागदपत्रे जोडली असली तरी सदर वाहन सोडता येणार नाही आणि त्यानुसार, त्यांनी संबंधित न्यायालयाकडून आदेश मिळविण्यास सांगितले. त्यानुसार, याचिकाकर्त्याने कलम ४५७ फौजदारी प्रक्रिया संहिता अंतर्गत त्यांचे वाहन सोडण्यासाठी अर्ज दाखल केला. विद्वान वकिलांनी असे म्हटले आहे की न्यायालयाला कोणताही दिलासा देण्यास तयार नसल्याने न्यायालय कोणताही दिलासा देण्यास तयार नसल्याने, याचिकाकर्त्याला सदर अर्ज मागे घेण्यास भाग पाडले जात आहे. म्हणून, उपरोक्त याचिका.

५. याचिकाकर्त्याचे विद्वान वकील असे म्हणतात की प्रतिवादी-आरटीओने वाहन जप्त/जप्त/अटक करण्याचे कोणतेही समर्थन केले नाही. ते असे म्हणतात की मोटार वाहन कायद्याचे कलम २०७(१), ज्या अंतर्गत वाहन ताब्यात घेण्यात आले होते, ते वस्तुस्थितीत लागू होणार नाही आणि म्हणूनच, वाहन ताब्यात ठेवणे स्पष्टपणे

बेकायदेशीर, अनधिकृत आणि अधिकारक्षेत्राबाहेर होते. त्यांनी असे म्हटले आहे की आरटीओ कल्पनाही करू शकत नव्हते की मूळ मालक देखील या वाहनाच्या मालकीचा दावा करत होता, विशेषतः जेव्हा याचिकाकर्त्याने हे वाहन लिलाव खरेदीदाराकडून खरेदी केल्याचे दाखवले होते आणि वाहनाच्या मालकीचे सर्व आवश्यक कागदपत्रे त्यांच्याकडे होती तेव्हा ते वाहन ताब्यात घेऊ शकत नव्हते., विशेषतः जेव्हा याचिकाकर्त्याने सदर वाहन लिलाव खरेदीदाराकडून खरेदी केले असल्याचे दाखवले होते आणि वाहनाच्या मालकीचे सर्व आवश्यक कागदपत्रे त्यांच्याकडे होती. ते असे म्हणतात की वाहन वाशीमध्ये उघड्या स्थितीत पडले आहे, मोटार वाहन कायदानुसार आवश्यक असलेल्या सुरक्षित ताब्यातीपासून दूर आहे. त्यांनी असे म्हटले आहे की आरटीओ अधिकाऱ्यांच्या हिंसक कारभारामुळे गेल्या ७ महिन्यांपासून वाहनाचे प्रचंड नुकसान झाले आहे आणि वाहनाच्या इझ्युअर/अटक/जप्तीमुळे याचिकाकर्त्यालाही त्रास सहन करावा लागला आहे. त्यांनी पुढे असे म्हटले आहे की वाहनाची जप्ती/अटक/जप्ती ही केवळ बेकायदेशीर नाही तर ती दुर्भावनापूर्ण आहे आणि बहुधा ती वाहनाच्या मूळ मालकाशी संगनमताने केली जात आहे. त्यांनी असे म्हटले आहे की आरटीओ अधिकाऱ्यांच्या बेकायदेशीर कृत्यांमुळे, याचिकाकर्त्याला वाहनाचा आनंद घेण्यापासून वंचित ठेवण्यात आले आहे, ज्यामुळे मानसिक ताण, वेदना आणि छळ होत आहे आणि त्यामुळे प्रतिवादीला याचिकाकर्त्याला ५०,००० रुपये भरपाई/स्वर्च देण्याचे निर्देश देण्यात यावेत. याचिकाकर्त्याच्या विद्वान वकिलांना अशीही भीती आहे की वाहनाचे काही

मौल्यवान भाग काढून टाकण्यात आले असतील, कारण वाहन मोकळ्या मैदानात पडले आहे, जे मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७ अंतर्गत म्हणजेच वाहनाची सुरक्षित देखभाल करण्याच्या तरतुदींच्या विरुद्ध आहे.

६. मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७(१) अंतर्गत सदर वाहन जप्त करणे/अटक करणे/जप्त करणे हे विद्वान ए.पी.पी. योग्य ठरवू शकले नाहीत. त्यांनी असे म्हटले आहे की आरटीओ अधिकाऱ्याने सदर वाहन जप्त केले/अटक केले/जप्त केले कारण वाहनाचा मूळ मालक आणि याचिकाकर्ता यांच्यात वाद होता. कोणत्या तरतुदीनुसार ते परवानगी आहे, हे विद्वान ए.पी.पी. स्पष्ट करू शकत नाहीत. नवी मुंबईच्या उपप्रादेशिक परिवहन अधिकारी श्रीमती हेमांगिनी बी. पाटील न्यायालयात उपस्थित आहेत. त्यांना विचारले असता, त्यांनी सांगितले की वाहनाच्या मालकीबाबत वाद असल्याने, याचिकाकर्त्याला वाहन सोडण्यासाठी न्यायालयात जाण्यास सांगण्यात आले होते. विद्वान ए.पी.पी किंवा उप-आरटीओ श्रीमती पाटील हे सांगू शकत नाहीत की कायद्याच्या कोणत्या तरतुदीनुसार सदर वाहन ताब्यात घेण्यास पात्र होते, विशेषतः जेव्हा याचिकाकर्ता दोन्ही उल्लंघनांसाठी ४००/- रुपये दंड भरण्यास तयार होता.

७. कागदपत्रे वाचली. वस्तुस्थिती ढोबळ आहे आणि म्हणूनच, ती सविस्तरपणे सांगावी लागेल. असे दिसते की टोयोटा गाडी मूळतः बाळासाहेब चत्तर यांच्या मालकीची होती. बाळासाहेब चत्तर कर्जाची रक्कम भरण्यास अयशस्वी ठरल्यामुळे, कोटक महिंद्रा बँकेने ती गाडी ताब्यात घेतली. त्यानंतर, कोटक महिंद्रा बँकेने सदर गाडीचा लिलाव केला

आणि लिलावात, ऑटो पल्स शोरूमचे श्री. सलीम नाचन, जे कार ट्रेडिंगचा व्यवसाय करत होते, त्यांनी सदर गाडी खरेदी केली. त्यानंतर, याचिकाकर्त्याने ऑटो पल्स शोरूमचे श्री. सिमन कासकर यांच्याकडून कराराद्वारे सदर गाडी खरेदी केली. २ जुलै २०१८ रोजीचा सदर करार याचिकेच्या पृष्ठ १५ वर आहे. सदर गाडी याचिकाकर्त्याने १३,२०,०००/- रुपयांना खरेदी केली होती. याचिकाकर्त्याने बँक ऑफ इंडियामार्फत श्री. कासकर यांना दिलेले पेमेंट म्हणजेच रु. १३,२०,०००/- तसेच कोटक महिंद्रा बँकेने २८ मार्च २०१८ रोजी जारी केलेले (वाहनाचे) रिलीज लेटर. २०१८ मध्ये वाहनाचे नोंदणी प्रमाणपत्र देखील याचिकाकर्त्याच्या नावावर हस्तांतरित करण्यात आले होते आणि त्यामुळे वाहन प्रतिवादी-आरटीओच्या रेकॉर्डमध्ये याचिकाकर्त्याच्या नावावर होते. याचिकाकर्त्याने याचिकेसोबत नोंदणी प्रमाणपत्र, फिटनेस प्रमाणपत्र, पीयूसी आणि विमा कागदपत्रे/पॉलिसी कागदपत्रे जोडली आहेत.

८. ४ ऑक्टोबर २०२० रोजी, याचिकाकर्त्याची टोयोटा फॉर्च्युनर कार बीपीके कंपाउंड, हिरानी रोड, लकी हॉटेल जवळ, साकी नाका, मुंबई येथे उभी होती. असे दिसते की आरटीओचा एक अधिकारी याचिकाकर्त्याचा चालक बसलेल्या वाहनाजवळ गेला आणि त्याला चालान पावती दिली. याचिकेसोबत जोडलेल्या चालान पावतीवरून असे दिसून येते की सदर चलन दोन गुन्ह्यांसाठी जारी करण्यात आले होते (१) नोंदणी प्रमाणपत्र सादर न करणे आणि (२) पीयूसी सादर न करणे. मान्य आहे की, दोन्ही गुन्ह्यांसाठी, दंडाची रक्कम प्रत्येकी २००/- रुपये म्हणजेच एकूण ४००/- रुपये आहे. असे दिसून येते

की याचिकाकर्त्याच्या चालकाने दंड भरण्याची तयारी दर्शविली असूनही, प्रतिवादी आरटीओच्या अधिकाऱ्याने याचिकाकर्त्याच्या चालकाकडून वाहन काढून घेतले आणि सदर वाहन सोडण्यास नकार दिला. संबंधित अधिकाऱ्याने याचिकाकर्त्याच्या चालकाला सांगितले की सदर वाहन त्यांनी जप्त केले आहे. आरटीओच्या अधिकाऱ्याच्या मते, सदर कारवाई मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७(१) अंतर्गत करण्यात आली. ७ डिसेंबर २०२० रोजी, याचिकाकर्त्याने ताबडतोब प्रतिवादीला वाहन सोडण्यासाठी निवेदन दिले. १४ डिसेंबर २०२० रोजी, नवी मुंबई येथील आरटीओच्या अधिकाऱ्याने याचिकाकर्त्याला कळवले की सदर वाहन त्यांच्या ताब्यात आहे आणि वाहनाचा कोणताही भाग हरवल्यास ते जबाबदार राहणार नाहीत. मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७(१) अंतर्गत जप्त केलेले/अटकेत ठेवलेले वाहन सुरक्षित ताब्यात ठेवण्याची जबाबदारी अधिकाऱ्यावर टाकण्यात आली आहे, हे लक्षात घेता, असे पत्र कसे जारी केले जाऊ शकते हे पुन्हा एकदा भयावह आहे.

९. काहीही असो, १५ डिसेंबर २०२० रोजीच्या पत्राद्वारे प्रतिवादीने पुन्हा याचिकाकर्त्याला कळवले की, बाळासाहेब चत्तर हे टोयोटा फॉर्च्युनर वाहनाचे पूर्वीचे मालक असल्याचा दावा करत होते आणि ते देखील सदर वाहन सोडण्याची मागणी करत होते, तरीही नोंदणी प्रमाणपत्र आणि विमा पॉलिसी सादर करूनही सदर वाहन सोडता आले नाही. त्यानुसार, याचिकाकर्त्याला न्यायालयाकडून आदेश मिळविण्यास सांगण्यात आले. या टप्प्यावर, हे लक्षात घेणे उचित आहे की त्यावेळी श्री. बाळासाहेब

चत्तर यांनी त्यांच्या वाहनाच्या चोरीच्या संदर्भात याचिकाकर्त्याविरुद्ध किंवा कोटक महिंद्रा बँक, वित्त कंपनी किंवा इतर कोणत्याही व्यक्तीविरुद्ध कोणताही एफआयआर दाखल केला नव्हता.

१०. १५ डिसेंबर २०२० रोजी नवी मुंबई येथील आरटीओने पाठवलेल्या पत्रानुसार, याचिकाकर्त्याला वाशी, नवी मुंबई येथील विद्वान जेएमएफसीसमोर त्यांचे वाहन सोडण्याची मागणी करणारा कलम ४५७ सीआरपीसी अंतर्गत अर्ज दाखल करण्यास भाग पाडले गेले. असे दिसते की दंडाधिकारी कोणताही दिलासा देण्यास तयार नव्हते, कारण त्यांच्याकडे कोणतेही अधिकार क्षेत्र नव्हते, म्हणून याचिकाकर्त्याने अर्ज मागे घेतला.

११. प्रतिवादी आरटीओ अधिकाऱ्यांच्या वर्तनातून उच्च दर्जाचे आणि मनमानीपणाचे दर्शन घडते. कलम २०७(१) ज्या अंतर्गत सदर वाहन जप्त/अटक करण्यात आले होते ते खालीलप्रमाणे आहे:

“२०७. नोंदणी परवाना प्रमाणपत्राशिवाय वापरलेली वाहने ताब्यात ठेवण्याचा अधिकार, इत्यादी.—

(१) राज्य सरकारने या संदर्भात अधिकृत केलेला कोणताही पोलीस अधिकारी किंवा इतर व्यक्ती, जर त्याला असे वाटण्याचे कारण असेल की एखादे मोटार वाहन कलम ३ किंवा कलम ४ किंवा कलम ३९ च्या तरतुदींचे

उल्लंघन करून किंवा कलम ६६ च्या उपकलम (१) द्वारे आवश्यक असलेल्या परवान्याशिवाय किंवा ज्या मार्गावर किंवा ज्या क्षेत्रात किंवा ज्या उद्देशासाठी वाहन वापरले जाऊ शकते त्या मार्गाशी संबंधित अशा परवान्याच्या कोणत्याही अटीचे उल्लंघन करून किंवा कोणत्याही अटीचे उल्लंघन करून वापरले गेले आहे, तर तो विहित पद्धतीने वाहन जप्त करू शकतो आणि ताब्यात ठेवू शकतो आणि या उद्देशासाठी वाहनाच्या तात्पुरत्या सुरक्षित ताब्यात ठेवण्यासाठी त्याला योग्य वाटेल अशी कोणतीही पावले उचलू शकतो:

परंतु जेव्हा अशा कोणत्याही अधिकाऱ्याला किंवा व्यक्तीला असे वाटण्याचे कारण असेल की कलम ३ किंवा कलम ४ चे उल्लंघन करून किंवा उपकलमद्वारे आवश्यक असलेल्या परवान्याशिवाय मोटार वाहन वापरले गेले आहे किंवा वापरले जात आहे. कलम ६६ च्या (१) अंतर्गत, तो वाहन जप्त करण्याऐवजी, वाहनाच्या नोंदणी प्रमाणपत्राची जप्ती करू शकतो आणि त्याबाबतची पोचपावती देऊ शकतो.

.....”

१२. मोटार वाहन कायद्याच्या कलम ३, ४, ३९, ६६(i) चा संदर्भ कलम २०७(१) मध्ये आहे, ज्या अंतर्गत वाहन जप्त/अटकेत ठेवता येते.

कलम ३ मध्ये ड्रायव्हिंग लायसन्सची आवश्यकता आहे, म्हणजेच कोणतीही व्यक्ती सार्वजनिक ठिकाणी मोटार वाहन चालवू शकत नाही जोपर्यंत त्याच्याकडे वाहन चालविण्याचा अधिकृत परवाना जारी केलेला नाही; आणि कोणतीही व्यक्ती कलम ७५ च्या उपकलम (२) अंतर्गत बनवलेल्या कोणत्याही योजनेअंतर्गत स्वतःच्या वापरासाठी भाड्याने घेतलेली किंवा भाड्याने घेतलेली मोटार कॅब किंवा मोटार सायकल वगळता इतर कोणतेही वाहतूक वाहन चालवू शकत नाही, जोपर्यंत त्याचा ड्रायव्हिंग लायसन्स त्याला तसे करण्याचा अधिकार देत नाही.

मान्य आहे की, सदर कलम सध्याच्या प्रकरणातील तथ्यांमध्ये लागू होणार नाही.

कलम ४ मध्ये मोटार वाहन चालविण्याच्या संदर्भात वयोमर्यादेचा समावेश आहे, म्हणजेच त्यात असे म्हटले आहे की अठरा वर्षांपेक्षा कमी वयाची कोणतीही व्यक्ती कोणत्याही सार्वजनिक ठिकाणी मोटार वाहन चालवू शकत नाही, परंतु (१) सोळा वर्षांच्या वयानंतर एखाद्या व्यक्तीला ५० सीसी पेक्षा जास्त इंजिन क्षमता नसलेली मोटार सायकल सार्वजनिक ठिकाणी चालवता येणार नाही; (२) कलम १८ च्या तरतुदीनुसार, वीस वर्षांपेक्षा कमी वयाची कोणतीही व्यक्ती कोणत्याही सार्वजनिक ठिकाणी वाहतूक वाहन चालवू शकत नाही आणि (३) या कलमाअंतर्गत तो त्या श्रेणीचे वाहन चालविण्यास पात्र नसल्यास, कोणत्याही व्यक्तीला त्याने ज्या श्रेणीसाठी अर्ज केला आहे त्या श्रेणीचे वाहन चालविण्यासाठी कोणताही शिकाऊ परवाना किंवा वाहन चालविण्याचा परवाना जारी केला जाणार नाही.

मान्य आहे की, सदर कलम सध्याच्या प्रकरणातील तथ्यांमध्ये देखील लागू होणार नाही.

कलम ३९ नोंदणीची आवश्यकता सांगते म्हणजेच कोणतीही व्यक्ती कोणतेही मोटार वाहन चालवू शकत नाही आणि मोटार वाहनाचा कोणताही मालक कोणत्याही सार्वजनिक ठिकाणी किंवा इतर कोणत्याही ठिकाणी वाहन चालवण्यास लावू शकत नाही किंवा परवानगी देऊ शकत नाही जोपर्यंत वाहन या प्रकरणानुसार नोंदणीकृत केलेले नाही आणि वाहनाचे नोंदणी प्रमाणपत्र निलंबित किंवा रद्द केलेले नाही आणि वाहनावर विहित पद्धतीने प्रदर्शित केलेले नोंदणी चिन्ह असेल, परंतु या कलमातील काहीही केंद्र सरकारने विहित केलेल्या अटींच्या अधीन असलेल्या डीलरच्या ताब्यात असलेल्या मोटार वाहनाला लागू होणार नाही.

मान्य आहे की, वाहन नोंदणीकृत होते आणि वाहनाच्या नोंदणी प्रमाणपत्रावर याचिकाकर्त्याचे नाव होते. म्हणून, हे कलम देखील लागू होणार नाही.

कलम ६६ (i) परवान्यांच्या आवश्यकतेशी संबंधित आहे म्हणजेच, कोणताही मोटार वाहन मालक कोणत्याही सार्वजनिक ठिकाणी वाहतूक वाहन म्हणून वाहन वापरू शकत नाही किंवा वापरण्यास परवानगी देऊ शकत नाही, मग ते वाहन प्रत्यक्षात कोणतेही प्रवासी किंवा वस्तू वाहून नेत असेल किंवा नसले तरी, प्रादेशिक किंवा राज्य परिवहन प्राधिकरणाने किंवा त्या ठिकाणी वाहन वापरण्यास अधिकृत केलेल्या कोणत्याही विहित प्राधिकरणाने दिलेल्या किंवा प्रतिस्वाक्षरी केलेल्या परवान्याच्या

अटीनुसार वगळता. परंतु, स्टेज कॅरेज परमिट, परमिटमध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कोणत्याही अटींच्या अधीन राहून, वाहनाचा कॉन्ट्रॅक्ट कॅरेज म्हणून वापर करण्यास अधिकृत करेल. परंतु, स्टेज कॅरेज परमिट, परमिटमध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कोणत्याही अटींच्या अधीन राहून, प्रवाशांना घेऊन जाताना किंवा नसतानाही वाहनाचा मालवाहतूक म्हणून वापर करण्यास अधिकृत करू शकतो. परंतु, मालवाहतूक परवाना, परवान्यामध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कोणत्याही अटींच्या अधीन राहून, धारकाला त्याच्याकडून होणाऱ्या व्यापार किंवा व्यवसायासाठी किंवा त्याच्याशी संबंधित मालवाहतूक करण्यासाठी वाहन वापरण्यास अधिकृत करेल.

सदर कलम देखील लागू होणार नाही हे मान्य आहे.

विद्वान ए.पी.पी. वरीलपैकी कोणतेही कलम लागू होणार नाहीत या वस्तुस्थितीवर वाद घालत नाहीत.

१३. हे लक्षात ठेवणे आवश्यक आहे की, कलम २०७ नुसार, पोलीस अधिकारी/किंवा राज्य सरकारने या संदर्भात अधिकृत केलेल्या इतर व्यक्तीला, जर त्यांना असे वाटण्याचे कारण असेल की वाहन नोंदणीशिवाय, परवान्याशिवाय, वाहन चालविण्याचा परवाना नसलेल्या किंवा अनधिकृत मार्गावर चालविणाऱ्या व्यक्तीने चालवले आहे, तर त्यांना मोटार वाहन जप्त करण्याचा अधिकार आहे आणि वाहन या कलमाच्या आवश्यकतांचे पालन करते याची खात्री झाल्यानंतरच वाहन सोडले जाऊ शकते.

१४. वरीलपैकी काहीही या प्रकरणातील तथ्यांना लागू होत नाही. अशा प्रकारे, वाहन ताब्यात ठेवणे स्पष्टपणे अनधिकृत, बेकायदेशीर आणि कोणत्याही अधिकाराशिवाय होते. याचिकाकर्त्याने केलेला एकमेव गुन्हा म्हणजे त्याने नोंदणी प्रमाणपत्र आणि पीयूसी सादर केले नाही ज्यासाठी याचिकाकर्त्याचा चालक/याचिकाकर्ता दंड भरण्यास तयार होता आणि प्रत्यक्षात नंतर तो कागदपत्रेही सादर केली. आरटीओच्या अधिकाऱ्यांनी सदर कागदपत्रे सादर केल्यानंतर आणि दंड भरल्यानंतर वाहन सोडायला हवे होते. याचिकाकर्त्याचे वाहन न सोडण्याचे कारण १५ डिसेंबर २०२० रोजी नवी मुंबई येथील आरटीओने जारी केलेल्या पत्रात असे नमूद केले आहे की, बाळासाहेब चत्तर नावाचा आणखी एक व्यक्ती वाहनाच्या मालकीचा दावा करत होता आणि त्याने जुने नोंदणी प्रमाणपत्र सादर केले होते. संबंधित वेळी वाहन याचिकाकर्त्याच्या नावावर होते हे मान्य आहे. हे रेकॉर्डचा विषय आहे. खरं तर, आरटीओ रेकॉर्डमध्येही वाहन याचिकाकर्त्याच्या नावावर होते. विद्वान ए.पी.पी. यांनी सादर केलेल्या कागदपत्रांच्या खरेपणावर कोणताही संशय व्यक्त केलेला नाही.

१५. आरटीओ अधिकाऱ्यांना वाहनाच्या मालकीची काळजी नव्हती आणि त्यांनी या आधारावर वाहन ताब्यात घेऊ शकले नसते, विशेषतः जेव्हा याचिकाकर्त्याने त्याची मालकी दाखवण्यासाठी आवश्यक असलेली सर्व कागदपत्रे सादर केली होती. आरटीओ अधिकारी अधिकाऱ्यांचा निर्णय घेत नाहीत. प्रतिवादी केवळ वाहनाच्या मूळ मालकाने वाहनावर दावा केला होता म्हणून गाडी ताब्यात घेऊ शकत नव्हते, कारण

याचिकाकर्त्याने सादर केलेल्या कागदपत्रांमध्ये आरटीओ रेकॉर्डमध्येही त्याची मालकी दाखवली होती. याचिकाकर्त्याने सादर केलेल्या कागदपत्रांच्या खरेपणावर वाद नाही. प्रतिवादी आरटीओच्या कृतीतून वाहनाच्या मूळ मालकाशी हातमिळवणी आणि संभाव्य संगनमत दिसून येते. हे मान्य आहे की, या प्रकरणात वाहनाचे मूळ मालक बाळासाहेब चत्तर यांनी वाहन जप्त होईपर्यंत किंवा त्यानंतर लगेचच, प्रतिवादीने १४ डिसेंबर २०२० आणि १५ डिसेंबर २०२० रोजीचे पत्र जारी केले तेव्हा कोणताही एफआयआर दाखल केला नव्हता. वस्तुस्थिती अशी आहे की, मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७(१) अंतर्गत वाहन ताब्यात ठेवण्याचा प्रश्नच उद्भवला नाही. वाहन ताब्यात ठेवणे पूर्णपणे अनधिकृत आणि बेकायदेशीर होते. २०१८ मध्ये वाहन खरेदी केलेल्या याचिकाकर्त्याला डिसेंबर २०२० पासून आजपर्यंत जवळजवळ ७ महिने कार वापरता आली नाही. वाहन रोखून ठेवल्याने वाहनाची स्थिती आणखी बिकट झाली आहे, म्हणजेच टायर आणि वाहनाचे इतर भाग, कारण ते सुमारे ७ महिने निष्क्रिय स्थितीत पडले आहे. प्रतिवादी-आरटीओ अधिकाऱ्यांच्या मनमानी कृतींमुळे याचिकाकर्त्याला प्रचंड त्रास सहन करावा लागला आहे, ज्यांना, प्रत्यक्षात, वाहन रोखण्याचा कायदेशीर अधिकार नव्हता. १४ डिसेंबर २०२० रोजी याचिकाकर्त्याला पाठवलेले पत्र देखील, ज्यामध्ये वाहनाचा कोणताही भाग चुकीचा झाल्यास ते जबाबदार राहणार नाहीत असे म्हटले आहे, ते मोटार वाहन कायद्याच्या कलम २०७ च्या विरुद्ध आहे, कारण कलम २०७ (१) मध्ये वाहनाच्या तात्पुरत्या सुरक्षित ताब्यात घेण्याबद्दल सांगितले आहे.

१६. उपरोक्त बाबी लक्षात घेता, याचिका मंजूर करण्यास पात्र आहे. प्रतिवादी-आरटीओने वाहन तात्काळ सोडावे.

जर अर्जदाराने दंड भरला नाही तर, प्रतिवादी-आरटीओला ४००/- रुपये दंड भरावा.

१७. नवी मुंबई येथील आरटीओच्या अधिकाऱ्यांच्या बेजबाबदार वर्तनाचा विचार करता, महाराष्ट्र राज्याला याचिकाकर्त्याला ५०,०००/- रुपये खर्च देण्याचे निर्देश देणे योग्य ठरेल. हा आदेश मिळाल्यापासून आठ आठवड्यांच्या आत याचिकाकर्त्याला हा खर्च द्यावा लागेल. वाहन अनधिकृतपणे ताब्यात ठेवण्यास जबाबदार असलेल्या दोषी अधिकाऱ्यांकडून राज्याला ही रक्कम वसूल करण्याची परवानगी आहे.

१८. वरील अटींमध्ये नियम पूर्ण करण्यात आला आहे. त्यानुसार याचिका निकाली काढण्यात आली आहे.

१९. २० सप्टेंबर २०२१ रोजी 'अनुपालनासाठी' या मथळ्याखाली सूचीबद्ध करावयाची बाब.

न्यायमूर्ती - रेवती मोहिते डेरे.

अस्वीकरण

या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/ तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरता वापर करता येणार नाही तसेच इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणी करता वैध मानला जाईल.