സେଣ୍ଟ୍ରାଲ୍ କୋଲ୍ ଫିଲ୍ଡସ୍ ଲିମିଟେଡ୍
ବନାମ
ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ

ଏପ୍ରିଲ 29, 1992

[ମଦନ ମୋହନ ପୁଞ୍ଛି ଏବଂ କେ. ରାମାସ୍ୱାମୀ, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିଦ୍ୱୟ]

ବିହାର ଏବଂ ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1930/ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1975:

ଧାରା 2 (c) ଏବଂ 6/2 (b) – 'ମୋଟର ଯାନ' - ସଂଜ୍ଞାରେ ସଂଶୋଧନ - ପିଛିଲା ଭାବେ ପ୍ରୟୋଗ - ବୈଧ କି- ଡମ୍ପର ଗୁଡିକ ରକର୍ସ ଗୁଡିକ ଇତ୍ୟାଦି- ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ଟିକସ ଲାଗୁ ହୋଇପାରିବ କି ।

ଆବେଦନକାରୀ କମ୍ପାନୀଗୁଡ଼ିକ ଖଣି ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟରେ ନିୟୋଜିତ ଥିଲେ ଏବଂ ଏହି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସମୟପାଇଁ ସେମାନଙ୍କର ଆଇନଗତ ଅଧିକାର ଥିବା ଅଞ୍ଚଳ ମଧ୍ୟରେ ଡମ୍ପର ଗୁଡିକ ଏବଂ ରାକର ଗୁଡିକ ସମେତ ବିଭିନ୍ନ ଯନ୍ତ୍ରପାତି ବ୍ୟବହାର କରିଥିଲେ । ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1939 ଅନୁଯାୟୀ ଉକ୍ତ ମେସିନଗୁଡ଼ିକୁ ଯାନ ଭାବେ ପଞ୍ଜୀକୃତ କରିବାକୁ ଏବଂ ବିହାର ଏବଂ ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1930ର ଧାରା 6 ଅନୁଯାୟୀ ତଥା ମାଡ୍ରାସ ଯାନ (ଟିକସ) ଅଧିନିୟମ, 1931 ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦେବାକୁ କହିଥିଲେ । ଟିକସ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (c) ଏବଂ ଟିକସ ଦାବି ଧାରା 6 ରେ, 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞାକୁ ସୂଚିତ କରେ ।

ବଲାଣୀ ଓର୍ସ ଲିମିଟେଡ୍ ଇତ୍ୟାଦି ବନାମ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ, **[1975] 2 ଏସ.ସି.ଆର. 138ରେ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ରାୟ ଦେଇଛନ୍ତି ଯେ 1956 ସଂଶୋଧନ ପୂର୍ବରୁ ବିଦ୍ୟମାନ 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞା ଟିକସ ଅଧିନିୟମରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇଥିବା ଭଳି ପ୍ରୟୋଗ ହେବ । ଏହା ସହିତ, ଡମ୍ପର ଗୁଡିକ ଏବଂ ରକର୍ସ ଗୁଡିକ ଟିକସ ଜାଲରୁ ବାହାରି ଯାଇଥିଲେ ଯଦିଓ ସେମାନେ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜୀକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ଥିଲେ, ଏବଂ ଟ୍ରାକ୍ଟେୟାର ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜୀକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ନଥିଲା କିମ୍ବା ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଯୋଗ୍ୟ ନଥିଲା ।**

ଉପରୋକ୍ତ ନିର୍ଣ୍ଣୟର ପରିଣାମ ସ୍ୱରୂପ ଅନେକ ଫେରସ୍ତ ଆବେଦନ ଅନୁମାନ କରି, ଉତ୍ତରଦାତା ରାଜ୍ୟର ରାଜ୍ୟପାଳ ଓଡିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଆଇନ (ସଂଶୋଧନ) ଅଧ୍ୟାଦେଶ, 1975 ଜାରି କରିଥିଲେ । ଏହି ଅଧ୍ୟାଦେଶର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ କେବଳ ଟିକସ ଫେରସ୍ତ ଦାବି ବନ୍ଦ କରିବା ନୁହେଁ, ବରଂ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଟିକସକୁ ପିଛିଲା ପ୍ରଭାବ ସହିତ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ରଖିବା ।

ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ଦାବିକୁ ଅଧ୍ୟାଦେଶ ଦ୍ୱାରା ହଟାଇ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଠାରୁ ନୂତନ ଟିକସ ଦାବି କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପୂର୍ବ ମକଦ୍ଦମାରେ ଜଡିତ ଟିକସ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଦାବି ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଆବେଦନକାରୀମାନେ ଅଧ୍ୟାଦେଶ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନକୁ ଆପତ୍ତି କରି ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦ୍ୱାରସ୍ଥ ହୋଇଥିଲେ । ଇତି ମଧ୍ୟରେ ଅଧ୍ୟାଦେଶ ବଦଳରେ ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, **1975** ପାରିତ ହୋଇଥିଲା । **1975** ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ଏହାର ପିଛିଲା ପ୍ରଭାବ ଉପରେ ଆପତ୍ତିକୁ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ରାୟ ବିରୋଧରେ ବ୍ୟଥିତ ହୋଇ ଆବେଦନକାରୀମାନେ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ବର୍ତ୍ତମାନର ଆବେଦନକୁ ଦାୟର କରିଛନ୍ତି ।

ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ତରଫରୁ ଏହା ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ଗୁଡିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ନୁହେଁ ଏବଂ ତେଣୁ ଏହା **1975** ଅଧିନିୟମର ଧାରା **2 (b)** ର ପରିସର ବାହାରେ ଏବଂ ତେଣୁ ଟିକସ ଦାବି ଧାରାର ପରିସର ମଧ୍ୟରେ ନୁହେଁ ।

ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକୁ ଖାରଜ କରି, ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ

ନିର୍ଣ୍ଣୟ କଲେ : **1.** ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏହି ସିଦ୍ଧାନ୍ତରେ ପହଞ୍ଚି ଯଥାର୍ଥ ଥିଲେ ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ଗୁଡିକ ହେଉଛି ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କିମ୍ବା ଉପଯୁକ୍ତ ଯାନ ଏବଂ ଏହା ସ୍ୱତଃ ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାରେ କୁହାଯାଇଥିବା ପରି ମୋଟର ଯାନ ହୋଇଥିବାରୁ, ସେମାନଙ୍କର ବ୍ୟବହାର କିମ୍ବା ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ଆଧାରରେ ଟିକସ ଦେବାକୁ ବାଧ୍ୟ ଥିଲା; ଯାହାର ନେଟୱାର୍କ, ରାଜ୍ୟ ବିସ୍ତାର କରେ, ଏହାକୁ ବଜାୟ ରଖେ ଏବଂ ମୋଟର ଯାନର ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଲବ୍ଧ ରଖେ ଏବଂ ତେଣୁ ଏକ ନିୟନ୍ତ୍ରକ ଏବଂ କ୍ଷତିପୂରକ ଟିକସ ଦେବାକୁ ହକଦାର ।

2. ନଥିରେ ଉପଲବ୍ଧ ତଥ୍ୟ ଆଧାରରେ ଏହା ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଛି ଯେ କେତେକ ରାଜ୍ୟରେ ଡମ୍ପରମାନଙ୍କୁ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ଘଣ୍ଟାପ୍ରତି ସର୍ବାଧିକ **16** କିଲୋମିଟରରୁ କମ୍ ବେଗରେ ଏବଂ ପୋଲ ଓ କାଲଭାର୍ଟରେ ଘଣ୍ଟାପ୍ରତି ସର୍ବାଧିକ **8** କିଲୋମିଟରରୁ କମ୍ ବେଗରେ ଚାଲିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । ତେଣୁ, ସେମାନଙ୍କର କିଛି ନୀତି ଉପରେ ସ୍ଥିର ହୋଇଥିବା ସର୍ବନିମ୍ନ ଓଜନ ଏବଂ ନିରାପଦ ଭାରଯୁକ୍ତ ଓଜନ ରହିଛି । ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ଡମ୍ପରଗୁଡ଼ିକର ଦୃଶ୍ୟ ମଧ୍ୟ ଏକ ପ୍ରମୁଖ କାରଣକୁ ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଏହି ଡମ୍ପରଗୁଡ଼ିକ କ୍ୟାଟର୍ ପିଲର କିମ୍ବା ସାମରିକ ଟ୍ୟାଙ୍କ ପରି ଚେନ୍ ପ୍ଲେଟ୍ ତୁଳନାରେ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ବିପରୀତରେ ଟାୟାରରେ ଚାଲିଥାଏ । ରବର ଟାୟାର ବ୍ୟବହାର ଦ୍ୱାରା ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ସେଗୁଡିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇଛି, ଯାହାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ସେଗୁଡିକ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ । ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ବେଗରେ ଦୌଡ଼ିବା ପାଇଁ କେତେକ ସ୍ଥାନରେ ସେଗୁଡ଼ିକର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି, ଏହାର ଅର୍ଥ ଏହା ନୁହେଁ ଯେ ସେମାନେ ସେହି ସ୍ଥାନରୁ ବିଚ୍ୟୁତ ହେବେ, ନଚେତ୍ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ହେବ ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ । ଏହି ଯାନଗୁଡ଼ିକର ସ୍ୱଭାବ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ କରେ ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ କେବଳ କାରଖାନା କିମ୍ବା ଆବଦ୍ଧ ପରିସରରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ଉପଯୋଗୀ ନୁହେଁ । ଡମ୍ପର କିମ୍ବା ରାକରଗୁଡ଼ିକ ଭାରୀ ଏବଂ ସେଗୁଡ଼ିକୁ ରାସ୍ତାକୁ ନଷ୍ଟ ନକରି ଗତି କରିପାରିବେ ନାହିଁ, ଏହାର ଅର୍ଥ ଏହା ନୁହେଁ ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ । ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ 'ଉପଯୋଗୀ' ଶବ୍ଦକୁ ସମ୍ବିଧାନର ତାଲିକା **2**ର ପ୍ରବେଶିକା **57**ରେ ରହିଥିବା ଶବ୍ଦ ଆଧାରରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରି ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାରେ

'ଉପଯୁକ୍ତ' ବୋଲି ପଠନ କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ ଏହା କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ଗୁଡିକ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କିମ୍ବା ଉପଯୁକ୍ତ ନଥିଲା ।

ବଲାଣି ଓର୍ସ ଲିମିଟେଡ୍ ଇତ୍ୟାଦି ବନାମ *ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ଇତ୍ୟାଦି,* **[1975] 2 ଏସ୍.ସି.ଆର୍. 138, ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।**

ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ଅଧିକାରିତା : ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 868/1977 ।

ଓ. ଜେ. ସି. ନଂ. 1222/1975ରେ ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ତା 30.8.1976 ରିଖର ରାୟ ଏବଂ ଆଦେଶରୁ ।

ଏହା ସହିତ

1977 ମସିହାର ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 385, 2169 ଏବଂ 2170 ।

ଉପସ୍ଥିତ ପକ୍ଷମାନଙ୍କ ତରଫରୁ ଭି. ଆର. ରେଡ୍ଡୀ, ଅତିରିକ୍ତ ସଲିସିଟର୍ ଜେନେରାଲ୍, ଅଶୋକ କେ. ସେନ୍, ନରସିଂହ ପି.ଏସ୍., ଅନିପ୍ ସାଠେ, ଏଚ୍. କେ. ପୁରୀ, ସୁଶ୍ରୀ ସୁନୀତା ଚାଟାର୍ଜୀ, ଜି.ଏସ୍. ଚାଟାର୍ଜୀ (ଏନ୍.ପି.), ସି.ଏଲ୍. କାଲିଆ ଏସ୍.ଆର୍. ଗ୍ରୋଭର୍ (ଏନ୍.ପି.), ଆର୍.କେ. ମେହେଚ୍ଚା ଏବଂ ଆର୍.କେ. ମାହେଶ୍ୱରୀ ।

ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ପୁଞ୍ଚିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ରାୟ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ଦ୍ୱାରା ଏହି ଚାରୋଟି ଆବେଦନର ଉତ୍ସ *ବଲାଣି ଓର୍ସ ଲିମିଟେଡ ଇତ୍ୟାଦି* ବନାମ *ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ଇତ୍ୟାଦି,* [1975] 2 ଏସ.ସି.ଆର. 138 ରେ ରହିଛି । 1975 ମସିହାର ମୂଳ ଅଧିକାରିତା ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା 1266, 1267, 1222 ଏବଂ 1166 ରେ ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦ୍ୱାରା 30 ଅଗଷ୍ଟ, 1976 ରେ ପାରିତ ସାମୂହିକ ରାୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏଗୁଡ଼ିକ ନିର୍ଦ୍ଦେଶିତ । ଯେହେତୁ ଆବେଦନକାରୀ ମାନଙ୍କର ଏକ ସମାନ କାରଣ ରହିଛି, ତେଣୁ ପ୍ରତ୍ୟେକ ମାମଲାର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ତଥ୍ୟର ଆଶ୍ରୟ ନନେଇ ଏହି ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକୁ ଏକ ସାମୁହିକ ରାୟ ଦ୍ୱାରା ସୁବିଧାଜନକ ଭାବରେ ସମାଧାନ କରାଯାଇପାରିବ ।

ଆବେଦନକାରୀମାନେ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟରେ ଖଣି କାର୍ଯ୍ୟକଳାପରେ ନିୟୋଜିତ ସୀମିତ କମ୍ପାନୀ । ଏହି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ସେମାନେ ସେହି ରାଜ୍ୟରେ ବିପୁଳ ପରିମାଣର ଜମି ରଖିଛନ୍ତି । ସେମାନେ ଏହି ଅଞ୍ଚଳକୁ ବିଭିନ୍ନ ଉପାୟରେ ଚିହ୍ନିତ କରିଛନ୍ତି କିମ୍ବା ଆବଦ୍ଧ କରିଛନ୍ତି, ଯେପରିକି ସୀମା ସ୍ତମ୍ଭ ସ୍ଥାପନ, ଚେକ୍-ଗେଟ୍ ନିର୍ମାଣ, ଗର୍ତ୍ତ ଖୋଳିବା ଇତ୍ୟାଦି, ସେମାନଙ୍କର ଖଣି ଖନନ କାର୍ଯ୍ୟକୁ ସୁଗମ କରିବା ପାଇଁ ସେମାନେ ସେହି ଅଞ୍ଚଳରେ ଯୋଗାଯୋଗ ରାସ୍ତା ମଧ୍ୟ ନିର୍ମାଣ କରିଛନ୍ତି । ଜନସାଧାରଣଙ୍କ କୌଣସି ସଦସ୍ୟଙ୍କୁ ପୂର୍ବ ଅନୁମତି ବିନା ଚୁକ୍ତିରେ ନେଇଥିବା ସେହି ଜମି ପରିସରରେ ପ୍ରବେଶ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ନାହିଁ । ସେମାନଙ୍କର କାର୍ଯ୍ୟକଳାପକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ଆବେଦନକାରୀମାନେ ସେମାନଙ୍କର ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସମୟପାଇଁ ଚୁକ୍ତିରେ ନେଇଥିବା ଅଞ୍ଚଳ ମଧ୍ୟରେ ବିଭିନ୍ନ

ପ୍ରକାରର ଯନ୍ତ୍ରପାତି ବ୍ୟବହାର କରନ୍ତି । କିନ୍ତୁ, ତୁରନ୍ତ ଆମେ ସେଗୁଡିକ ମଧ୍ୟରୁ ଦୁଇଟି ସହିତ ସିଧାସଳଖ ଭାବେ ଜଡ଼ିତ, ଅର୍ଥାତ୍, ବିଭିନ୍ନ ମୂଲ୍ୟର ଡମ୍ପର ଗୁଡିକ, ଏବଂ ରକର ଗୁଡିକ, ଯାହା ଡମ୍ପର ସହିତ ସମାନ, କିନ୍ତୁ ସେମାନଙ୍କଠାରୁ ଭାରୀ । ସେଗୁଡିକର ସଂରଚନା ଏକ ସରଳ ଆକୃତି ଏବଂ ପରିଚାଳନା କରିବାକୁ ସହଜ ହୋଇଥିବାରୁ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର ଗୁଡିକ ବୃହତ୍ ସାମଗ୍ରୀ, ନିର୍ମାଣ ସାମଗ୍ରୀ, ଖଣି ଉତ୍ପାଦ, କୃଷି ଏବଂ ଜଙ୍ଗଲ ଉତ୍ପାଦ, ମାଟି, ପଥର, ଇଟା, କଂକ୍ରିଟ, ସିମେଣ୍ଟ ମସଲା ଇତ୍ୟାଦି ବହନ କରିବା ପାଇଁ ଜଣାଶୁଣା । ନିର୍ମାଣ ସାମଗ୍ରୀ ଧାରଣ କରୁଥିବା ଅଭିବନ୍ଧିତ ଉପକରଣକୁ ଉନ୍ମୁକ୍ତ କରି ଖଲାସ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ କରାଯାଏ । ଡମ୍ପର ଏହାର ନିର୍ମାଣ ସାମଗ୍ରୀ ଖାଲି କରିବା ପାଇଁ ମାତ୍ର କିଛି ସେକେଣ୍ଡରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଆବଶ୍ୟକ କରେ ନାହିଁ ଏବଂ ପାହାଡ ଉପରେ କିମ୍ବା ତଳେ ରାସ୍ତାରେ ପରିଚାଳିତ ହେବା ସମୟରେ ଏହାର ଭାର ଅସନ୍ତୁଳିତ ହୋଇଥାଉ କିମ୍ବା ଯେତେବେଳେ ଭାର ସହଜରେ ବାହାରକୁ ଯାଇନଥାଏ, ଡ୍ରାଇଭରଙ୍କୁ କୌଣସି ଅସୁବିଧା ଦିଏ ନାହିଁ । ଉପରୋକ୍ତ ଯନ୍ତ୍ରଗୁଡ଼ିକର ବର୍ଣ୍ଣନା ବଲାଣି ଖଣିଜ ଓର୍ସ ମାମଲାରୁ ନିଆଯାଇଛି ।

1961 ମସିହାରେ କୌଣସି ନା କୌଣସି ଆକାରରେ ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ଏହାର ଅଧିକାରୀମାନଙ୍କ ମାଧ୍ୟମରେ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1939 (ଏହା ପରେ 'ଅଧିନିୟମ' ଭାବରେ ସୂଚିତ) ଅନୁଯାୟୀ ସେମାନଙ୍କ ପୂର୍ବୋକ୍ତ ମେସିନଗୁଡ଼ିକୁ ଯାନ ଭାବରେ ପଞ୍ଜୀକୃତ କରିବାକୁ ଏବଂ ବିହାର ଏବଂ ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1930 (ଏହା ପରେ 'ଟିକସ ଅଧିନିୟମ' ଭାବରେ ସୂଚିତ) ର ଧାରା 6 ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦେବାକୁ କୁହାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ଅଦ୍ୟାବଧି ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଛି । ମାଡ୍ରାସ ପ୍ରେସିଡେନ୍ସିରୁ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟକୁ ସ୍ଥାନାନ୍ତରିତ ହୋଇଥିବା ଅଞ୍ଚଳରେ ସମାନ ଦାବି କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଠାରେ ଏକ ଭଗିନୀ ଆଇନ ଭାବେ ଜଣାଶୁଣା ମାଡ୍ରାସ ଯାନ (ଟିକସ) ଅଧିନିୟମ, 1931, ଯାହା ଅଦ୍ୟାବଧି ସଂଶୋଧିତ ହୋଇଛି, ଆଧାରରେ, ଏବଂ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ସହିତ ସମାନ ଭାବରେ ଲାଗୁ ହୋଇଥିଲା । (ବର୍ତ୍ତମାନଠାରୁ ଟିକସ ଅଧିନିୟମକୁ ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ଅର୍ଥ ଉଭୟ ଆଇନକୁ ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା) । ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ କେବଳ ଉପରୋକ୍ତ ପ୍ରକାରର ଯାନଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜୀକରଣ କରିବାକୁ ଏବଂ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦେବାକୁ କୁହାଯାଇ ନଥିଲା, ବରଂ ସେମାନଙ୍କ ପାଖରେ ଥିବା ଏବଂ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିବା ଅନ୍ୟ ଯାନଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ସମାନ ଦାବି କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ସହିତ ଆମେ ବର୍ତ୍ତମାନ ସମ୍ପୃକ୍ତ ନାହୁଁ । ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ଯଥେଷ୍ଟ ଯେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କୌଣସି ନା କୌଣସି ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଏପରି କିଛି ଯାନ ଥିଲା, ଯାହା ଉପରେ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସ୍ୱୀକାର କରିଥିଲା ଯେ ଗୋଟିଏ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ ଅଧିନିୟମ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଲାଗୁ ହୋଇନଥାଏ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନଙ୍କ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଲାଗୁ ହୋଇନଥାଏ ବୋଲି ନ୍ୟାୟସଙ୍ଗତ ଭାବେ ଏହା ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା । ଏହା ହେଉଛି ଅବଶିଷ୍ଟ ପ୍ରକାରର ଯାନ ଯାହା ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କୁ ବିଧାନ ଗୁଡିକ ସନ୍ଦର୍ଭରେ ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାରେ ସେମାନଙ୍କର ପ୍ରକୃତି ଉପରେ ରାୟ ଦେବାର କାରଣ ହୋଇଥିଲା । ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ଯଦିଓ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜୀକୃତ ହୋଇପାରିବ, ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ, ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସେମାନେ କେବଳ ସମ୍ପୃକ୍ତ ମାଲିକଙ୍କ ପରିସର ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରୁଛନ୍ତି । ଏ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟ୍ରାକ୍ଟେୟାର୍ ସମ୍ବନ୍ଧରେ, ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ଯେ ସେଗୁଡିକ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜୀକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ କିମ୍ବା ଟିକସ ଅଧିନିୟମ

ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ । ସେତେବେଳେ ବଲାଣି ଓର୍ସ ଲିମିଟେଡ (ଏଠାରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ ଜଣେ) ଦ୍ୱାରା ଉଠାଯାଇଥିବା ଟିକସ ଅଧିନିୟମର ସାମ୍ବିଧାନିକ ବୈଧତା ବିଷୟରେ ପ୍ରଶ୍ନର ବିମର୍ଶ କରାଯାଇ ନଥିଲା, କାରଣ ଏହାକୁ ବ୍ୟବହାରିକ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯାଉଥିଲା ।

ବିଧାନ ପାଳିକାର ଇତିହାସରେ ଯେପରି ରହିଛି, ଏହି ଅଧିନିୟମ ଏବଂ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ସବୁବେଳେ ପରିପୂରକ କିମ୍ବା ପରସ୍ପର ସହ ଜଡ଼ିତ ରହିଆସିଛି । ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ସମୟ ସମୟରେ ସଂଶୋଧନ ଦ୍ୱାରା ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ସନ୍ଦର୍ଭ ଦ୍ୱାରା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଛି । ଟିକସ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (c) ରେ ଏବଂ କ୍ରମିକ ଭାବରେ ଚାର୍ଜିଂ ଧାରା 6 ରେ, 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞା ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞା କୁ ସୂଚିତ କରେ । ବଲାଣି ଓରସ୍ ମାମଲାରେ ଯେଉଁ ପ୍ରସଙ୍ଗ ଉଠିଥିଲା, ତାହା ହେଉଛି; ବିଧାନମଣ୍ଡଳ 'ମୋଟର ଯାନ' ଅଭିବ୍ୟକ୍ତିର ସଂଜ୍ଞାକୁ ଆଇନ ଅଧୀନରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବାକୁ ଚାହୁଁଥିଲା କି, ଯାହା ସେତେବେଳେ ବିଦ୍ୟମାନ ଥିଲା, କିମ୍ବା ସମୟ ବ୍ୟବଧାନରେ ଏହା ଯେପରି ବିଦ୍ୟମାନ ଥାଇପାରେ? ଏହା ସଂଶୋଧନର ପୂର୍ବ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଏବଂ ସଂଶୋଧନର ପରବର୍ତ୍ତୀ ବ୍ୟବସ୍ଥାକୁ ପାଖାପାଖି ରଖି ଭାବନାକୁ ସୁଗମ କରିବ :-

ସଂଶୋଧନ ପୂର୍ବରୁ ଧାରା 2 (18) ।	1956 ର ଅଧିନିୟମ 100 ଦ୍ୱାରା ସଂଶୋଧନ ପରେ ଧାରା 2 (18)
"ମୋଟର ଯାନ'ର ଅର୍ଥ ହେଉଛି କୌଣସି ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଭାବରେ ଚାଳିତ ଯାନ, ଯାହାର ଚାଳନ ଶକ୍ତି ବାହ୍ୟ କିମ୍ବା ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉତ୍ସରୁ ପ୍ରେରଣ ହୋଇଥାଉ, ଯାହା ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଅନୁକୂଳିତ ହୋଇଥାଏ, ଏବଂ ଏଥିରେ ଏକ ଚେସିସ୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଥାଏ ଯାହା ସହିତ ଏକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକୃତି ସଂଲଗ୍ନ ହୋଇନାହିଁ ଏବଂ ଏକ ଟ୍ରେଲର୍; କିନ୍ତୁ ସ୍ଥିର ରେଳ ଧାରଣା ଉପରେ ଚାଲୁଥିବା କିମ୍ବା କେବଳ ମାଲିକଙ୍କ ପରିସରରେ ବ୍ୟବହୃତ ଏକ ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରେ ନାହିଁ ।	"ମୋଟର ଯାନର ଅର୍ଥ ହେଉଛି କୌଣସି ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଭାବରେ ଚାଳିତ ଯାନ ଯାହା, ବାହ୍ୟ ହେଉ କିମ୍ବା ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉତ୍ସରୁ ଚଳନ କ୍ଷମତା ପ୍ରେରିତ ହୋଇଥାଉ, ରାସ୍ତା ଉପରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଅନୁକୂଳିତ ହୋଇଛି, ଏବଂ ଏଥିରେ ଏକ ଛାଞ୍ଚ ଯାହା ସହିତ ଏକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକୃତି ସଂଲଗ୍ନ ହୋଇନାହିଁ ଏବଂ ଏକ ଟ୍ରେଲର୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ; କିନ୍ତୁ ସ୍ଥିର ରେଳ ଧାରଣା ଉପରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନ କିମ୍ବା କେବଳ ଏକ କାରଖାନାରେ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଆବଦ୍ଧ ପରିସରରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପ୍ରକାରର ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ନୁହେଁ ।

ଯେହେତୁ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ସମ୍ମୁଖରେ ବିତର୍କ ହୋଇଥିଲା ଯେ ଏହି ଦୁଇଟି ସଂଜ୍ଞା ମଧ୍ୟରୁ କେଉଁଟି ଟିକସ ଅଧିନିୟମର ଅଂଶବିଶେଷ, ଯାହା ସୃଷ୍ଟି ହୋଇଥିବା ଦାବିକୁ ପରିଚାଳନା କରିପାରିବ, ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବେ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ଯେ 1956ରେ ସଂଶୋଧନ ପୂର୍ବରୁ ଥିବା 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞା ଲାଗୁ ହେବ, କାରଣ ତାହା ହିଁ ଟିକସ ଅଧିନିୟମରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇଥିଲା । ସେହି ଦୃଷ୍ଟିକୋଣ ଆଧାରରେ ସଂଶୋଧନ ପୂର୍ବ ସଂଜ୍ଞାକୁ ଲାଗୁ କରି ନିର୍ଣ୍ଣୟ ନିଆଯାଇଥିଲା । ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କଲେ:–

> "ଏହି ତିନୋଟି କମ୍ପାନୀ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ଅଞ୍ଚଳର ସ୍ୱଭାବରୁ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ଏହି ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକର ବିଷୟବସ୍ତୁରେ ରହିଥିବା ମେସିନ୍ ଗୁଡିକ ନିଜ ନିଜ ଖଣି ଅଞ୍ଚଳରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଚତୁଃପାର୍ଶ୍ୱରେ କୌଣସି ବାଡ଼ କିମ୍ବା କଣ୍ଟା ତାର ନାହିଁ, କେବଳ ଏହି ତଥ୍ୟ ଆଧାରରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସମୟ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିରେ ନେଇଥିବା ଜମିର ପରିସର ନିର୍ଣ୍ଣାୟକ ହେବନାହିଁ । ଏହା ଦର୍ଶାଇବା ପାଇଁ ପ୍ରମାଣ ଅଛି ଯେ ଜନସାଧାରଣଙ୍କୁ ପୂର୍ବ ଅନୁମତି ବିନା ଭିତରକୁ ଯିବାକୁ ଅନୁମତି ନାହିଁ, ସେଠାରେ ଫାଟକ ଅଛି ଏବଂ ପ୍ରବେଶ ଏବଂ ପ୍ରସ୍ଥାନ ଉପରେ ଗାର୍ଡଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଏ, ଯେଉଁମାନେ ଏହା ମଧ୍ୟ ନିଶ୍ଚିତ କରନ୍ତି ଯେ କୌଣସି ଅନଧିକୃତ ବ୍ୟକ୍ତି ଖଣି ଅଞ୍ଚଳକୁ ପ୍ରବେଶ କରିପାରିବେ ନାହିଁ, ଏହି ସବୁ ସୂଚିତ କରେ ଯେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଖଣି ଅଞ୍ଚଳ ଗୁଡିକ ଟିକସ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (c) ଅନୁଯାୟୀ ବ୍ୟତିକ୍ରମ ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ ଆବଦ୍ଧ ପରିସର ଅଟନ୍ତି ।"

ଏହା ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର ଗୁଡିକୁ ଟିକସ ପରିସରରୁ ବାଦ୍ ଦେଇଥିଲା, ଯଦିଓ ସେମାନେ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜିକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ଥିଲେ । ଟ୍ରାକ୍ଟ୍ରୋର ଗୁଡିକ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜିକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ କିମ୍ବା ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଯୋଗ୍ୟ ନୁହେଁ ବୋଲି ବିଚାର କରାଯାଇଥିଲା, କାରଣ ସେଗୁଡିକ ମଧ୍ୟ କେବଳ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ତଥା ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନ ନିମିତ୍ତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ନଥିଲା, କିମ୍ବା ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (25) ର ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ ଏକ ସାର୍ବଜନୀନ ସେବା ଯାନ ଭାବରେ ରଖାଯାଇ ନଥିଲା । ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ନିମ୍ନମତେ ବିଚାର କରିଥିଲେ:-

> "ଯେତେ ଦୂର ଏହି ଅଧିନିୟମ ସମ୍ପୃକ୍ତ, ଏହି ତଥ୍ୟକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ହେଉଛି ମୋଟର ଯାନ ଯାହା ସଂଶୋଧନ ପୂର୍ବରୁ ଥିବା ପରି ସେହି ବର୍ଗରୁ ବାହାର କରାଯାଇ ନାହିଁ, ସଂଶୋଧନ ପରେ ସେଗୁଡିକର ପଞ୍ଜୀକୃତ କରିବାକୁ ପଡିବ ଏବଂ କେବଳ ଏକ ବୈଧ ଲାଇସେନ୍ସ ଧାରଣ କରିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହୋଇପାରିବ । ଟ୍ରାକ୍ଟ୍ରୋର ଯଦିଓ ସେହି ଶବ୍ଦର ସଂଜ୍ଞା ମଧ୍ୟରେ ଏକ ମୋଟର ଯାନ ହୋଇପାରେ, ଏହା ଏକ ମାଲବାହୀ ଯାନ ନୁହେଁ କିମ୍ବା ଯାତ୍ରୀ ବହନ କରୁଥିବା ଯାନ ନୁହେଁ କିମ୍ବା ଏହା ଏପରି ସ୍ଥାନରେ ପରିଚାଳିତ ହେଉନାହିଁ ଯେଉଁଠାରେ ଜନସାଧାରଣଙ୍କ ପ୍ରବେଶ ଅଧିକାର ରହିଛି । ଯେହେତୁ ଏହା ଉପରୋକ୍ତ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ କରେ ନାହିଁ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର କରେ ନାହିଁ, ଏହା ଏକ ଯାନ ନୁହେଁ ଯାହାକୁ ପଞ୍ଜୀକୃତ କରିବାକୁ ପଡିବ କିମ୍ବା କେବଳ ଲାଇସେନ୍ସ ଧାରଣ କରିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହେବ ।"

ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାର ପରିଣାମ ସ୍ୱରୂପ ଅନେକ ଫେରସ୍ତ ଆବେଦନ ଅନୁମାନ କରି ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟର ରାଜ୍ୟପାଳ 11.2.1975 ତାରିଖରେ ଏକ ଅଧ୍ୟାଦେଶ ଜାରି କରିଥିଲେ ଯାହା ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଆଇନ (ସଂଶୋଧନ) ଅଧ୍ୟାଦେଶ, 1975 ଭାବରେ ଜଣାଶୁଣା । ଏହାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ କେବଳ ଟିକସ ଫେରସ୍ତ ଦାବି ସମାପ୍ତ କରିବା ନୁହେଁ, ବରଂ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଆଦାୟଯୋଗ୍ୟ ଟିକସକୁ ପିଛିଲା ପ୍ରଭାବ ସହିତ ରଖିବା ମଧ୍ୟ

ଥିଲା । ତେଣୁ 'ମୋଟର ଯାନ' କୁ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରୁଥିବା ଟିକସ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (c) କୁ ନିମ୍ନଲିଖିତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ସହିତ ପ୍ରତିସ୍ଥାପିତ କରାଯାଇଥିଲା:-

> "କୌଣସି ନ୍ୟାୟାଳୟର କୌଣସି ରାୟ କିମ୍ବା ଆଦେଶରେ ଯାହା କିଛି ଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ, 'ମୋଟର ଯାନ'ର ଅର୍ଥ ହେଉଛି କୌଣସି ଯାନ୍ତ୍ରିକ ଭାବରେ ଚାଳିତ ଯାନ ଯାହା, ବାହ୍ୟ ହେଉ କିମ୍ବା ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ଉତ୍ସରୁ ଚଳନ କ୍ଷମତା ପ୍ରେରିତ ହୋଇଥାଉ, ରାସ୍ତା ଉପରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇଛି, ଏବଂ ଏଥିରେ ଏକ ଛାଞ୍ଚ ଯାହା ସହିତ ଏକ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଆକୃତି ସଂଲଗ୍ନ ହୋଇନାହିଁ ଏବଂ ଏକ ଟ୍ରେଲର୍ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ; କିନ୍ତୁ ସ୍ଥିର ରେଳ ଧାରଣା ଉପରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନ କିମ୍ବା କେବଳ ଏକ କାରଖାନାରେ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଆବଦ୍ଧ ପରିସରରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପ୍ରକାରର ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ନୁହେଁ ।"

ଏହା ସରଳ ଏବଂ ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ପୂର୍ବ ସଂଶୋଧନର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ଧାରା 2 (c) ରେ ପୂର୍ବରୁ କରାଯାଇଥିବା ପରି ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ସିଧାସଳଖ ଏହି ବିଷୟ ଉପରେ ପିଛିଲା ଭାବରେ ଆଇନ ପ୍ରଣୟନ କରିବା, ଯାହା ଦ୍ୱାରା ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (18) ର ସଂଶୋଧନ ପରବର୍ତ୍ତୀ ପ୍ରଭାବକୁ ସମାନ ଭାବରେ ଅଣାଯାଇପାରିବ । ନିର୍ବିବାଦିତ ଭାବରେ, ବଲାଣି ଓରସ୍ ମାମଲାର ପରିଣାମ ସ୍ୱରୂପ ଏବଂ ବଲାଣି ଓରସ୍ ମାମଲା ଅନୁସରଣରେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ଅନ୍ୟ ନିଷ୍ପତ୍ତି ଅନୁଯାୟୀ ବକେୟା ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ଦାବି ସଂଶୋଧନକାରୀ ଅଧ୍ୟାଦେଶ ଦ୍ୱାରା ସମାପ୍ତ କରିଦିଆଯାଇଥିଲା । ଟିକସ ଦାୟିତ୍ୱର ପୁନରୁତ୍ଥାନ ଉପରେ, ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଠାରୁ ନୂତନ ଟିକସ ଦାବି କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପୂର୍ବ ମକଦ୍ଦମାରେ ଜଡିତ ଟିକସ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ପ୍ରାର୍ଥନା ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଏବଂ ଅଧ୍ୟାଦେଶକୁ ଆପତ୍ତି କରି ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟକୁ ଯିବାକୁ ଏହା ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ ସୁଯୋଗ ଦେଇଥିଲା । ଇତି ମଧ୍ୟରେ ଏହି ଅଧ୍ୟାଦେଶ ବଦଳରେ 1975ର ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ 39 ପାରିତ ହୋଇଥିଲା, ଯାହା 3.10.1975ରେ ଏକ ଅଧିନିୟମରେ ପରିଣତ ହୋଇଥିଲା । ମୋଟର ଯାନର ଟିକସ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଆଇନକୁ ଏକତ୍ର କରିବା ଏବଂ ସଂଶୋଧନ କରିବା ପାଇଁ ଏହା ଏକ ଅଧିନିୟମ ଥିଲା । ଉପରେ ଯେପରି ଦର୍ଶାଯାଇଛି, ଏହି ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (b) ରେ 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଜ୍ଞା ରହିଛି, ଯାହା ଅଧିନିୟମର ଧାରା 2 (18) ରେ 'ମୋଟର ଯାନ' ର ସଂଶୋଧନ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସଂଜ୍ଞା ସହିତ ସମାନ ଅଟେ ।

ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ସମ୍ମୁଖରେ ଆବେଦନକାରୀ ମାନଙ୍କ ଦାବିଗୁଡ଼ିକ ହେଲା:-

(a) ସଂଶୋଧିତ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ କ୍ଷମତାତୀତ, ନିଷ୍କ୍ରିୟ ଏବଂ ଅମାନ୍ୟ ଅଟେ ବୋଲି ଘୋଷଣା କରିବା ପାଇଁ;

(b) ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଡମ୍ପର, ରକର୍ସ ଇତ୍ୟାଦି ଉପରେ କୌଣସି ଟିକସ ଲାଗୁ କରିବା ଏବଂ ଆକ୍ଷେପିତ ସଂଶୋଧିତ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ସେମାନଙ୍କ କ୍ଷମତାର କଥିତ ପ୍ରୟୋଗରେ ଏହାକୁ ଆଦାୟ କରିବାରୁ ବିରୋଧୀ ପକ୍ଷଙ୍କୁ ନିଷେଧ କରିବା; ଏବଂ

(c) 1.10.1974 ରୁ 31.3.1975 ଅବଧି ପାଇଁ ପ୍ରତିବାଦ ପୂର୍ବକ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଟିକସ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ।

ଆଶ୍ୱସ୍ତି ପାଇଁ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଥିବା ସମସ୍ତ ଆବେଦନକୁ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରିଥିଲେ । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାରେ ରାୟର ଉପାନ୍ତ୍ୟ ଅନୁଚ୍ଛେଦ ଉପରେ ନିର୍ଭର କରି ଏହି ସିଦ୍ଧାନ୍ତରେ ଉପନୀତ ହୋଇଥିଲେ ଯେ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ପରୋକ୍ଷ ଭାବରେ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନେଇଥିଲେ ଯେ ଯଦି ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସକୁ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ଅଣାଯାଏ, ତେବେ ପୂର୍ବ-ସଂଶୋଧିତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନୁଯାୟୀ ମଧ୍ୟ ଟିକସ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିବ । ଅନ୍ୟ ଅର୍ଥରେ, ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କର ଅର୍ଥ ଥିଲା ଯେ ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ କେବଳ ସମ୍ପୃକ୍ତ ମାଲିକଙ୍କ ପରିସର ମଧ୍ୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଜାରି ରଖିଥିଲେ, ସେମାନେ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ କବଳରେ ଆସୁନଥିଲେ । କିନ୍ତୁ ଯଦି ଏବଂ ଯେତେବେଳେ ସେମାନେ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ପହଞ୍ଚିବେ, ସେମାନେ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସଯୋଗ୍ୟ ହେବେ; ଯେହେତୁ ସେମାନେ ଅନ୍ୟଥା ପଞ୍ଜୀକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ଥିଲେ । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏହି ମତ ପୋଷଣ କରିଥିଲେ ଯେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଉପରେ ଏହା ସ୍ଥାପିତ କରିବାର ଦାୟିତ୍ୱ ରହିଛି ଯେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଥିବା ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ନୁହେଁ । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏହା ମଧ୍ୟ ବିଚାର କରିଥିଲେ ଯେ ଯେହେତୁ ଏହି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ବିଷୟକୁ ପ୍ରମାଣିତ କରିବା ପାଇଁ ସେମାନଙ୍କ ସମ୍ମୁଖରେ କୌଣସି ତଥ୍ୟ ରଖାଯାଇନଥିଲା, ଏବଂ ଏପରିକି ଏହି ଯାନଗୁଡ଼ିକ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିପାରିବ ନାହିଁ ବୋଲି କୌଣସି ଦାବି ମଧ୍ୟ କରାଯାଇନଥିଲା, ତେଣୁ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଯୁକ୍ତି ଯେ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କିମ୍ବା ଉପଯୁକ୍ତ ହୋଇନଥିବାରୁ ଗାଡ଼ିଗୁଡ଼ିକ ଟିକସ ପାଇଁ ଉତ୍ତରଦାୟୀ ନୁହେଁ, ତାହା ଯୋଗ୍ୟତାରହିତ ଥିଲା । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏହା ମଧ୍ୟ କହିଥିଲେ ଯେ ସଂଶୋଧିତ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ରାଜ୍ୟ ବିଧାନମଣ୍ଡଳର ବୈଧାନିକ କ୍ଷମତା ମଧ୍ୟରେ ଥିଲା, ଯାହା ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ ଥିବା କୌଣସି ଯାନ ଉପରେ ନିୟନ୍ତ୍ରକ ଏବଂ କ୍ଷତିପୂରଣ ପ୍ରକୃତିର ଟିକସ ଲାଗୁ କରିବାକୁ କ୍ଷମତାପ୍ରାପ୍ତ ଥିଲା । ଆକ୍ଷେପିତ ଅଧିନିୟମର ପୂର୍ବରୂପାୟନ ପ୍ରତି ଆପତ୍ତି କରିବା ମଧ୍ୟ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିଲା ।

ଏହି ଆବେଦନରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ବିଜ୍ଞ ଓକିଲ ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ଥିବା ଆକ୍ଷେପିତ ଅଧିନିୟମର କ୍ଷମତା କିମ୍ବା ଏହାର ଅତୀତ ଆଭିମୁଖ୍ୟ ନେଇ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣକୁ ଆପତ୍ତି କରିନାହାଁନ୍ତି, ବରଂ କେବଳ ବାସ୍ତବ ପରିସ୍ଥିତି ଉପରେ ଆମକୁ ସମ୍ବୋଧିତ କରିଛନ୍ତି ଯେ ଡମ୍ପର (ଯେଉଁଥିରେ ରକର୍ସ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ) ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଅନୁକୂଳ ନୁହେଁ, ତେଣୁ, ସେଗୁଡ଼ିକ ଆକ୍ଷେପିତ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 2 (b) ର ପରିସର ବାହାରେ ଏବଂ ତେଣୁ ଚାର୍ଜିଂ ଧାରାର ପରିସର ମଧ୍ୟରେ ନାହିଁ । ଧାରା 3 (1) ରେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଛି ଯେ ଅଧିନିୟମର ଅନ୍ୟ ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକର ବଶବର୍ତ୍ତୀ ରହି, ଅଧିନିୟମର ଆରମ୍ଭ ତାରିଖ ଦିନ ଏବଂ ତା'ପରଠାରୁ, ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ଅନୁସୂଚୀ ଅନୁଯାୟୀ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯିବ । ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ବ୍ୟବହାର କରିଥିବା କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖିଥିବା ଏକ ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ଟିକସ ଆଦାୟ କରାଯାଏ; ଏକ ମୋଟର ଯାନ ଯାହା ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ । ବର୍ତ୍ତମାନ ଏହା ଦେଖିବାକୁ ହେବ ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ମୋଟର ଯାନ କି ନୁହେଁ ।

ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାକୁ ଫେରିବା ପରେ, ଏହା ଜଣାପଡ଼ିବ ଯେ ଧାରା 2 (18) ର ପୂର୍ବ-ସଂଶୋଧନ ସଂଜ୍ଞା ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଯଦିଓ ସେଗୁଡିକ ସଂଜ୍ଞାର ପ୍ରଥମ ଭାଗର ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ ମୋଟର ଯାନ ଥିଲା, କିନ୍ତୁ ତଥାପି, ସେମାନଙ୍କର ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କ କାରଣରୁ ଏହା ଏପରି ନଥିଲା ଅର୍ଥାତ୍, ଯଦି ସେଗୁଡିକ କେବଳ ମାଲିକଙ୍କ ପରିସରରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିଲା । ଏହା ମଧ୍ୟ ଜଣାପଡ଼ିବ ଯେ ସଂଶୋଧନ ପରବର୍ତ୍ତୀ ସଂଜ୍ଞା ଅନୁଯାୟୀ, ଯଦିଓ ଏକ ମୋଟର ଯାନକୁ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କରାଯାଇପାରେ, ତଥାପି ଏହି ବର୍ଗରୁ ବାହାର କରିବା ପାଇଁ ଏହାକୁ କେବଳ ଏକ କାରଖାନାରେ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ପରିସରରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କରିବାକୁ ଥିଲା । କିନ୍ତୁ ଏଠାରେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ସମ୍ମୁଖରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କୌଣସି ନୂତନ ତଥ୍ୟ ରଖାଯାଇ ନାହିଁ ଯେ କିପରି ଡମ୍ପର/ରକର ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ପ୍ରକାରର ଯାନ ଥିଲା, ଯାହା କେବଳ ଏକ କାରଖାନାରେ କିମ୍ବା ଅନ୍ୟ କୌଣସି ପରିସରରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇଥିଲା । ଯେତେବେଳେ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ଦ୍ୱାରା ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର ଗୁଡିକୁ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ପଞ୍ଜୀକରଣ ଯୋଗ୍ୟ ବୋଲି କୁହାଯାଇଥିଲା, ସେତେବେଳେ ଏହା ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କୁ ଏହି ରାୟ ଦେବା ପାଇଁ ପ୍ରଶଂସା କରିଥିଲା ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର ଗୁଡିକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଭାବରେ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ମୋଟର ଯାନ ଥିଲା, ନଚେତ୍ ସେଗୁଡ଼ିକୁ 'ମୋଟର ଯାନ' ର ଅର୍ଥ ମଧ୍ୟରେ ରଖାଯାଇ ନଥାନ୍ତା । ବରଂ ବଲାଣି ଓର୍ସ (ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ଥିବା ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ ଜଣେ) ଙ୍କ ମାମଲା ସେତେବେଳେ ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ନିବେଦନ କରିଥିଲା ଯେ ଖଣି ପୃଷ୍ଠରୁ ପେଷଣ ଏବଂ ପ୍ରକ୍ରିୟାକରଣ କାରଖାନାକୁ କିମ୍ବା ମୁଖ୍ୟ ଖଣି ପଥର ମହଜୁଦ ସ୍ତୂପରୁ ନିକଟବର୍ତ୍ତୀ ରେଳ ସାଇଡିଂକୁ ଲୁହାପଥର ପରିବହନ ପାଇଁ ଡମ୍ପର ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିଲା । ଏହିପରି ଡମ୍ପରଗୁଡ଼ିକ ସାମଗ୍ରୀ ପରିବହନରେ ନିୟୋଜିତ ଯାନ ବୋଲି ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା ।

ବର୍ତ୍ତମାନ ଏହା ଉଲ୍ଲେଖ କରିବା ଉପଯୁକ୍ତ ହେବ ଯେ ଆମେ ରାୟ ସଂରକ୍ଷିତ ରଖିବା ପରେ ଆବେଦନକାରୀମାନେ ଏକ ଶପଥ ପତ୍ର ମାଧ୍ୟମରେ ଆମକୁ କିଛି ତଥ୍ୟ ସମ୍ବଳିତ ଦସ୍ତାବିଜ ପଠାଇଥିଲେ । ଏହି ତଥ୍ୟରୁ ଜଣାପଡ଼େ ଯେ କେତେକ ରାଜ୍ୟରେ ଡମ୍ପରମାନଙ୍କୁ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି ସର୍ବାଧିକ 16 କିଲୋମିଟରରୁ କମ୍ ବେଗରେ ଏବଂ ପୋଲ ଓ ନାଳ ଉପରେ ଘଣ୍ଟାପ୍ରତି ସର୍ବାଧିକ ୫ କିଲୋମିଟରରୁ କମ୍ ବେଗରେ ଗତି କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । ଏଥିରୁ ଏହା ସୂଚିତ କରାଯାଏ ଯେ ସେଗୁଡିକର କିଛି ନୀତି ଉପରେ ସ୍ଥିରୀକୃତ ସର୍ବନିମ୍ନ ଓଜନ ଏବଂ ସୁରକ୍ଷିତ ବୋଝଯୁକ୍ତ ଓଜନ ରହିଛି । ବିଭିନ୍ନ ପ୍ରକାରର ଡମ୍ପରଗୁଡ଼ିକର ଚିତ୍ର ମଧ୍ୟ ଆମକୁ ପଠାଯାଇଛି, ଯାହା ଏକ ପ୍ରମୁଖ କାରଣକୁ ସୂଚାଉଛି ଯେ ଏହି ଡମ୍ପରଗୁଡ଼ିକ ଟାୟାରରେ ଚାଲିଥାଏ, ଯାହା କ୍ୟାଟର୍ ପିଲର କିମ୍ବା ସାମରିକ ଟ୍ୟାଙ୍କ ଭଳି ଚେନ୍ ପ୍ଲେଟ୍ ଗୁଡ଼ିକର ବିପରୀତ ଅଟେ । ରବର ଟାୟାର ବ୍ୟବହାର ଦ୍ୱାରା ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ସେଗୁଡିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ ହୋଇଛି, ଯାହାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ସେଗୁଡିକ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୁକ୍ତ । ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ବେଗରେ ଦୌଡ଼ିବା ପାଇଁ କେତେକ ସ୍ଥାନରେ ସେଗୁଡ଼ିକର ଆବଶ୍ୟକତା ରହିଛି, ଏହି ତଥ୍ୟ କେବଳ ସେହି ସ୍ଥିତିରୁ ବିଚ୍ୟୁତ କରିବାକୁ ନୁହେଁ ଅନ୍ୟଥା ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ । ଏହି ଯାନଗୁଡ଼ିକର ସ୍ୱଭାବ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ କରେ ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ କେବଳ କାରଖାନା କିମ୍ବା ଆବଦ୍ଧ ପରିସରରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ନିର୍ମିତ କିମ୍ବା ଉପଯୋଗୀ ନୁହେଁ । ଯେପରି କୁହାଯାଇଛି ଡମ୍ପର କିମ୍ବା ରକର ଗୁଡ଼ିକ ଭାରୀ ଏବଂ ରାସ୍ତାକୁ କ୍ଷତି ନପହଞ୍ଚାଇ ସେଗୁଡ଼ିକ ଯାଇପାରିବେ ନାହିଁ,

ଏହାର ଅର୍ଥ ଏହା ନୁହେଁ ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଅନୁପଯୁକ୍ତ ଅଟନ୍ତି । ସମ୍ବିଧାନର ତାଲିକା - 2ର ପ୍ରବେଶିକା 57ରେ ଶବ୍ଦର ଗୁରୁତ୍ୱ ଉପରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରି ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଥିବା 'ଉପଯୋଗୀ' ଶବ୍ଦକୁ ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାରେ 'ଉପଯୁକ୍ତ' ଭାବରେ ପଢାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ ସେହି ଆଧାରରେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କିମ୍ବା ଉପଯୁକ୍ତ ନଥିଲା ବୋଲି ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ତରଫରୁ ଯୁକ୍ତି କରିବା ଭିତ୍ତିହୀନ ଥିଲା । ତେଣୁ ବାସ୍ତବ ପରିସ୍ଥିତିରେ, ଆମେ ଏହି ରାୟ ଦେବାରେ କୌଣସି ଦ୍ୱିଧା ନାହିଁ ଯେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏହି ସିଦ୍ଧାନ୍ତରେ ଉପନୀତ ହେବା ଠିକ୍ ଥିଲା ଯେ ଡମ୍ପର ଏବଂ ରକର୍ସ ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଯୋଗୀ କିମ୍ବା ଉପଯୁକ୍ତ ଯାନ ଏବଂ ବଲାଣି ଓର୍ସ ମାମଲାରେ କୁହାଯାଇଥିବା ପରି ଏହା ସ୍ୱତଃ ମୋଟର ଯାନ ହୋଇଥିବାରୁ, ସର୍ବସାଧାରଣ ରାସ୍ତାରେ ସେଗୁଡ଼ିକର ବ୍ୟବହାର କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ଆଧାରରେ ଟିକସ ଦେବାକୁ ଦାୟୀ; ଯାହାର ନେଟୱାର୍କ, ରାଜ୍ୟ ବିସ୍ତାର କରେ, ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କରେ ଏବଂ ମୋଟର ଯାନର ବ୍ୟବହାର ଉପଲବ୍ଧ ରଖେ ଏବଂ ତେଣୁ ଏକ ନିୟନ୍ତ୍ରକ ଏବଂ କ୍ଷତିପୂରଣ ଟିକସ ଦେବାକୁ ହକଦାର ଥିଲେ । (ଛାଡ଼ ଅଲଗା ଭାବେ ଦାବିଯୋଗ୍ୟ) । ତେଣୁ ଆମ ମତରେ, ଏହି ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକରେ ଆବେଦନକାରୀମାନଙ୍କୁ କୌଣସି ଆଶ୍ୱସ୍ତି ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ କୌଣସି ମାମଲା ନାହିଁ ।

ଉପରୋକ୍ତ କାରଣଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ, ଏହି ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକ ବିଫଳ ହୋଇଛି ଏବଂ ଏତଦ୍ୱାରା ଖର୍ଚ୍ଚ ସହିତ ଖାରଜ କରାଯାଇଛି ।

ଜି.ଏନ୍. ଆବେଦନ ଗୁଡିକ ଖାରଜ ହେଲା ।

<u>ଅସ୍ୱୀକରଣ</u>

"ଉପଭାଷାରେ ଅନୁବାଦିତ ରାୟ କେବଳ ମକଦ୍ଦମାରେ ପକ୍ଷଭୁକ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କର ସୀମିତ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଞ୍ଚଳିକ ଭାଷାରେ ବୋଧଗମ୍ୟ ହେବା ନିମନ୍ତେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଏବଂ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ଏହା ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇନପାରେ । ସମସ୍ତ ବ୍ୟବହାରିକ ଏବଂ ସରକାରୀ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ରାୟର ଇଂରାଜୀ ସଂସ୍କରଣଟି ପ୍ରାମାଣିକ ବିବେଚିତ ହେବ ଏବଂ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏବଂ ନିଷ୍ପାଦନ ନିମନ୍ତେ ଏହା ଉପଯୁକ୍ତ ବିବେଚିତ ହେବ ।"

ଭାଷାନ୍ତର:
ସୁବୋଧ ରାଉତ,
ଅନୁବାଦକ,
ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, କଟକ ।