

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

અમદાવાદ ખાતે ગુજરાતની ઉચ્ચ અદાલતમાં

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૧૮૪૮/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૨૫૩૮/૨૦૦૯

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૨૫૩૯/૨૦૦૯

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૮૬૨૦/૨૦૦૨

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૫૨૭૧/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૫૩૨૬/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૬૨૨૮/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૬૭૩૬/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૭૬૮૬/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૭૭૦૭/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૭૭૦૮/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૭૭૦૯/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૭૯૬૫/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૩૨૧/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૫૪૫/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૭૦૩/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૭૦૪/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૮૦૮/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૦૨૩/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૩૦૪/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૮૧૭/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૩૧૪૭/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૪૪૪૧/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૫૯૫૩/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૬૧૭૯/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૬૧૮૦/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૬૨૦૦/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૬૩૨૬/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૬૩૫૧/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૬૬૬૭/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૭૩૮૪/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૨૬૧૬/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૪૪૫૪/૨૦૦૪

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૨૬૮૦/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૪૪૪૮/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૪૪૫૧/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૪૪૭૦/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૫૦૯૮/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૭૧૦૭/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૮૭૭૪/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૨૦૮૦૨/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૨૧૮૮૬/૨૦૦૫

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૪૦૯૦/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૪૦૯૨/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૪૨૭૭/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૪૨૮૧/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૨૩૯૪/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૭૮૪૩/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૭૯૯૩/૨૦૦૬

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૪૭૦૪/૨૦૦૭

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૨૯૭૬૨/૨૦૦૭

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૩૦૫૧/૨૦૦૮

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૧૨૮૩/૨૦૦૯

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૧૫૨૮૪/૨૦૦૩

સાથે

સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલકેશન નં. ૪૦૯૪/૨૦૦૬

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિશ્રી અકિલ કુરેશી

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રીસોનિયા ગોકાણી

=====

૧ શું સ્થાનિક અખબારોના પત્રકારોને આ ચુકાદો જોવા માટે મંજૂરી આપી શકે કે કેમ??

૨ રિપોર્ટરને સંદર્ભ માટે મોકલવું કે નહીં ?

૩ શું ન્યાયમૂર્તિશ્રી ચુકાદાની આખરી નકલ જોવાની ઇચ્છા રાખે છે ?

૪ શું આ કેસમાં ભારતના બંધારણના અથવા તે હેઠળ કરવામાં આવેલા કોઈ હુકમના અર્થઘટન અંગે કાયદાનો કોઈ મહત્વપૂર્ણ પ્રશ્ન સમાવિષ્ટ છે?

૫. શુંચુકાદો સિવિલ જજને પરિપત્રિત કરવામાં આવે?

=====

રિલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિ. અને ૧ – અરજદાર(ઓ)

વિરુદ્ધ

ગુજરાત રાજ્ય અને ૩ – પ્રતિવાદી(ઓ)

=====

ઉપસ્થિતિ :

શ્રી કે.એસ. નાણાવટી (સિનિયર એડવોકેટ), શ્રી મિહિર ઠાકોર (સિનિયર એડવોકેટ), શ્રી એન.વી. અંજારિયા, શ્રી આર.સી. કક્કડ, શ્રી જે.વી. જાપી, શ્રી

બી.એમ. માંગુખિયા, શ્રીમતી મૌના એમ. ભટ્ટ, શ્રી નિરવ સી. ઠક્કર, શ્રી આર.બી. દવે, શ્રી ઉમેશ એ. ત્રિવેદી, શ્રી બી.ટી. રાવ, શ્રી એચ.પી. રાવલ, શ્રી આસિમ પંડ્યા, શ્રીમતી નિલ્ધરા આઈ. દેસાઈ, શ્રી તન્વિશ યુ. ભટ્ટ, શ્રી વિપુલ એસ. મોદી, સુશ્રી બેલા એ. પ્રજાપતિ અને શ્રી ભરત જાની અરજદારો તરફેથી,

શ્રી કે.બી. ત્રિવેદી, એડવોકેટ જનરલ, સુશ્રી સંગીતા વિશાન, સહાયક સરકારી વકીલ સાથે, પ્રતિવાદીઓ તરફેથી

=====

કોરમ :માનનીય ન્યાયમૂર્તિશ્રી અકિલ કુરેશી

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી સોનિયા ગોકાણી

તારીખ : ૧૫/૦૭/૨૦૧૧

મૌખિક ચુકાદો

(માનનીય ન્યાયમૂર્તિશ્રી અકિલ કુરેશીના દ્વારા)

૧. અરજીઓના આ સમૂહમાં, યદ્યપિ વિવિધ અરજીઓમાં કેટલાક તથ્યાત્મક ભેદો છે, તો પણ લાગુ પડતી કાનૂની જોગવાઈઓ અને કાયદો સર્વત્ર સમાન છે. તેથી, અમે આ અરજીઓને એકસાથે સાંભળવા માટે સમૂહબદ્ધ કરી છે.

પક્ષકારોના વિદ્વાન વકીલોને વિશદ રીતે સાંભળ્યા બાદ, અમે આ સામાન્ય ચુકાદા દ્વારા સમગ્ર સમૂહનો નિકાલ કરવાની દરખાસ્ત રાખીએ છીએ.

૨. વિવાદના કેન્દ્રમાં વિવિધ અરજીઓમાં સંકળાયેલા જુદા જુદા વાહનો અને બોમ્બે મોટર વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૫૮ (ટૂંકમાં 'કર અધિનિયમ') હેઠળ તેમના ઉપર માર્ગ કર વસૂલપાત્ર છે કે નહીં તે પ્રશ્ન છે. અરજીઓમાં સંકળાયેલા વાહનોમાં વિવિધ પરિમાણો અને કદવાળા કોલર કેન્સ, એક્સકાવેટર્સ, ડમ્પર્સ, લોડર્સ, ગ્રેડર્સ, રોડ રોલર્સ, ફોર્ટ લિફ્ટ્સ, ડ્રિલિંગ રિગ્સ, પેપર્સ વગેરેનો સમાવેશ થાય છે. અરજદારોનો કેસ એવો છે કે આ વાહનો મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ (ટૂંકમાં 'એમ.વી. અધિનિયમ') ની કલમ ૨(૨૮) માં વ્યાખ્યાયિત કરાયેલા મોટર વાહનો નથી. અરજદારોનો એવો દાવો છે કે આવા વાહનો માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવાયેલા નથી. વૈકલ્પિક રીતે, તેમનો એવો દાવો છે કે આવા વાહનો માત્ર કારખાનાની પરિસરમાં અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે જ અનુરૂપ બનાવાયેલા છે. સારાંશરૂપે, તેમનો કેસ એવો છે કે કદ, આકાર, પરિમાણો, વજન અને અન્ય પરિબલોને જોતા, આ વાહનોને એવા કદી શકાય નહીં કે જે માર્ગો પર ચલાવવા માટે યોગ્ય હોય. અરજદારો તરફથી વિદ્વાન વકીલે કરેલી વિગતવાર રજૂઆતો અંગે અમે આગળના તબક્કે ઉદ્દેખ કરીશું.

૩. બીજી તરફ, પ્રતિવાદીઓનો મામલો એવો છે કે આ વાહનો એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) માં વ્યાખ્યાયિત મુજબ મોટર વાહનો છે. તેથી, તેમનું ફરજિયાત રીતે નોંધણીકરણ કરાવવું આવશ્યક છે અને સમયાંતરે લાગુ પડતા માર્ગ કરની ચુકવણી માટે તેઓ જવાબદાર છે. પ્રતિવાદીઓનો એવો પણ મામલો છે કે માત્ર એટલો હકીકત કે આ વાહનોનો મુખ્યત્વે કારખાનાના પરિસર અથવા ખાણકામના સ્થળોએ અથવા આવા અન્ય બંધ પરિસરોમાં ઉપયોગ થાય છે અને તેઓ માર્ગ પર બહુ ઓછા લાવવામાં આવે છે, તે માત્ર એક હકીકતથી જ એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળની 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યામાંથી તેમને બહાર રાખવા માટે પૂરતી ગણાવી શકાય નહીં.

૪. કારણ કે વિવિધ અરજીઓમાં વિવિધ વાહનો સંકળાયેલા છે, તેથી આ અરજીઓમાં પ્રસ્નાધીન સંકળાયેલા વાહનના સ્વરૂપ, તેના પરિમાણો અને અન્ય આંકડાકીય માહિતી વગેરેનો નોંધ લેવો અનુકૂળ રહેશે.

૫. કારણ કે દલીલપત્રો સામાન્ય નથી, અમે સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૧૮૪૮/૨૦૦૫ માંથી પ્રગટ થતા તથ્યોનો ઉલ્લેખ કરવાનું અનુચિત માનતા નથી. આ અરજી રિલાયન્સ ઈન્ડસ્ટ્રીઝ લિમિટેડ તથા અન્ય દ્વારા સ્થાનિક

સત્તાધિકારીઓએ તા. ૨૮.૪.૨૦૦૩ અને ૧૦.૬.૨૦૦૫ ના રોજ પસાર કરેલા આદેશોને પડકારતી કરીને દાખલ કરવામાં આવી છે, જેણાં બળે, કારખાનાના પરિસરમાં ઉપયોગમાં લેવાતા કેટલાક સાધનોને મોટર વાહન કરના આધીન કરવામાં આવી રહ્યા છે. વિશેષરૂપે, તા. ૨૮.૪.૨૦૦૩ નો આદેશ અપીલીય સત્તાધિકારી અને પ્રાદેશિક પરિવહન કમિશનરે પસાર કર્યો હતો, જેમાં ભીલાડ ચેક-પોસ્ટ પર અટકાવવામાં આવેલ અરજદારોના કૉલર કેન ટીએફસી ૨૮૦ અંગે અરજદારો પાસેથી મોટર વાહન કરની માંગ કરવામાં આવી હતી. વધુમાં, આ અરજીમાં પડકારવામાં આવેલ તા. ૧૦મી જૂન ૨૦૦૫ ના બીજા આદેશ દ્વારા, પુનર્વિચાર સત્તાધિકારી, અર્થાત્ ગુજરાત સરકારના સંયુક્ત સચિવે, પ્રાદેશિક પરિવહન કમિશનરના તા. ૨૮.૪.૨૦૦૩ ના આદેશ વિરુદ્ધ અરજદારોએ દાખલ કરેલી પુનર્વિચાર અરજી નામંજૂર કરી હતી.

૬. અરજદારોનો કેસ એવો છે કે પ્રશ્નાસ્પદ ૩ કૉલર કેન અથવા વાહન ચેઈન પર માઉન્ટ થયેલી એવી કેન છે, જેમાં ઊંચી ઊંઠાણ ક્ષમતા ધરાવતો બૂમ લગાડેલો છે અને જે મધ્યમથી દીર્ઘકાલીન ગોઠવણ સ્થિતિમાંથી પુનરાવર્તિત ઊંઠાણ અને ફરતી ગતિ માટે અનુરૂપ છે. આ કેનોને એકમાત્ર એક એકમ તરીકે પરિવહન કરી શકાય તેમ નથી અને એક સ્થાનેથી બીજા સ્થાને ખસેડતાં પહેલાં તેને સંપૂર્ણપણે ઊખેડવી પડે છે. આ કેનો એટલી વિશાળકાય છે કે તેને રસ્તાઓ પર ચલાવી

શકાય તેમ નથી. તે પૈડાંથી સજ્જ પાણી નથી અને ચેઇન પર માઉન્ટ કરેલી છે. અરજદારોનો કેસ એવો છે કે 'કોલર' શબ્દ પોતે જ દર્શાવે છે કે ચંત્ર માત્ર ધીમે ધીમે સરકી શકે છે અને લાંબા અંતર સુધી જઈ શકતું નથી. અરજદારોનો વધુ કેસ એવો છે કે અસમતલ રસ્તાની સપાટી, સ્પીડ બ્રેકર, પુલ, ખાડા અને તેવી જ અન્ય સમાન પરિસ્થિતિઓને કારણે રસ્તાઓ પર ગુરુત્વાકર્ષણનું સંતુલન જાળવી રાખવું શક્ય ન હોવાથી ચંત્રનું સંતુલન જાળવી શકાય તેમ નથી. આ કેનો મહત્તમ ૨ થી ૩ ડિગ્રી ઢોળાવવાળા ઢાળને પાર કરી શકે છે, જ્યારે કેટલીક જગ્યાએ રસ્તાઓ, પુલો અને ઢાળ તરફ જતાં માર્ગોમાં ઘણો વધુ ઊભો ઢાળ હોય છે, જેના કારણે પણ આ કેનો સામાન્ય રસ્તાની પરિસ્થિતિમાં જઈ શકતી નથી. અન્ય શબ્દોમાં કહીએ તો, આ કેનો સામાન્ય વાહનોની જેમ ચાલવા માટે રચાયેલ નથી. આ કેનોનું વજન ૬૦૦ ટન કે તેથી વધુ હોય છે. જો આવી ભારે ચંત્રોને રસ્તા પર ચલાવવામાં આવે, તો રસ્તાની સપાટી ગંભીર રીતે નુકસાન પામે. કોલર શૂઝ સ્ટીલના બનેલા હોય છે, જે રસ્તાની સપાટીને પણ નુકસાન પહોંચાડશે અને જો વાહન રસ્તા પર ચલાવવામાં આવે તો સપાટી છૂટી પણ શકે છે. તેથી અરજદારોનો કેસ એવો છે કે આ ચંત્રોને ક્યારેય રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ ગણાવી શકાય નહીં. અરજદારોનો વધુ કેસ એવો છે કે સંબંધિત વાહનોના પરિમાણો ગુજરાત મોટર વાહન નિયમોમાં રહેલી વિવિધ વૈધાનિક જોગવાઈઓ હેઠળ મંજૂર મર્યાદાઓ કરતાં ઘણાં વધારે છે.

૭. અરજદારોનો એવો પણ મામલો છે કે આર.ટી.ઓ. સત્તાધિકારીએ અને પુનર્વિચાર સત્તાધિકારીએ વાહનોનું ભૌતિક નિરીક્ષણ કર્યા વિના જ એવો નિષ્કર્ષ કર્યો કે રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવી શકાય એવા હોવાથી તે મોટર વાહનો છે. અરજદારોની એવી પણ ફરિયાદ છે કે એલ.ડી. એન્જિનિયરિંગ કોલેજનો કોઈક નિરીક્ષણ અહેવાલ એકતરફી રીતે મેળવવામાં આવ્યો હતો અને નીચલી સત્તાધિકારીઓએ તેનાં આધારે ભારે નિર્ભરતા રાખી આ નિષ્કર્ષ પર પહોંચ્યા કે વાહનો મોટર વાહનો છે. એવો અહેવાલ અરજદારોને પૂરો પાડવામાં આવ્યો ન હતો. અરજદારોનો વધુમાં એવો પણ મામલો છે કે ઉદ્દેખિત વાહનોનું ભૌતિક નિરીક્ષણ કર્યા વિના જ અહેવાલ પણ તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો.

૮. અરજદારોનો વધુમાં એવો કેસ છે કે અન્ય રાજ્યોની આર.ટી.ઓ. સત્તાઓ સમાન પ્રકારનાં વાહનો પર કર આદાય કરતી નથી. પ્રશ્ન માત્ર ગુજરાત રાજ્યમાં જ ઊભો થયો છે. આવી દલીલના સમર્થનમાં નોંધ પર રહેલાં વિવિધ દસ્તાવેજો અમારી સમક્ષ રજૂ કરવામાં આવ્યા હતા. અરજદારોનો એવો પણ કેસ છે કે અગાઉ રાજ્ય સત્તાઓ પણ એ મતની હતી કે આવા વાહનોને મોટર વાહનો તરીકે ગણવી શકાય નહીં. ગાંધીનગરની આર એન્ડ બી વિભાગની સુપરિન્ટેન્ડિંગ એન્જિનિયરિંગ તરફથી તા. ૧૮મી જૂન ૨૦૦૩ના પત્રવ્યવહાર તરફ અમારી દૃષ્ટિ દોરવામાં આવી હતી, જેમાં નીચે મુજબ જણાવવામાં આવ્યું હતું:

ઉપરોક્ત સંદર્ભ હેઠળ ઉલ્લેખિત તમારી તા. ૬.૬.૨૦૦૩ની પત્રના અનુસંધાને, ભિલાડ બોર્ડરથી વાપી, વલસાડ, નવસારી, પલસાણા, હાજીરા માર્ગે એલ એન્ડ ટી હાજીરા સુધી કોલર કેન નં. ૯૩૧૦ને લઈ જવાની મંજૂરી બાબતે, તમને આથી જાણ કરવામાં આવે છે કે માર્ગ પર કોલર કેનની અવરજવરથી માર્ગની સપાટીનું નુકસાન થાય છે અને તેથી મંજૂરી આપવામાં આવતી નથી. વધુમાં, કોલર કેન માર્ગો પર ચલાવવા માટે નિર્ધારિત નથી. તેમ છતાં, તેને માર્ગ પર માત્ર ટ્રેલરો પર જ લઈ જવી અને તેની પોતાની શક્તિથી નહીં.

અરજદારો દ્વારા વાહનોના ઉત્પાદક અથવા પુરવઠાકર્તા દ્વારા જારી કરાયેલા વિવિધ પ્રમાણપત્રો પર ભારે નિર્ભરતા રાખવામાં આવી છે, જેમાં દર્શાવવામાં આવ્યું છે કે આવા વાહનો માર્ગયોગ્ય નથી. વિશેષરૂપે, અમારી દૃષ્ટિ તા. ૨૦મી માર્ચના સંદેશાવ્યવહાર તરફ દોરવામાં આવી છે. એક લીબહેર-વર્ક એહિંગેન જી.એમ.બી.એચ. તરફથી વર્ષ ૨૦૦૩માં, જેમાં કોલર ચેઇન્સ પર રબર પેડ્સના ઉપયોગ સંબંધિત પ્રશ્ન અંગે, નીચે મુજબ જણાવવામાં આવ્યું હતું:

“૧. કોલર કેન્સ મૂળભૂત રીતે સ્થળો પર ઉપયોગ માટે છે અને અમને કોલર પર રબર પેડ્સની કોઈ યોગ્યતા કે જરૂરિયાત જણાતી નથી. અમે કેન ટેકનોલોજીમાં વિશ્વના અગ્રણી છીએ અને ૧૨૦૦ ટન ક્ષમતા સુધીની કોલર કેન્સનું ઉત્પાદન કરીએ છીએ. આ પ્રથમ વખત છે કે અમને આવી વિનંતી પ્રાપ્ત થઈ છે. સામાન્ય રીતે આવી ક્ષમતાવાળી કોલર કેન્સની ગતિ અત્યંત ઓછી હોય છે, ૨ કિ.મી./કલાકથી ઓછી, અને વપરાશકર્તા તેને તેની પોતાની શક્તિ પર લાંબા અંતર સુધી ચલાવતા નથી.

૨. કોલર ચેન્સ પર રબર પેડની ગોઠવણી અંગે, કૃપા કરીને નોંધ કરો કે અમે ક્યારેય રબર પેડિંગવાળી કેનો સપ્લાય કરી નથી. કોલર કેનોને જાહેર માર્ગ પર ચલાવવાની હોતી નથી અને પરિવહન માટે, તેમને વિખંડિત કરીને ટ્રકો/ટ્રેલરો/રેલવે વેગનો પર લઈ જવાની હોય છે.

૩. અમારો મત છે કે કોઈપણ રીતે રબર પેડ્સ કોલર્સ પર મૂકવામાં આવે તો પણ અત્યંત ઊંચા દબાણને કારણે તે તરત જ ઘસાઈ જશે અથવા તૂટી જશે. પ્રશ્નાધીન કેન્સનું કાર્યરત સ્થિતિમાં પોતાનું વજન ૪૦૦ ટનથી વધુ છે અને ખાસ કરીને સ્ટિચરિંગ દરમિયાન તે અત્યંત ભારે દબાણ ઉત્પન્ન કરે છે. તેથી, કોલર્સ પર રબર પેડ્સનો ઉપયોગ કરવો અથવા તે ફિટ કરવું વ્યવહારુ નથી.”

અન્ય ઉત્પાદકો દ્વારા પણ સમાન સંદેશાવ્યવહાર જારી કરવામાં આવ્યા છે અને તે નોંધ પર મૂકવામાં આવ્યા છે. આવા સંદેશાવ્યવહારની સામગ્રીનું પુનરાવર્તન કરવું જરૂરી નથી.

૯. પ્રતિવાદીઓએ વિગતવાર સોગંદનામું દાખલ કરી અરજીઓનો વિરોધ કરતાં દલીલ કરી છે કે પ્રશ્નાધીન વાહનો એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ આવતાં મોટર વાહનો છે. તેઓ કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો હેઠળના નિયમ ૨(સીએ) મુજબ વ્યાખ્યાયિત બાંધકામ સાધન વાહનો પણ છે (આગળ તેને “કેન્દ્રીય નિયમો” તરીકે ઓળખવામાં આવશે). તેથી, પ્રતિવાદીઓનો મામલો

એવો છે કે આ વાહનોને માર્ગવેરો ચૂકવવો જરૂરી છે. પ્રતિવાદીઓએ તા. ૧૭મી ફેબ્રુઆરી ૨૦૦૩નો એલ.ડી. એન્જિનિયરિંગ કોલેજનો અહેવાલ રજૂ કર્યો છે, જે નીચે મુજબ છે:

“ઉપરોક્ત સંદર્ભે, અમારી નિષ્ણાત ટીમે તા. ૧૪-૨-૨૦૦૩ના રોજ સારખેજ-ગાંધીનગર હાઇવે પરના માર્ગસ્થળે ક્રોલર પ્રકારના કેનોની મુલાકાત લીધી હતી. અવલોકનો બાદ તૈયાર કરાયેલ અહેવાલ નીચે મુજબ છે.

કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૨(સીએ) માં આપવામાં આવેલી “બાંધકામ સાધન વાહન” ની વ્યાખ્યા મુજબ. ક્રોલર પ્રકારની કેન, ડમ્પર અથવા મોટર ગ્રેડરનું વિગતવાર વર્ણન નીચે આપવામાં આવેલ છે.

ક્રોલર પ્રકારની કેન, ડમ્પર અથવા મોટર ગ્રેડર ઉપરોક્ત ઉદ્દેશિત નિયમની નીચેની આવશ્યકતા પૂર્ણ કરે છે.

- ક્રોલર પ્રકારની કેન, ડમ્પર અથવા મોટર ગ્રેડર અપરિવહન વાહન છે.
- માર્ગ ઉપર તેનું ચલાવવું મુખ્ય માર્ગબાહ્ય કાર્યને અનુસંગિક છે અને તે ટૂંકા સમયગાળા માટે તથા પ્રતિ કલાક ૫૦ કિ.મી.થી વધુ ન હોય તેવી ગતિએ છે.

- તે માત્ર માર્ગ જાળખા સિવાય કોઈપણ બંધ પરિસર, કારખાનું અથવા ખાણોમાં ઉપયોગ માટે રચાયેલ અને અનુકૂલિત ઓફ-હાઇવે બાંધકામ સાધન વાહન નથી.
- તે પોતાની શક્તિથી જાહેર માર્ગો પર ચલાવવા માટે સજ્જ છે.
- જ્યારે તેને જાહેર માર્ગો પર ચલાવવાનું હોય, ત્યારે તે કોલર પર રબર પેડ સાથે સજ્જ હોવું જોઈએ, જેથી કોલરથી માર્ગને નુકસાન ન થાય. રબર પેડ ઉત્પાદકો દ્વારા પૂરા પાડવામાં આવવા જોઈએ; તે બાબત ઉત્પાદકો પાસેથી કૃપા કરીને સુનિશ્ચિત કરવામાં આવે.

ઉપરોક્ત અવલોકનોને અને કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ ના નિયમ ૨(સીએ) ની જોગવાઈઓને ધ્યાનમાં લેતાં, અમારું મત છે કે કોલર પ્રકારનો કેન, ડમ્પર અથવા મોટર ગ્રેડરનું વર્ગીકરણ નિર્માણ સાધન વાહન તરીકે કરી શકાય.”

૧૦. ઉપરોક્ત હકીકતી પાસાઓના આધારે, અરજદારોની તરફેણી દલીલોનું નેતૃત્વ કરતા વિદ્વાન વકીલ શ્રી કે.એસ. નાણાવટીએ અમારું ધ્યાન કાયદાકીય જોગવાઈઓ તરફ દોર્યું. એવું સૂચવવામાં આવ્યું હતું કે ચદ્ધપિ 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યા કર અધિનિયમમાં કરવામાં આવી નથી, તેમ છતાં કર અધિનિયમની કલમ ૨(૧૦)ના બળે, એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮)માં સમાયેલ 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યા સ્વીકારવામાં આવી છે. તેથી, તેમણે દલીલોને આ પ્રશ્ન પર કેન્દ્રિત કરી કે પ્રશ્નગ્રસ્ત વાહનો

અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળના 'મોટર વાહન'ના અર્થક્ષેત્રમાં આવશે કે નહીં. અમારું ધ્યાન કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો તરફ દોરવામાં આવ્યું, જેમાં મોટર વાહન માટે મહત્તમ પહોળાઈ, ઊંચાઈ અને અન્ય પરિમાણો નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યા છે. અમારું ધ્યાન કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમોના નિયમ ૯૪ તરફ પણ દોરવામાં આવ્યું, જે મુજબ મોટર વાહનમાં હવાભર્યા ટાયર લગાડેલા હોવા આવશ્યક છે, અને તે આધારે એવી દલીલ કરવામાં આવી કે વર્તમાન કેસમાં કોલર કેનો રબરના ટાયર પર સ્થાપિત ન હોઈ, તેમને મોટર વાહન તરીકે વર્ગીકૃત કરી શકાય નહીં.

૧૧. ઉપરોક્ત પૃષ્ઠભૂમિને ધ્યાનમાં રાખીને, અરજદારો તરફથી હાજર વકીલે દલીલ કરી કે –

(૧) કે પ્રશ્નાધીન વાહનો એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) માં સમાવવામાં આવેલી વ્યાખ્યાની આવશ્યકતાઓને પૂર્ણ કરતા નથી.

(૨) કે વાહનો રસ્તા પર ઉપયોગમાં મૂકી શકાય તેવી ક્ષમતા ધરાવતા નથી અને તેથી, તેમને મોટર વાહનો તરીકે ઓળખી શકાશે નહીં.

(૩) કે સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સની નિયમ ૨(કા) માં વ્યાખ્યાયિત કરાયેલા મુજબ વાહનો બાંધકામ સાધન વાહનો પણ નથી.

(૪) કે જો વાહનોને બાંધકામ ઉપકરણ વાહનો તરીકે જોવામાં આવે તો પણ, માત્ર એના આધારે તેઓને મોટર વાહન ગણવાની આવશ્યકતા પૂર્ણ થતી નથી, જ્યાં સુધી અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) માં સમાવાયેલ વ્યાખ્યાની આવશ્યકતાઓ પૂર્ણ ન થાય. જ્યાં સુધી વાહન 'મોટર વાહન' ન હોય, ત્યાં સુધી તેને માર્ગ કરને આધીન કરી શકાય નહીં.

(૫) તેમણે વધુમાં રજૂ કર્યું કે આ વાહનો ખાસ કરીને માત્ર કારખાનામાં અને અન્ય બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે રચાયેલ વાહનો છે. આવી હાલની પરિસ્થિતિમાં આવા વાહનો ક્યારેય રસ્તા પર લાવવામાં આવતા નથી. તેથી, તેમણે દલીલ કરી કે તેમને કર અધિનિયમ હેઠળ કોઈપણ કરના આધિન રાખી શકાય નહીં.

૧૨. વકીલે પોતાની દલીલોને સમર્થન આપવા માટે નીચેના નિર્ણયોમાં આધાર મૂક્યો :

૧) બોલાની ઓર્સ લિ. વિ. ઓરિસા રાજ્યના કેસમાં, (૧૯૭૪) ૨ એસ.સી.સી. ૭૭૭ જેમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે મોટર વ્હીકલ્સ અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨(૧૮)નું, જેમાં 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યા આપવામાં આવી છે, અર્થઘટન કર્યું હતું અને નીચે મુજબના અવલોકનો કર્યા હતાં :

“૨૩. અધિનિયમની કલમ ૨ (૧૮) માં આવેલ “અનુકૂલિત” શબ્દનો અર્થ પોતે જ બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની યાદી ૨ ની પ્રવેશિકા ૫૭ માં સૂચિત થાય છે, જે રાજ્યને યાંત્રિક રીતે સંચાલિત હોય કે ન હોય એવા વાહનો પર કર લાદવાની સત્તા આપે છે અને રસ્તાઓ પર તેના ઉપયોગના સંબંધમાં “યોગ્ય” શબ્દનો ઉપયોગ કરે છે. તેથી “ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત” શબ્દોને “ઉપયોગ માટે યોગ્ય” તરીકે અર્થઘટિત કરવા જોઈએ. કોઈ પણ સ્થિતિમાં, “ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત” શબ્દસમૂહનો અર્થક્ષેત્ર એવો વિશાળ હોઈ શકતો નથી કે જેમાં એવા વાહનોનો સમાવેશ થઈ જાય જે રસ્તાઓ પર ઉપયોગ માટે “યોગ્ય” નથી. આ અર્થમાં, ઉપયોગ માટે “અનુકૂલિત છે” એવા શબ્દોનો એ જ અભિપ્રાય છે જે ઉપયોગ માટે “યોગ્ય છે” અથવા “લાયક છે” એવા શબ્દોનો રસ્તાઓ પર ઉપયોગના સંદર્ભમાં છે.

૨૪. ત્યારે પ્રશ્ન ઊભો થાય કે, શું ડમ્પરો, રોકરો અને ટ્રેક્ટરો માર્ગો પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય અથવા સુસંગત છે? એ બાબતનો ઈનકાર કરવામાં આવ્યો નથી કે આ વાહનો વાયુભરેલા ચક્કો પર છે અને યાંત્રિક શક્તિ દ્વારા એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડી શકાય છે. “વાહન” શબ્દ પોતે જ એ અર્થ સૂચવે છે કે તે ગતિશીલ ઉપકરણ

છે. માત્ર એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ગતિ કરતું વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૧૮) ના અર્થમાં આવશ્યક રીતે મોટર વાહન જ હોય એવું નથી. તે સાંકળરૂપે બનેલા લોખંડના પટ્ટાઓ પર પણ ગતિ કરી શકે, જેમ કે કેટરપિલર વાહન અથવા સૈનિક ટેન્ક. બન્ને એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે જાય છે, પરંતુ માર્ગો પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય નથી. વાત એ નથી કે તેઓ માર્ગો પર ચાલી શકતા નથી, પરંતુ એ છે કે તેઓ માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત, યોગ્ય બનાવેલા અથવા સુસંગત નથી. તેઓનો ઉપયોગ કરવામાં આવે તો માર્ગો ખોદી નાંખે અને ગુક્સાન પહોંચાડે. એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે ડમ્પરો અથવા રોકરો ખૂબ જ ભારે હોય છે અને ભલે તેઓ માર્ગો પર ચાલી શકે, તેમ છતાં તેઓ માર્ગોને ગુક્સાન પહોંચાડે; તેથી તેઓ માર્ગો પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય નથી. આ પ્રતિપાદનને સમર્થન આપવા માટે અપીલકર્તાઓએ અમારી સમક્ષ ઓડિશા રાજ્ય દ્વારા જારી કરવામાં આવેલ કેટલીક જાહેર સૂચનાઓ રજૂ કરી છે, જેના હેઠળ નિર્ધારિત ભરેલ વજનથી વધુ વજન ધરાવતા વાહનોને માર્ગો પર ચલાવવા પ્રતિબંધિત કરવામાં આવ્યા છે. ઓડિશા રાજ્ય તરફથી ઉપસ્થિત વિદ્વાન એડવોકેટ દ્વારા યોગ્ય રીતે દર્શાવવામાં આવ્યું હતું કે માત્ર કેટલીક એવી માર્ગો છે, જેના પર જાહેર સૂચનામાં દર્શાવેલા વજન કરતાં વધારે ભારવાળા વાહનોને મંજૂરી આપી શકાતી નથી. પરંતુ એટલું કહી શકાય નહીં કે નિર્ધારિત વજનથી વધુ બધા વાહનો માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત નથી અને તેથી તેઓ મોટર વાહનો નથી.”

૨) વકીલે વધુમાં દલીલ કરી કે કર લાદતા કાયદાનું કડક અર્થઘટન કરવું આવશ્યક છે, તે માટે સર્વોચ્ચ અદાલતના ઇન્કમ ટેક્સ કમિશનર વિ. કસ્તુરી એન્ડ સન્સ લિ. , એ.આઈ.આર. ૧૯૯૯ એસ.સી. ૧૨૭૫ ના નિર્ણયનો આધાર લીધો.

૩) મોટર વાહન પર લાદવામાં આવેલ કર ક્ષતિપૂર્તિ સ્વરૂપનો છે એવી પોતાની દલીલના સમર્થનમાં, વકીલે અનેક નિર્ણયોનો, ખાસ કરીને સ્ટેટ ઓફ ગુજરાત વિ. કૌશિકભાઈ કે. પટેલ, (૨૦૦૦) ૫ એસ.સી.સી. ૬૧૫ ના કેસમાં આવેલા નિર્ણયનો આધાર લીધો.

૪) જે કરને અધિકૃતતા પ્રાપ્ત નથી તે લાદી શકાય નહીં એવી દલીલ કરવા માટે, વકીલે કોર્પોરેશન ઓફ સિટી ઓફ બેંગલોર વિ. કેશોરામ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ એન્ડ કોટન મિલ્સ લિ. , ૧૯૮૯ સપ્લિ. (૨) એસ.સી.સી. ૭૫૩ ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણય પર નિર્ભરતા મૂકી.

૫) પ્રતિનિયુક્ત વિધાન મૂળ અધિનિયમની જોગવાઈઓને અતિક્રમિત કરી શકતું નથી એવી તેમની દલીલના સમર્થનમાં, કૃષિ માર્કેટ કમિટી વિ. શાલીમાર કેમિકલ લિ. , (૧૯૯૭) ૫

એસસીસી ૫૧૬ તથા બાબાજી કોન્ડાજી ગાર્ડ વિ. નાસિક મર્ચન્ટ્સ કો-ઓપ. બેંક લિ. , (૧૯૮૪) ૨ એસસીસી ૫૦ ના કેસોમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણયો પર આધાર મૂકવામાં આવ્યો હતો.

વિવિધ અરજીઓમાં હાજર રહેલા અન્ય વિદ્વાન વકીલોએ, આ દલીલો અપનાવ્યા ઉપરાંત, આ રજૂઆતોને વિસ્તૃત કરી છે.

૧૩. બીજી તરફ, પ્રતિવાદીઓ તરફથી હાજર રહેલા વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે અરજીઓનો વિરોધ કરતાં દલીલ કરી કે અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત કરાયેલ 'મોટર વાહન' શબ્દ બહુ વ્યાપક છે. માત્ર એટલા માટે કે વાહનનો સામાન્ય રીતે રસ્તા પર ઉપયોગ થતો નથી, એવું કહી શકાય નહીં કે તે મોટર વાહન નથી. તેમણે વધુમાં દલીલ કરી કે સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ રૂલ્સના નિયમ ૨(કા) માં સમાવેશ કરાયેલ “બાંધકામ સાધન વાહન” શબ્દની વ્યાખ્યા તમામ મોટર વાહનો પર કર વસૂલ કરવાની વિધાનસભાની મંજૂરી પર વધુ પ્રકાશ પાડે છે.

૧૪. સર્વોચ્ચ અદાલતના અનેક નિર્ણયોનો ઉલ્લેખ કરીને અને તેમના પર આધાર રાખીને, વકીલે રજૂ કર્યું કે 'મોટર વાહન' શબ્દનો ઉદાર અર્થઘટન અને નિર્વચન કરવો જોઈએ. તેમણે વધુમાં રજૂ કર્યું કે અરજીઓના આ સમૂહમાં આવનાર મોટા

પ્રમાણમાં વાહનો રબરથી સ્થાપિત ટાયરો પર ચાલે છે અને હકીકતમાં તેઓ નિયમિત ધોરણે માર્ગ પર વપરાય છે, જેમ કે, ડમ્પરો, રોડ રોલરો, એક્સકાવેટરો વગેરે, અને કલ્પનાની કોઈ પણ હદે એવું કહી શકાય તેમ નથી કે આ વાહનો મોટર વાહનો નથી. વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે પોતાની દલીલોને સમર્થન આપવા માટે આ અદાલત તેમજ સર્વોચ્ચ અદાલતના અનેક નિર્ણયો પર આધાર રાખ્યો.

૧૫. વિદ્વાન એડવોકેટ જનરલે ત્રાવણકોર ટી કો. લિ. વિ. સ્ટેટ ઓફ કેરળા, (૧૯૮૦) ૩ એસ.સી.સી. ૬૧૯ ના કેસમાં આવેલા નિર્ણય પર આધાર મૂક્યો, જેમાં બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણયને ભિન્ન ઠેરવવામાં આવ્યો હતો. સેન્ટ્રલ કોલ ફિલ્ડ વિ. સ્ટેટ ઓફ ઓરિસ્સા, ૧૯૯૨ સપ્લી. (૩) એસ.સી.સી. ૧૩૩ ના કેસમાં આવેલા નિર્ણય પર પણ આધાર મૂકવામાં આવ્યો, જેમાં પણ બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતનો નિર્ણય વિચારણા માટે આવ્યો હતો. સર્વોચ્ચ અદાલતે એવો નિર્ધાર કર્યો હતો કે ડમ્પર્સ, રોકર્સ રબરનાં ટાયરો સાથે, ભલે બંધ કારખાનાના પરિસર અંદર માલના પરિવહન માટે વપરાતા હોય, તેમ છતાં જાહેર માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ અને યોગ્ય હોવાથી, તે મોટર વાહનો હતા. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. કૌગુલ એન્ડ કો. પ્રા. લિ., ૧૯૯૨ સપ્લી. (૩) એસ.સી.સી. ૧૪૧ ના કેસમાં પણ આધાર મૂકવામાં આવ્યો, જેમાં પણ બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના

કેસના નિર્ણયને ભિન્ન ઠેરવીને એવું ધારણ કરવામાં આવ્યું હતું કે ખનન પ્રવૃત્તિઓમાં વપરાતા ડમ્પર્સ અને શોવલ્સ મોટર વાહનો હતા.

એમ/એસ. નટવર પારીખ એન્ડ કો. લિ. વિ. કર્ણાટક રાજ્ય એ.આઈ.આર. ૨૦૦૫ એસ.સી. ૩૪૨૮ ના કેસમાં પણ આધાર મૂકવામાં આવ્યો હતો. જેમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે, અધિનિયમ વાહનો ઉપર નિયંત્રણ જાળવી રાખવા માટે ઘડવામાં આવ્યો છે તે બાબત ધ્યાનમાં રાખીને, 'મોટર વાહન' શબ્દનું શક્ય તેટલા વ્યાપક અર્થમાં અર્થઘટન કર્યું હતું. ગુજરાત રાજ્ય વિ. અખિલ ગુજરાત પ્રવાસી વી. એસ. મહામંડળ, (૨૦૦૪) ૫ એસ.સી.સી. ૧૫૫ ના કેસમાં આવેલ નિર્ણય ઉપર પણ આધાર મુકવામાં આવ્યો હતો, જેમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં આવેલ નિર્ણયનો વિચાર કર્યો હતો અને તેને અલગ ઠેરવ્યો હતો.

આ અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠના કેન ઓનર્સ એસોસિયેશન વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા, ૨૦૦૧ (૧) જીસીડી ૭૨૪ (ગુજ) ના કેસમાં આવેલા નિર્ણય પર ભારે નિર્ભરતા રાખવામાં આવી હતી, જેમાં ખંડપીઠે ઠરાવ્યું હતું કે મોટર વાહન પર માઉન્ટ કરાયેલ મોબાઈલ કેન વિશેષ પ્રકારનું વાહન છે અને કરના હેતુસર 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યામાંથી તેને બહાર રાખી શકાય નહીં.

એડવોકેટ જનરલે સર્વોચ્ચ અદાલતના અન્ય અનેક નિર્ણયો તેમજ વિવિધ વડી અદાલતોના નિર્ણયોની પણ નોંધ લીધી, જેના સંદર્ભનો ઉલ્લેખ ચુકાદાના પછીના ભાગમાં કરવામાં આવશે.

૧૬. મોટર વાહનોને લગતા કાનૂનને એકત્રિત કરવા અને તેમાં સુધારો કરવા માટે એમ.વી. અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ઘડવામાં આવ્યો હતો. રાજ્યમાં મોટર વાહનો પરના કરાધાનને લગતા કાનૂનને એકત્રિત કરવા અને તેમાં સુધારો કરવા તથા કેટલીક અન્ય બાબતો માટે જોગવાઈ કરવા માટે કર અધિનિયમ ઘડવામાં આવ્યો હતો. એમ.વી. અધિનિયમ હેઠળ, કેન્દ્રીય વિધાનમંડળે કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ ઘડ્યા છે, જેમાં અધિનિયમની જોગવાઈઓ અમલમાં મૂકવા માટેની અનેક વિગતો, જેમ કે, લાઈસન્સ, મોટર વાહનોનું નોંધણીકરણ, સલામતી ધોરણો વગેરે, માટે જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. કર અધિનિયમમાં 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યા આપવામાં આવી નથી. ઉક્ત અધિનિયમની કલમ ૨(૧૦) નીચે મુજબ છે:

(૧૦) અન્ય એવા શબ્દો અને અભિવ્યક્તિઓ, જેનો આ અધિનિયમમાં ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે પરંતુ જેમની વ્યાખ્યા આપવામાં આવી નથી, તેમને અનુક્રમે મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ માં નિર્ધારિત કરવામાં આવેલા અર્થો જ લાગુ પડશે.

આ રીતે, નીચેની હેઠળ વ્યાખ્યાયિત ન થયેલા શબ્દો અને અભિવ્યક્તિઓ

કર અધિનિયમને એમ.વી. અધિનિયમ હેઠળ તેમને સોંપવામાં આવેલો જ અર્થ લાગુ પડશે.

એમવી અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યા નીચે મુજબ કરવામાં આવી છે:

“(૨૮) ‘મોટર વાહન’ અથવા ‘વાહન’નો અર્થ એવો કોઈપણ યાંત્રિક શક્તિથી સંચાલિત વાહન થાય છે, જે માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત કરવામાં આવેલ હોય, ભલે તેને ગતિ આપવાની શક્તિ બહારના અથવા આંતરિક સ્ત્રોતમાંથી પ્રસરતી હોય, અને તેમાં એવો ચેસિસ પણ સમાવેશ થાય છે, જેના પર બોડી જોડવામાં આવી ન હોય, તેમજ ટ્રેલરનો પણ સમાવેશ થાય છે; પરંતુ તેમાં નિશ્ચિત પાટા પર ચાલતું વાહન, અથવા માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત વિશેષ પ્રકારનું વાહન, અથવા પરચીસ ઘન સેન્ટીમીટરથી વધુ ન હોય તેવી એન્જિન ક્ષમતા ધરાવતું અને ચારથી ઓછાં પૈડાંવાળું વાહન, સમાવેશ પામતું નથી.”

એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) મુજબ, માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત કરવામાં આવેલું કોઈપણ યાંત્રિક શક્તિથી સંચાલિત વાહન, ભલે

તેને ગતિ આપવાની શક્તિ બહારના કે આંતરિક સ્ત્રોતમાંથી પ્રસરતી હોય, અને તેમાં એવો ચેસિસ પણ સમાવેશ પામે છે જેના પર બોડી જોડવામાં આવી ન હોય, તેમજ ટ્રેલરનો પણ સમાવેશ થાય છે, તે મોટર વાહન ગણાશે; જો કે, વ્યાખ્યાના અનુવર્તી ભાગમાં જોગવાઈ મુજબ, જો કોઈ વાહન નિશ્ચિત પાટા પર ચાલતું હોય અથવા માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત વિશેષ પ્રકારનું હોય, અથવા પરચીસ ઘન સેન્ટીમીટરથી વધુ ન હોય તેવી એન્જિન ક્ષમતા ધરાવતું અને ચારથી ઓછાં પૈડાંવાળું હોય, તો તે વાહન આ વ્યાખ્યામાંથી બહાર રહેશે. ‘મોટર વાહન’ શબ્દની આ વ્યાખ્યાનો અમે અનુગામી તબક્કે વધુ વિસ્તૃત રીતે ઉદ્દેખ કરીશું. તેમ છતાં, હાલના તબક્કે એટલું નોંધવું યોગ્ય છે કે અરજીઓના આ સમૂહમાં અમારી સમક્ષ વિચારાધીન દરેક વાહનના વર્ગના નિર્ધારણ માટે મુખ્યત્વે બે પાસાઓ અતિમહત્વના રહેશે. પ્રથમ, શું તે વાહન એવું કહી શકાય કે જે માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત છે; અને બીજું, શું તે વાહન માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત વિશેષ પ્રકારનું હોવાથી તેને બહાર રાખી શકાય.

૧૭. આ પાસાઓ પર પ્રકાશ પાડતા અનેક ન્યાયિક નિર્ણયોની નોંધ લેતા પહેલાં, કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમોમાં સમાવિષ્ટ કેટલીક જોગવાઈઓની નોંધ લેવી ઉપયોગી અને આવશ્યક રહેશે. કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમોના નિયમ ૨(કા) હેઠળ “કન્સ્ટ્રક્શન ઇક્વિપમેન્ટ વાહન” શબ્દની નીચે મુજબ વ્યાખ્યા આપવામાં આવી છે:

(સીએ) “બાંધકામ ઉપકરણ વાહન” નો અર્થ રબર ટાયરવાળું (જેમાં હવાભર્યા ટાયરવાળું પણ સમાવેશ થાય છે), રબર પેડવાળું અથવા સ્ટીલ ડ્રમ પૈડાં પર સ્થાપિત, સ્વચાલિત, એક્સ્કાવેટર, લોડર, બેકહો, કોમ્પેક્ટર રોલર, ડમ્પર, મોટર ગ્રેડર, મોબાઈલ કેન, ડોઝર, ફોર્ટ લિફ્ટ ટ્રક, સ્વ-લોડિંગ કોન્ક્રિટ મિક્સર અથવા તેમાંથી કોઈ અન્ય બાંધકામ ઉપકરણ વાહન અથવા તેનો સંયોજન એવો, જે ખાણકામ, ઔદ્યોગિક ઉપક્રમ, સિંચાઈ અને સામાન્ય બાંધકામમાં જાહેર માર્ગ સિવાયની કામગીરી માટે રચાયેલ હોય, પરંતુ “ઓન અથવા ઓફ” અથવા “ઓન એન્ડ ઓફ” હાઈવે ક્ષમતા સાથે સુધારેલ અને ઉત્પાદિત કરવામાં આવેલ હોય.

સ્પષ્ટીકરણ – બાંધકામ ઉપકરણ વાહન ગેર-પરિવહન વાહન ગણાશે, જેના માટે માર્ગ પર ચલાવવું તેની મુખ્ય જાહેર માર્ગ સિવાયની કામગીરીને અનુસંગિક હોય અને ટૂંકી અવધિ માટે પ્રતિ કલાક ૫૦ કિ.મી.થી વધુ ન હોય તેવી ગતિએ હોય, પરંતુ આવા વાહનમાં અન્ય એવું શુદ્ધપણે જાહેર માર્ગ સિવાયનું બાંધકામ ઉપકરણ વાહન સામેલ નહીં થાય, જે કોઈ બંધ પરિસર, કારખાનું અથવા માર્ગ જાળાથી ભિન્ન સ્થળે ઉપયોગ માટે રચાયેલ અને અનુકૂલિત કરાયેલ હોય અને જે પોતાની શક્તિથી જાહેર માર્ગો પર ચલાવવા માટે સુસજ્જ ન હોય.”

કેન્દ્રિય મોટર વાહન નિયમોનો નિયમ ૯૩ મોટર વાહનના સમગ્ર માપદંડો

અંગે જોગવાઈ કરે છે, જેના સંબંધિત ભાગ નીચે મુજબ વાંચાય છે:

“૯૩. મોટર વાહનોનું એકંદર પરિમાણ.—(૧) અતિશય બિંદુઓને આવરી લેતા લંબ સમતલો વચ્ચે મોટર વાહનની ધરીને સમકોણે માપવામાં આવેલ મોટર વાહનની એકંદર પહોળાઈ, ૧૩૪[૨.૬ મીટરથી વધુ નહીં હોય.]

સ્પષ્ટીકરણ.—આ નિયમના હેતુઓ માટે, મોટર વાહનની એકંદર પહોળાઈ માપવામાં પાછળ જોવાનો અરીસો, અથવા રક્ષક રેલ, અથવા દિશાસૂચક ૧૩૬[વાહનના બોડીના દરેક બાજુએ વધુમાં વધુ ૨૦ મિમી જાડાઈ ધરાવતી રબર-રેલ (રબર બીડિંગ)] ને ગણતરીમાં લેવામાં આવશે નહીં.

(૧-એ) અતિશય બિંદુઓને આવરી લેતા લંબ સમતલો વચ્ચે બાંધકામ ઉપકરણ વાહનની ધરીને સમકોણે માપવામાં આવેલ બાંધકામ ઉપકરણ વાહનની એકંદર પહોળાઈ, પ્રવાસ સ્થિતિમાં ૩ મીટરથી વધુ નહીં હોય અને આવા બાંધકામ ઉપકરણ વાહન ૧૩૮ ને ૨.૬ મીટરથી વધુ પહોળાઈ ધરાવતા ભાગ પર આગળ અને પાછળની બાજુએ પીળા અને કાળા ઝેબ્રા પટ્ટાઓથી રંગવામાં આવશે અને રાત્રિકાળીન વાહનચાલન/પાર્કિંગ માટે આગળ અને પાછળ લાલ દીવડાઓથી ચથોચિત રીતે ચિહ્નિત કરવામાં આવશે: પરંતુ શરત એવી કે, જોડાણ ઉપકરણો પર ઝેબ્રા પટ્ટાઓનો ઉપયોગ કરવો જરૂરી નહીં હોય.

(૨) ટ્રેલર સિવાયના મોટર વાહનની કુલ લંબાઈ નીચે મુજબથી વધુ નહીં હોય— (૧) બે કરતાં વધુ ધરીઓ ન ધરાવતા પરિવહન વાહન સિવાયના મોટર વાહનના કિસ્સામાં, ૬.૫ મીટર;

(૨) બે અથવા તેથી વધુ ધુરાઓ ધરાવતી કઠોર ફેમવાળી પરિવહન વાહનના કિસ્સામાં, ૧૨ મીટર;

(૩) બેથી વધુ ધરીઓ ધરાવતા સાંધાવાળા વાહનોના કિસ્સામાં, ૧૬ મીટર;

(૪) ટ્રક-ટ્રેલર અથવા ટ્રેક્ટર-ટ્રેલર સંયોજનના કિસ્સામાં, ૧૮ મીટર;

(૫) ૩ એક્સલ મુસાફર પરિવહન વાહનોના મામલે, ૧૫ મીટર;

(૬) એકલ સંલગ્નિત (વેસ્ટિબ્યુલ પ્રકારના) મુસાફર પરિવહન વાહનના મામલે, ૧૮ મીટર (ફૂપા કરીને નીચેની નોંધમાં આપેલ શરતો જુઓ);

(૭) ડબલ આર્ટિક્યુલેટ પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનોના મામલે, ૨૫ મીટર (ફૂપા કરીને નીચે નોંધમાં આપવામાં આવેલી શરતો જુઓ).

નોંધ.— ૧૮ મીટર લંબાઈવાળા સિંગલ આર્ટિક્યુલેટેડ પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનો અને ૨૫ મીટર સુધીના ડબલ આર્ટિક્યુલેટેડ પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનોના મામલે, સ્થાનિક માર્ગ પરિસ્થિતિઓ, માર્ગની પહોળાઈ, ટ્રાફિકમાં વાહનની હાંકચાલ ક્ષમતા અને જે યોગ્ય માનવામાં આવે તે મુજબ પસંદ કરાયેલા માર્ગો પર તેઓના સંચાલન બાબતે રાજ્ય સરકારની મંજૂરી પ્રાપ્ત કરવી પડશે. આવા પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનોમાં સલામતી જળવાય તે માટે ડ્રાઈવર દ્વારા પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનની અંદર અને આસપાસ યોગ્ય દૃશ્યતા રહે તે માટે ક્લોઝ્ડ સર્કિટ ટીવી

૧૩૬ જી.એસ.આર. ૨૨૧(ઈ), તારીખ ૨૮-૩-૨૦૦૧ દ્વારા, "(વ્હેન ઇન ઓપરેશન)" ના સ્થાને પ્રતિસ્થાપિત (૨૮-૩-૨૦૦૧ થી અમલમાં) પ્રણાલી હોવી પણ આવશ્યક રહેશે. આવા પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનમાં ઇન્ટરકોમ પ્રણાલી પણ પ્રદાન કરવી પડશે. વધુમાં, ઉભેલા મુસાફરને ડબલ આર્ટિક્યુલેટેડ પેસેન્જર ટ્રાન્સપોર્ટ વાહનના માત્ર નીચલા ડેક પર જ મંજૂરી આપવામાં આવશે.

XXXX

XXXX

(૪) જે સપાટી પર મોટર વાહન ઊભું હોય તે સપાટીથી માપવામાં આવેલ મોટર વાહનની કુલ ઊંચાઈ,—

(૧) ઢિ-મંઝિલી ૧૪૨[પરિવહન વાહન] સિવાયના વાહનના કિસ્સામાં, તે ૩.૮ મીટરથી વધુ ન હોવું જોઈએ;

(૨) ઢિસ્તરીય પરિવહન વાહનના કિસ્સામાં, તે ૪.૭૫ મીટરથી વધુ ન હોવું જોઈએ; (૨-અ) ટ્રેક્ટર-ટ્રેલર માલવાહક વાહનના કિસ્સામાં, તે ૪.૨૦ મીટરથી વધુ ન હોવું જોઈએ;]

(૩) આઈ.એસ.ઓ. શ્રેણી ૧ માલવહન કન્ટેનર વહન કરતી ભરેલી ટ્રેલરની બાબતમાં, ૪.૨ મીટરથી વધુ ન હોવી જોઈએ: પરંતુ શરત એ કે કલમો (૧) થી (૩) ની જોગવાઈઓ અગ્નિ-બચાવ ટાપર વેગનો અને નોંધણી અધિકારીના સામાન્ય અથવા વિશેષ આદેશથી મુક્ત કરાયેલા અન્ય વિશેષ હેતુવાળા વાહનોને લાગુ પડશે નહીં.

જ-એ. બાંધકામ સાધનસામગ્રી વાહનની, વાહન જે સપાટી પર સ્થિર હોય છે તે સપાટી પરથી માપવામાં આવેલી કુલ ઊંચાઈ, પ્રવાસ સ્થિતિમાં હોય ત્યારે, ૪.૭૫ મીટરથી વધુ ન હોવી જોઈએ:

પરંતુ શરત એ કે આ ઉપનિયમની જોગવાઈઓ નોંધણી અધિકારીના સામાન્ય અથવા વિશેષ આદેશથી મુક્ત કરાયેલા બાંધકામ સાધનસામગ્રી વાહન સાથેના કોઈપણ અન્ય વિશેષ હેતુના જોડાણને લાગુ પડશે નહીં.”

કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમોનો નિયમ ૯૪ ટાયરોની સ્થિતિ સંબંધિત છે અને નીચે મુજબ છે:

“૯૪. ટાયરોની સ્થિતિ.— (૧) કૃષિ ટ્રેક્ટર અને તેના ટ્રેલર સહિત દરેક મોટર વાહન પર હવાભરેલા ટાયરો લગાવવામાં આવેલ હોવા જોઈએ અને સ્ટીલ ડ્રમ રોલરોવાળા વાઈબ્રેટરી કમ્પેક્ટર અથવા કમ્પેક્ટર રોલર અથવા રોડ રોલર અથવા ટ્રેક લેઈંગ વાહન સિવાયનું દરેક બાંધકામ સાધન વાહન પર હવાભરેલા ટાયરો અથવા ઘન રબરના ટાયરો લગાવવામાં આવેલ હોવા જોઈએ.

(૨) કૃષિ ટ્રેક્ટર અને તેના ટ્રેલર સહિતના મોટર વાહનના વાયુદાબવાળા ટાયર યોગ્ય રીતે હવા ભરેલા અને સારી તથા મજબૂત સ્થિતિમાં રાખવામાં આવશે.

(૩) ઉપનિયમ (૨) ના હેતુસર, ટાયરને સારી અને દૃઢ સ્થિતિમાં હોવાનું માનવામાં આવશે નહીં જો—

(૧) તેના ક્વરિંગના પડનો કોઈ ભાગ ટ્રેડના ઘસાઈ જવાથી અથવા તેના કોઈપણ ભાગમાં થયેલા કોઈપણ અનવલ્કનાઈઝડ કાપા અથવા ઘસારા કારણે બહાર દેખાતો હોય; અથવા

(૨) તેમાં સ્થાનિક તર્કવિરુદ્ધિ અથવા ફૂલાવાના કારણે આરંભિક નિષ્ફળતાનાં લક્ષણો દેખાય છે; અથવા

(૩) તેની મરામત અથવા થીગડું બહારથી ગેટર અથવા થીગડાં દ્વારા કરવામાં આવ્યું હોય, જે વલ્કેનાઈઝડ મરામત સિવાયનું હોય;

(૪) ઉત્પાદન સમયે ટાયરોમાં પ્રતિષ્ઠાપિત ટ્રેડ વેર ઇન્ડિકેટર (ટીડબ્લ્યુઆઈ) ની નીચેનો નોન-સ્ક્રિડ ડેપ્થ (એનએસડી), દ્વિચક્રી અને ત્રિચક્રી વાહનના કેસમાં ૦.૮ મિ.મી.થી ઓછો નહીં હોય અને અન્ય મોટર વાહનોના કેસમાં ૧.૬ મિ.મી.થી ઓછો નહીં હોય:

શરતે કે ખંડ (૩) માં નિર્દિષ્ટ આવશ્યકતા એવા તાત્કાલિક સમારકામ પર લાગુ પડશે નહીં, જે વાહનને તેવા નજીકના સ્થળ સુધી લઈ જવા માટે કરવામાં આવેલ હોય જ્યાં ટાયરનું સમારકામ અથવા બદલાવ કરી શકાય:

વધુમાં શરતે કે જ્યાં રોડ રોલર અથવા ટ્રેક બિછાવનાર વાહન સિવાયનું કોઈ મોટર વાહન વાયુભરિત ટાયરો સાથે સજ્જ ન હોય, ત્યાં સુધી તે જાહેર સ્થળે ઉપયોગમાં લેવામાં આવશે નહીં જો સુધી તે શૂઝ અથવા અન્ય યોગ્ય ઉપકરણ સાથે સજ્જ ન હોય, જેથી આવા વાહનના ચલાવવાથી રસ્તાને નુકસાન ન થાય:

વધુમાં એ પણ શરતે કે ખંડ (જ) માં નિર્દિષ્ટ નોન-સ્ક્રિડ ડેપ્થ (એનએસડી) અને ટ્રેડ વેર ઇન્ડિકેટર (ટીડબ્લ્યુઆઈ) સંબંધિત આવશ્યકતાઓ કૃષિ ટ્રેક્ટરના ટાયરો માટે લાગુ પડશે નહીં.”

૧૮. લાગુ પડતી વૈધાનિક જોગવાઈઓનું ધ્યાન લીધા બાદ, ‘મોટર વાહન’ શબ્દસમૂહના અર્થઘટન સંબંધે સર્વોચ્ચ અદાલત તેમજ વિવિધ વડી અદાલતો દ્વારા આપવામાં આવેલા અર્થઘટનના સંદર્ભમાં ઉદ્ભવતી પ્રવૃત્તિને જાણવા માટે, અમારી સમક્ષ ઉદ્દેખિત ચુકાદાઓનું અમે અવલોકન કરી શકીએ.

૧૯. અગાઉથી નોંધાયું છે તેમ, બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) મામલામાં સર્વોચ્ચ અદાલતે “ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવેલ” શબ્દસમૂહનો અર્થ માર્ગ પરના ઉપયોગના સંદર્ભમાં ઉપયોગ માટે યોગ્ય એવો કર્યો હતો. તેમાં નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે “ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવેલ” શબ્દસમૂહનું અર્થઘટન તેથી “ઉપયોગ માટે યોગ્ય” તરીકે કરવું જોઈએ અને “ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવેલ” શબ્દસમૂહનો વ્યાપ એવો વધારી શકાય નહીં કે જેમાં એવા વાહનોનો સમાવેશ થાય જે માર્ગો પર ઉપયોગ માટે “યોગ્ય” ન હોય. આગળ વધુ એવું પણ નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે માત્ર એક સ્થાનેથી બીજા સ્થાને ગતિ કરતું વાહન, મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨(૧૮) ના અર્થમાં અનિવાર્ય રીતે મોટર વાહન ગણાય જ એવું નથી. તે સાંકળરૂપે બનાવેલ લોખંડી પટ્ટાઓ પર, જેમ કે કેટરપિલર વાહન અથવા સૈનિક ટેન્ક, ચાલી શકે છે. બન્ને

એક સ્થાનેથી બીજા સ્થાને ગતિ કરે છે, પરંતુ માર્ગો પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય નથી. એવું નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે બાબત એવી નથી કે તેઓ માર્ગો પર ચાલી શકતા નથી, પરંતુ એવી છે કે તેઓ માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ, યોગ્ય બનાવેલ અથવા યોગ્ય નથી. જોકે, એ જ ચુકાદામાં સર્વોચ્ચ અદાલતે આગળ એક ઉપબંધ ઉમેર્યો હતો, જ્યારે તેણે નિરીક્ષણ કર્યું હતું કે કોઈ નિશ્ચિત વજનથી વધુ વજન ધરાવતા તમામ વાહનો માર્ગ પરના ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવેલ નથી અને તેથી તેઓ મોટર વાહનો નથી, એવું માનવું યોગ્ય નથી. આ નિરીક્ષણો તે પરિપ્રેક્ષ્યમાં કરવામાં આવ્યા હતા કે ત્યાંના અરજદારીઓની તરફથી એવો સુચન કરવામાં આવ્યો હતો કે આવા વાહનોને મોટર વાહનો તરીકે માનવામાં ન આવવા જોઈએ, કારણ કે તેમનું ભરાયેલ વજન એવી નિશ્ચિત મર્યાદાથી વધુ હતું, જેના પરથી રાજ્યએ આવા વાહનોને માર્ગો પર ચલાવવા પ્રતિબંધિત કર્યા હતા.

૨૦. બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં આપવામાં આવેલ નિર્ણય પછીના અનેક નિર્ણયો વખતે અનેક પ્રસંગોએ વિચારણા માટે આવ્યો હતો. ટ્રાવનકોર ટી કંપની લિ. (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં, સર્વોચ્ચ અદાલતે નોંધ્યું હતું કે બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં આપવામાં આવેલ નિર્ણય મોટર વ્હીકલ્સ એક્ટ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨(૧૮) માં વ્યાખ્યાયિત 'મોટર વાહન' શબ્દના સંદર્ભમાં

આપવામાં આવ્યો હતો અને ત્યારબાદ કેટલાક વિધાનાત્મક ફેરફારો થયા હતા.

તેથી, અદાલતે નીચે મુજબ અવલોકન કર્યું હતું:

૧૦. સમાપન કરતા પહેલાં, અમે આ અદાલતના બોલાની ઓર્ડર લિ. વિ. સ્ટેટ ઓફ ઓરિસ્સા, (એ.આઈ.આર. ૧૯૭૫ એસ.સી. ૧૭) (પૂર્વોક્ત) ના નિર્ણયના આધારે વિદ્વાન વકીલ દ્વારા ઉઠાવવામાં આવેલ એક દલીલનો ઉલ્લેખ કરીશું. વિદ્વાન વકીલની રજૂઆત એ છે કે "મોટર વાહન" શબ્દસમૂહનો અર્થ મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨ (૧૮) માં વ્યાખ્યાયિત મુજબ સમજવો જોઈએ અને "માલિકના પરિસરમાં જ માત્ર વપરાતા" મોટર વાહનોને કરવેરામાંથી બહાર રાખવા જોઈએ. કારણ કે અમારી વિચારણા હેઠળના વાહનો કંપનીના પરિસરમાં જ માત્ર ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યા હતા એવો દાવો કરવામાં આવ્યો હતો, તેથી એવી દલીલ કરવામાં આવી કે આ વાહનો પર કર લાગુ પડતો નથી. ઉલ્લેખિત નિર્ણયમાં આ અદાલત ઓરિસ્સા મોટર વાહનો કરવેરા અધિનિયમ, ૧૯૩૦ સાથે સંકળાયેલી હતી. ઓરિસ્સા કરવેરા અધિનિયમની કલમ ૨ (સી) એ મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૧૪ માં દર્શાવાયેલી મોટર વાહનની વ્યાખ્યા સ્વીકારી હતી. મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૧૪ ૨૬ કરવામાં આવ્યો અને તેના સ્થાને મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ અમલમાં આવ્યો. મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨ (૧૮) માં રહેલી 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યામાં માલિકના પરિસરમાં જ માત્ર વપરાતા મોટર વાહનોને બહાર રાખવામાં આવ્યા હતા. ઓરિસ્સા મોટર વાહનો કરવેરા અધિનિયમમાં સુધારો કરવામાં આવ્યો અને ઓરિસ્સા સુધારા

અધિનિયમ, ૧૯૪૩ દ્વારા કરવેરા અધિનિયમની જોગવાઈઓને પુનઃઅધિનિયમિત કરવામાં આવી. "મોટર વાહનો" ની વ્યાખ્યા મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨ (૧૮) હેઠળ એવી રીતે કરવામાં આવી કે માલિકના પરિસરમાં જ માત્ર વપરાતા વાહનો બહાર રાખવામાં આવ્યા. અનુસંધાનમાં, મોટર વાહનો અધિનિયમની કલમ ૨ (૧૮) હેઠળ 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યામાં અધિનિયમ ૧૦૦ સન ૧૯૫૬ દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો, જેના દ્વારા કરમુક્તિ માત્ર "ફેક્ટરીમાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં જ ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત વિશેષ પ્રકારના મોટર વાહનો" સુધી મર્યાદિત કરવામાં આવી. કરમુક્તિનો દાવો, કલમ ૨ (૧૮) માં અધિનિયમ ૧૦૦ સન ૧૯૫૬ દ્વારા કરાયેલા સુધારા પછી, ત્યારે જ કરી શકાય જ્યારે વાહન ફેક્ટરીમાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં જ ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત વિશેષ પ્રકારનું હોય; અને અધિનિયમ ૧૦૦ સન ૧૯૫૬ દ્વારા સુધારા પહેલાં માલિકના પરિસરમાં જ માત્ર વપરાતા મોટર વાહનોને જે કરમુક્તિ ઉપલબ્ધ હતી, તે દૂર કરવામાં આવી. આ અદાલતે એવું ઠરાવ્યું કે "જો અનુપર્તી ઓરિસ્સા મોટર વાહનો કરવેરા (સુધારા) અધિનિયમ, ૧૯૪૩, જેમાં 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યા સામેલ કરવામાં આવી હતી, તે સમયે પ્રચલિત અધિનિયમ હેઠળની 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યાનો ઉલ્લેખ કરતો હોય, તો અમારી દ્રષ્ટિએ આ વિધાન પદ્ધતિનો પરિણામ એ થશે કે અધિનિયમની કલમ ૨ (૧) ની જોગવાઈઓનો કરવેરા અધિનિયમની કલમ ૨ (સી) માં સંદર્ભ દ્વારા સમાવેશ થયો ગણાશે. તે વિષયક અનુપર્તી કાયદાકીય વ્યવસ્થા દ્વારા અધિનિયમમાં કરવામાં આવેલ કોઈપણ અનુગામી સુધારો અથવા અધિનિયમનું સંપૂર્ણ રદ થવું, કરવેરા

અધિનિયમની કલમ ૨ (સી) માં રહેલી 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યાને અસર કરશે નહીં". પરિણામે આ અદાલતે ઠરાવ્યું કે મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨ (૧૮) માં અધિનિયમ ૧૦૦ સન ૧૯૫૬ દ્વારા સુધારા પહેલાં આપેલી 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યા લાગુ પડતી હતી. આ નિર્ણય પર આધાર રાખીને, વિદ્વાન વકીલે રજૂઆત કરી કે મોટર વાહન કરચુકવણી માટે જવાબદાર છે કે નહીં તે નક્કી કરવા માટે લાગુ પાડવાનો કસોટીધોરણ એ છે કે સુધારા પહેલાંની મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨ (૧૮) હેઠળ આપવામાં આવેલી કરમુક્તિમાં તે આવે છે કે નહીં. અમે આ દલીલ સ્વીકારી શકતા નથી, મુખ્યત્વે આ કારણસર કે કેરળ મોટર વાહનો કરવેરા અધિનિયમ, ૧૯૬૩ (અધિનિયમ ૨૪ સન ૧૯૬૩) ૧૮-૩-૬૩ ના રોજ અમલમાં આવ્યો. કરવેરા અધિનિયમની કલમ ૨ (૧) જોગવાઈ કરે છે કે મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ (કેન્દ્રીય અધિનિયમ ૪ સન ૧૯૩૯) માં વપરાયેલા પરંતુ વ્યાખ્યાયિત ન કરવામાં આવેલા શબ્દો અને અભિવ્યક્તિઓને તે અધિનિયમમાં અનુક્રમે સોંપાયેલા અર્થ જ લાગુ પડશે. જે તારીખે કેરળ મોટર વાહનો કરવેરા અધિનિયમ બનાવવામાં આવ્યો, તે તારીખે મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ માં અધિનિયમ ૧૦૦ સન ૧૯૫૬ દ્વારા સુધારો થઈ ચૂક્યો હતો અને કરવેરા અધિનિયમ અમલમાં આવ્યો તે તારીખે પ્રચલિત સુધારેલી વ્યાખ્યા માત્ર એવા મોટર વાહનોને જ મુક્તિ આપતી હતી, જે ફેક્ટરીમાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં જ ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત વિશેષ પ્રકારના હોય. અધિનિયમ ૧૦૦ સન ૧૯૫૬ દ્વારા 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યામાં કરાયેલા સુધારા પછી બનાવવામાં આવેલા કરવેરા અધિનિયમમાં

આ સુધારેલી વ્યાખ્યા વાંચવી જ પડશે. આ દ્રષ્ટિકોણથી, અમને લાગે છે કે બોલાનીના કેસમાં (પૂર્વોક્ત) આવેલો નિર્ણય અપીલકર્તાઓ તરફથી હાજર વિદ્વાન વકીલને કોઈ મદદરૂપ થવાનો નથી.

૨૧. સેન્ટ્રલ કોલ ફીલ્ડ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં, બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં આપેલા નિર્ણયનો ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો. સર્વોચ્ચ અદાલતે, સુધારા પછીની કલમ ૨(૧૮) માં આવેલ 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યાને ધ્યાનમાં લેતાં, જેમાં કારખાનામાં અથવા અન્ય બંધ પરિસરમાં માત્ર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવેલા વિશેષ ટાયરવાળા વાહનને બહાર રાખવાની જોગવાઈ છે, એવું ઠરાવ્યું હતું કે બંધ પરિસરમાં માલની હેરફેર માટે ઉપયોગમાં લેવાતા રબર ટાયરવાળા ડમ્પરો મોટર વાહનો હતા. સર્વોચ્ચ અદાલતનું માનવું હતું કે આવા વાહનો જાહેર માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ અને યોગ્ય હોવાને કારણે, ભલે તેઓ પર કદ અને ગતિ અંગે મર્યાદાઓ લાગુ પડતી હોય, તેમ છતાં તેઓ મોટર વાહનો જ ગણાય. એમ અવલોકિત કરવામાં આવ્યું હતું કે રબરના ટાયરોના ઉપયોગથી સ્પષ્ટ થાય છે કે વાહનોને માર્ગો પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યા છે, જેનો અર્થ એ થાય છે કે તેઓ જાહેર માર્ગો પર ઉપયોગમાં લેવા માટે યોગ્ય છે.

૨૨. બોળાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) ફરી એકવાર ચોવગુલ એન્ડ કંપની (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં વિચારણા માટે સામે આવ્યું, જેમાં તેનાથી ભિન્નતા દર્શાવવામાં આવી હતી.

૨૩. અખિલ ગુજરાત પ્રવાસી વિ.એસ. મહામંડળ (સુપ્રા) ના કેસમાં પણ, બોળાની ઓર્સ (સુપ્રા) ના કેસમાં આવેલ નિર્ણય વિચારણા માટે આવ્યો હતો. મોટર વાહનો પર કર લાદવાની સત્તાના સંદર્ભમાં, એવું નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે કર તેની પ્રકૃતિએ પ્રતિપૂર્તિકારક છે અને જાહેર માર્ગોનો ઉપયોગ કરતા વાહન સાથે તેનો કોઈક સંબંધ હોવો આવશ્યક છે. આગળ એવું પણ નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે “ઉપયોગ માટે યોગ્ય” શબ્દો વાહનોના પ્રકારને સૂચવે છે, અર્થાત્ વાહનો એવા પ્રકારના હોવા જોઈએ કે જે સામાન્ય રીતે માર્ગ પર દોડી શકે તેવી ક્ષમતા ધરાવતા હોય. આગળ એવું પણ નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે પ્રવેશ કોઈપણ રીતે એવું સૂચવતો નથી કે કર માત્ર તે જ સમયગાળા માટે વસૂલપાત્ર રહેશે જ્યારે વાહન વાસ્તવમાં માર્ગનો ઉપયોગ કરી રહ્યું હોય અને અન્યથા નહીં અને, તેથી, તેનો વાસ્તવિક ઉપયોગના સમયગાળા સાથે કોઈ સંબંધ નથી. આગળ નીચે મુજબ નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું:

સ્વાભાવિક રીતે, રાજ્યએ માર્ગોનું જતન કરવું પડે છે અને માર્ગો પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય વાહનો ધરાવતા તમામ વ્યક્તિઓ માટે તેમને યોગ્ય હાલતમાં રાખવા પડે છે. આ બાબત તે હકીકતથી પર

છે કે તેઓ તેનો ઉપયોગ કરે છે કે નહીં, અથવા ક્યારેક-ક્યારેક કરે છે કે માત્ર અલ્પ અવધિ માટે કરે છે. આ કર છે અને ફી નથી (પરંપરાગત અર્થમાં જેમ સમજવામાં આવે છે તેમ), તેથી જવાબદારી ઉપજવા માટે રાજ્યના જાહેર માર્ગોના વાસ્તવિક ઉપયોગ ઉપર આગ્રહ રાખી શકાય નહીં.

જેમ અગાઉથી નોંધવામાં આવ્યું છે, એમ/એસ. નટવર પરીખ એન્ડ કો. લિ. (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે “મોટર વાહન” શબ્દનો શક્ય તેટલો વ્યાપક અર્થઘટન સ્વીકાર્યું હતું, આ ધ્યાનમાં રાખીને કે અધિનિયમ મોટર વાહનો અને પરિવહન વાહનો વગેરે ઉપર નિયંત્રણ જાળવવા માટે ઘડવામાં આવ્યો છે. નીચે મુજબ અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું:

૨૪. કલમ ૨(૨૮) માં “મોટર વાહન” શબ્દોની સર્વગ્રાહી વ્યાખ્યા આપવામાં આવી છે. જો કે, “ટ્રેલર” ની અલગથી વ્યાખ્યા કલમ ૨(૪૬) હેઠળ એવી રીતે આપવામાં આવી છે કે તે કોઈપણ એવું વાહન છે, જેને મોટર વાહન દ્વારા ખેંચવામાં આવે છે અથવા ખેંચવા માટે નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવ્યું છે, તેમ છતાં તે કલમ ૨(૨૮) હેઠળના “મોટર વાહન” શબ્દોની વ્યાખ્યામાં સમાવેશ પામે છે. તે જ રીતે, “ટ્રેક્ટર” શબ્દની વ્યાખ્યા કલમ ૨(૪૪) માં એવી આપવામાં આવી છે કે તે એવું મોટર વાહન છે, જે પોતે કોઈ ભાર વહન કરવા માટે બનાવવામાં આવેલું નથી. તેથી, વિધાનમંડળે “મોટર વાહન” શબ્દોની વ્યાખ્યા સર્વગ્રાહી અર્થમાં કરી છે. તેથી, આપણે “મોટર વાહન” શબ્દોને શક્ય તેટલા

વ્યાપક અર્થમાં વાંચવાના છે, તે ધ્યાનમાં રાખીને કે અધિનિયમ મોટર વાહનો, પરિવહન વાહનો વગેરે પર નિયંત્રણ રાખવા માટે બનાવવામાં આવ્યો છે. ઉપરોક્ત, અહીં ઉપર પુનઃઉત્પન્ન કરાયેલ, કલમ ૨ હેઠળની વ્યાખ્યાઓનું સંયુક્ત વાચન દર્શાવે છે કે “મોટર વાહન” ની વ્યાખ્યામાં માર્ગો પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય કોઈપણ ચાંત્રિક શક્તિથી સંચાલિત વાહનનો સમાવેશ થાય છે, ભલે શક્તિનો સ્ત્રોત કોઈપણ હોય, અને તેમાં ટ્રેલરનો પણ સમાવેશ થાય છે. તેથી, ભલે ટ્રેલરને મોટર વાહન દ્વારા ખેંચવામાં આવે છે, છતાં તે પોતે જ મોટર વાહન હોવાથી, ટ્રેક્ટર-ટ્રેલર કલમ ૨(૧૪) હેઠળ “માલવાહક ગાડી” ગણાશે અને પરિણામે, કલમ ૨(૪૭) હેઠળ “પરિવહન વાહન” ગણાશે. આવા કેસમાં લાગુ પાડવાનો કસોટીપ્રશ્ન એ છે કે શું તે વાહન એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે માલના પરિવહન માટે વાપરવાનું પ્રસ્તાવિત છે કે નહીં. જ્યારે કોઈ વાહનમાં એવો ફેરફાર કરવામાં આવે છે અથવા તેને એવી રીતે તૈયાર કરવામાં આવે છે કે તે માલના પરિવહન માટે ઉપયોગયોગ્ય બની જાય, ત્યારે એવું કહી શકાય કે તે માલવાહન માટે અનુકૂલિત કરવામાં આવ્યું છે. ઉપરોક્ત કસોટી લાગુ કરતાં, અમે એવો અભિપ્રાય રાખીએ છીએ કે વર્તમાન કેસમાં ટ્રેક્ટર-ટ્રેલર કલમ ૨(૧૪) હેઠળ “માલવાહક ગાડી” માં આવે છે અને પરિણામે, તે એમ.વી. અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની કલમ ૨(૪૭) હેઠળ “પરિવહન વાહન” ની વ્યાખ્યામાં આવે છે.

૨૪. કેન ઓનર્સ એસોસિયેશન (ઉપરોક્ત) ના કેસમાં, આ અદાલતની દ્વિ-ન્યાયાધીશ ખંડપીઠે, બોલાની ઓર્સ (ઉપરોક્ત) અને ચૌગુલ એન્ડ કો. પ્રા. લિ. (ઉપરોક્ત) વગેરેના કેસોમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણયની નોંધ લઈ, એવો

નિષ્કર્ષ આપ્યો હતો કે મોટર વાહન પર સ્થાપિત મોબાઈલ કેન વિશેષ પ્રકારનું વાહન છે અને કરના હેતુસર તેને મોટર વાહનની વ્યાખ્યામાંથી બહાર રાખી શકાય તેમ નથી, કારણ કે તે પોતાના પરિવહન માટે રસ્તા પર ઉપયોગમાં લેવામાં સક્ષમ હતું. નિશ્ચિતપણે, એ સત્ય છે કે અરજદારો તરફથી આ કબૂલાત કરવામાં આવી હતી કે પ્રશ્નાધીન વાહન મોટર વાહન ગણાશે; તેમ છતાં, ક્રિ-ન્યાયાધીશ ખંડપીઠે ન્યાયિક ઉચ્ચારણોની વિગતવાર તપાસ કરી હતી અને નીચે મુજબ ઠરાવ્યું હતું:

૨૫. ઉપર ઉદ્ધૃત કરવામાં આવેલા અવલોકનો પરથી, સર્વોચ્ચ અદાલતે મોટર વાહનની કરપાત્રતા અંગે નિર્ણય કરતાં, જેમાં માઉન્ટેડ મોબાઈલ કેન્સ નિર્વિવાદપણે સમાવેશ પામે છે, કલમ ૨(૨૮) માં સમાયેલ વ્યાખ્યા કલમને યોગ્ય મહત્વ આપ્યું હતું અને એવો નિષ્કર્ષ આપ્યો હતો કે ચક્કા અને ટાયરો ધરાવતા અને જાહેર માર્ગો પર ચાલી શકતા વાહનો ‘મોટર વાહનો’ છે અને કરને આધીન છે, કારણ કે “તેઓ માત્ર કારખાનામાં અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે બનાવવામાં આવ્યા નથી અથવા તે માટે અનુકૂળિત કરવામાં આવ્યા નથી”, જેથી તેઓ ૧૯૮૮ના અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) માં આવેલી ‘મોટર વાહન’ ની વ્યાખ્યાના અપવાદ ઉપબંધમાં આવતાં નથી.

૨૫. ચીફ જનરલ મેનેજર, જગન્નાથ એરિયા વિ. સ્ટેટ ઓફ ઓરિસ્સા, (૧૯૯૬) ૧૦ એસ.સી.સી. ૬૭૬ ના મામલામાં, સર્વોચ્ચ અદાલતે ઠરાવ્યું હતું કે ટાયર પર ચાલતા અને ખાણકામ વિસ્તારોની અંદર ઉપયોગમાં લેવાતા ડમ્પરો,

એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) ના અર્થમાં મોટર વાહન છે, ભલે એવો વાહ કરવામાં આવ્યો હતો કે આવા વાહનો સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ નિયમો ના નિયમ ૯૨ અને ૯૩ માં નિર્ધારિત અનુમત્ય મર્યાદાઓથી વધુ હતા. સર્વોચ્ચ અદાલતે એવો અભિપ્રાય વ્યક્ત કર્યો હતો કે તેનો અર્થ એવો થતો નથી કે જે વાહનો અન્યથા પરિભાષાકીય ખંડના અર્થમાં મોટર વાહન છે, તેઓ નિયમો ના નિયમ ૯૨ અથવા ૯૩ માં નિર્ધારિત મર્યાદા વટાવતાં જ પરિભાષાની બહાર થઈ જાય. નીચે મુજબ ઠરાવાયું હતું:

૭. શ્રી શાંતિ ભૂષણ, વિદ્વાન વરિષ્ઠ વકીલ, દ્વારા ઉદ્દેખિત નિયમો ૯૨ અને ૯૩માં સમાવિષ્ટ વિવિધ પ્રતિબંધોનો આશય જાહેર માર્ગ ઉપર દોડાવવામાં આવનારા વાહનો માટે બાહ્ય મર્યાદાઓ નક્કી કરવાનો છે. પરંતુ તેનો અર્થ એવો થતો નથી કે જે વાહનો વ્યાખ્યા-કલમ મુજબ અન્યથા મોટર વાહનો ગણાય છે, તેઓ નિયમો ૯૨ અથવા ૯૩માં નિર્ધારિત મર્યાદા વટાવે તે ક્ષણે જ વ્યાખ્યાની બહાર થઈ જાય. ડમ્પરોની કરપાત્રતા અંગેનો પ્રશ્ન ફરીથી આ અદાલત સમક્ષ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. ચૌગૂલે એન્ડ કો. પ્રા. લિ., ૧૯૯૨ સપિલ. (૩) એસ.સી.સી. ૧૪૧ : (૧૯૯૨ એ.આઈ.આર. એસ.સી.૬૦૮૬. ૧૩૭૩) ના કેસમાં ઉપસ્થિત થયો હતો. આ કેસમાં એવી દલીલ આગળ ધપાવવામાં આવી હતી કે ડમ્પરોનો ઉપયોગ માત્ર ખાણકામની કામગીરીમાં, ખાણ વિસ્તારની અંદર જ થાય છે અને તેઓ વાસ્તવમાં રસ્તાઓ પર વપરાતા નથી કે રસ્તાઓ પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય પણ નથી અને તેથી તેઓ કરપાત્ર નથી. ગોવા, દમણ અને દીવના ન્યાયિક

કમિશનરે તે વાંધો સ્વીકારી અપીલ મંજૂર કરી હતી. યુનિયન ઑફ ઇન્ડિયા તે સામે અપીલમાં આ અદાલત સમક્ષ આવી હતી. આ અદાલતે ગોવા, દમણ અને દીવના ન્યાયિક કમિશનરના નિર્ણયને પલટાવી દીધો અને આ અદાલતના અગાઉના સેન્ટ્રલ કોલ ફીલ્ડ્સ લિ. વિ. સ્ટેટ ઑફ ઓરિસા, ૧૯૯૨ સપ્લ. (૩) એસ.સી.સી. ૧૩૩ : (૧૯૯૨ એ.આઈ.આર. એસ.સી.૬૫૯. ૧૩૬૬) ના નિર્ણય ઉપર આધાર રાખીને ઠરાવ્યું કે માત્ર એટલું કે ડમ્પરોનો ઉપયોગ માત્ર માલિકના પરિસરમાં થતો હતો, અથવા તેઓ બંધ પરિસરમાં હતા, અથવા તેમને એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડવા માટે સત્તાવાળાઓની પરવાનગી આવશ્યક હતી, અથવા તેઓ સામાન્ય હેતુઓ માટે ઉપયોગમાં લેવા માટે નિર્ધારિત નહોતા અથવા તેમનો એવો ઉપયોગ થઈ શકતો નહોતો, અથવા તેમનું બિનલાદેલું અને લાદેલું વહનક્ષમતા તેમના વજન અને કદ પર આધારિત હતું, તે કોઈ પરિણામકારક બાબત નથી, કારણ કે ડમ્પરો માલના પરિવહન માટે વપરાતા વાહનો છે અને તેથી તેઓને દોડવા માટે માર્ગોની ઉપલબ્ધતા બદલ વળતરરૂપ કર ચૂકવવા માટે જવાબદાર છે.

૨૬. બોઝ અબ્રાહમ વિ. કેરળ રાજ્ય, (૨૦૦૧) ૩ એસીસી ૧૫૭, ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતે એવો નિર્ણય આપ્યો હતો કે એક્સ્કાવેટર અને રોડ રોલર એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) ના અર્થક્ષેત્રમાં મોટર વાહનો છે.

૨૭. એમ/એસ. ક્ષારદાસ એન્ડ કો. વિ. મહારાષ્ટ્ર રાજ્ય, એ.આઈ.આર. ૧૯૮૬ બોમ્બે ૩૪૮ના મામલામાં, બોમ્બે વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે

આ નિષ્કર્ષ પર આવી હતી કે મોટર કેનમાં ગતિશીલતા છે અને અવરજવર સંબંધે તે જાહેર માર્ગ પર ઉપયોગ માટે પણ યોગ્ય છે. મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૩૯ની કલમ ૨(૧૮)ની સુધારેલી વ્યાખ્યામાં આવેલા “ઓનલી” શબ્દનો ઉદ્દેશ કરતાં, જે ભાષા એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮)માં ઉપયોગમાં લેવામાં આવેલી ભાષા જેવી જ છે, એવું ઠરાવવામાં આવ્યું હતું કે એવું કહી શકાય નહીં કે કેન એવું વાહન છે જે માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત કરવામાં આવ્યું છે.

૨૮. પૂમાની વિ. તુતિકોરિન થર્મલ પાવર પ્રોજેક્ટ, એ.આઈ.આર. ૧૯૯૦ મદ્રાસ ૩૭૨, નો મામલો એવો હતો જેમાં વડી અદાલતના વિદ્વાન એકલ ન્યાયાધીશે ઠરાવ્યું હતું કે જાહેર માર્ગ પર ચલાવાતી કેન મોટર વાહન છે. તેમ છતાં, તે મોટર અકસ્માત વળતર દાવામાંથી ઉદ્ભવેલો મામલો હતો.

૨૯. કે.કે. જૈન વિ. મસરૂર અનવર, એ.આઈ.આર. ૧૯૯૦ મધ્ય પ્રદેશ, ૮૭ ના મામલામાં, વડી અદાલતે નિર્ધારિત કર્યું હતું કે ડમ્પર એક મોટર વાહન છે અને તે મોટર અકસ્માત વળતર દાવામાંથી ઉદ્ભવતો મામલો પણ છે.

૩૦. એમ/એસ. ચક્કિયાત એજન્સીઝ પ્રા. લિ. વિ. કેરળ રાજ્ય, એ.આઈ.આર. ૨૦૦૧ કેરળ ૩૬૩ ના કેસમાં, વિભાગીય ખંડપીઠે એવો નિર્ધાર કર્યો હતો કે પોર્ટ ટ્રસ્ટના વિસ્તારમાં રાખવામાં આવેલા અને પોર્ટ વિસ્તારમાં

અંદરના પરિવહન માટે વપરાતા ટ્રેલરોને પણ રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલા મોટર વાહનો ગણાવી શકાય. એમ/એસ. બિરલા સિમેન્ટ વર્ક્સ લિ. રાજસ્થાન રાજ્ય, એ.આઈ.આર. ૨૦૦૩ રાજસ્થાન ૨૫૧ ના કેસમાં, રાજસ્થાન વડી અદાલતની વિભાગીય ખંડપીઠે એવો નિર્ધાર કર્યો હતો કે ડમ્પરો કરપાત્ર મોટર વાહનો છે. એવો નિર્ધાર કરવામાં આવ્યો હતો કે એકમાત્ર આવશ્યકતા એ છે કે વાહન રસ્તાઓ પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય હોવું જોઈએ; તે વાસ્તવમાં વપરાય છે કે નહીં, તે બાબતથી વાહન 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યાની બહાર જતું નથી.

૩૨. ઉપરોક્ત ન્યાયિક નિષ્કર્ષોમાંથી નોંધવામાં આવી શકે છે કે બોલાની ઓર્સ (સુપ્રા) કેસમાં નિર્ણય મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૩૯ ની કલમ ૨(૧૮) માં વપરાયેલી ભાષાની પૃષ્ઠભૂમિમાં આપવામાં આવ્યો હતો. ઉક્ત જોગવાઈમાં વર્ષ ૧૯૫૬ માં અને ત્યારબાદ જ્યારે મોટર વાહનો અધિનિયમ, ૧૯૮૮ અમલમાં આવ્યો ત્યારે મહત્વપૂર્ણ સુધારાઓ કરવામાં આવ્યા હતા. એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮), જેની સાથે હાલના કેસોમાં આપણે સંબંધિત છીએ, એવી ભાષાનો ઉપયોગ કરે છે જે બોલાની ઓર્સ (સુપ્રા) મામલે સર્વોચ્ચ અદાલત સમક્ષ વિચારણા માટે આવેલા પ્રશ્નથી તત્પતઃ ભિન્ન છે. આ ભિન્નતાઓ અનુગામી ચુકાદાઓમાં નોંધવામાં આવી છે. સમય જતાં, માર્ગ પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય હોવાના વાહનના સિદ્ધાંતમાંથી, સામાન્ય રીતે માર્ગ પર ઉપયોગમાં લઈ શકાય તેવા હોવાના સિદ્ધાંત સુધી, અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ 'મોટર

વાહન' શબ્દનો ઉદાર અર્થઘટન અનુગામી ચુકાદાઓમાં સર્વોચ્ચ અદાલત દ્વારા પ્રતિપાદિત કરવામાં આવ્યો છે. ચીફ જનરલ મેનેજર જગન્નાથ એરિયા (સુપ્રા) ના કેસમાં એ પણ નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું કે માત્ર એટલા માટે કે વાહનના પરિમાણો સેન્ટ્રલ મોટર વ્હીકલ્સ નિયમો, ૯૨ અને ૯૩ માં નિર્દિષ્ટ પરિમાણોથી વધારે છે, તે એક કારણ માત્રથી જ અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) માં વ્યાખ્યાયિત 'મોટર વાહન' શબ્દપ્રયોગમાંથી તે વાહનને બહાર કાઢવા માટે પૂરતું ગણાશે નહીં.

૩૩. ઉપરોક્તમાંથી, નીચે મુજબના વ્યાપક પ્રસ્તાવો નિષ્કર્ષિત કરી શકાય છે.

(૧) કોઈ વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) ના અર્થમાં મોટર વાહન ગણાવા માટે, જોવાનું આવશ્યક એ છે કે તે માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવ્યું છે કે નહીં;

(૨) આવી અનુરૂપતાનો નિર્ધારણ કરવા માટે, વાહનનું કદ, પરિમાણો, વજન તથા તે વાહનનો સામાન્ય રીતે જે ઉપયોગ કરવામાં આવે છે, તેવા કેટલાક પરિબલો સંબંધિત ગણાશે.

(૩) સંબંધિત વિચારણાઓના આધારે, જેમાં ઉપર દર્શાવેલ બાબતોનો પણ સમાવેશ થાય છે, જો એવું ઠરાવી શકાય કે તે વાહન માર્ગ પર ઉપયોગમાં લઈ શકાય તેવું છે, તો તે 'મોટર

વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યાને પૂર્ણ કરશે, જો કે, નિશ્ચિતરૂપે, તે વ્યાખ્યાના અનુવર્તી ભાગમાં રહેલી અપવર્જન જોગવાઈમાં આવતું ન હોય તો.

(જ) વાહનનો માર્ગ પર નિયમિત ઉપયોગ થાય છે કે નહીં તે સંબંધિત નથી, જ્યાં સુધી જરૂરી સમયે તેનો માર્ગ પર ઉપયોગ કરી શકાય એવો હોય, જે માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવેલ વાહન શબ્દપ્રયોગની આવશ્યકતા પૂર્ણ કરે છે.

પ) માત્ર એટલા કારણસર કે વાહનના માપદંડો કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, નિયમ ૯૨ અને ૯૩ માં નિર્દિષ્ટ કરેલ માપદંડોથી વધુ છે, તે માત્રથી એવો અર્થ થતો નથી કે તે વાહન મોટર વાહન નથી. છતાં, આ અન્ય પરિબલો સાથે વિચારણા કરવા યોગ્ય સંબંધિત પરિબલ હોઈ શકે છે.

ડ) કોઈ વાહન વ્યાખ્યાના બહિષ્કાર ઉપબંધ હેઠળ આવવા માટે, તે એવું વિશેષ પ્રકારનું વાહન હોવું જોઈએ, જે ફક્ત કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવ્યું હોય. અહીં 'ફક્ત' શબ્દને અત્યંત મહત્વ છે. અન્ય શબ્દોમાં, કોઈ વાહન સામાન્ય રીતે અથવા રૂઢિ મુજબ અથવા પ્રચલિત રીતે કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગમાં લેવાતું હોય, અથવા તે માટે અનુરૂપ

બનાવવામાં આવ્યું હોય, એટલું માત્ર પૂરતું નથી કે તેને મોટર વાહનના વર્ગમાંથી બહાર ગણવામાં આવે. જે વાહનો ખાસ પ્રકારના હોય અને ‘ફક્ત’ ફેક્ટરીમાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવેલા હોય, તેઓને આવા બહિષ્કારનો લાભ મળશે.

૭) સાધન પર વાયુભર્યા અથવા રબરના ટાયર લગાવેલ છે કે તે ચેઈન-માઉન્ટેડ સાધન છે, તે બાબત માત્ર એકલી જ વાહનની પ્રકૃતિ અંગે નિશ્ચિત નિર્ણાયક ગણાશે નહીં. તેમ છતાં, કોઈ વાહન પર વાયુભર્યા અથવા રબરના ટાયર લગાવેલ હોવાની હકીકત એ સૂચવતા સંકેતોમાંની એક ગણાશે કે તે માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યું છે.

૩૪. ઉપરોક્ત સ્પષ્ટ મનોદશાને ધ્યાનમાં રાખીને, જો હવે અમે અરજીઓના આ સમૂહમાં સંકળાયેલા દરેક વર્ગના વાહનોનું પરીક્ષણ કરીએ, તો એવું જણાય છે કે વાહનો ત્રણ વ્યાપક વર્ગોમાં વહેંચાઈ જાય છે. વર્ગ 'એ' એ એવો હશે જેમાં, પ્રથમ દ્રષ્ટિએ, વાહનોના પરિમાણો, જે વિશેષ ઉપયોગ માટે તેઓ રચાયેલાં છે અને અનુકૂળ બનાવવામાં આવેલાં છે, તથા તેવી અન્ય સંબંધિત બાબતોને જોતા, એવું કહી શકાય કે તે વાહન મોટર વાહન નથી. વર્ગ 'બી' માં તેવા વાહનો આવશે, જે નોંધ પર ઉપલબ્ધ સામગ્રીના આધારે અને સંબંધિત બાબતો લાગુ કરતાં, ખૂબ જ સ્પષ્ટ રીતે 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યામાં આવે છે અને તેથી

માર્ગ કર માટે આકારપાત્ર છે. વર્ગ 'સી' માં તેવા વાહનો આવશે કે જેમના સંદર્ભમાં વધુ નિરીક્ષણ અને તપાસ વિના, તેઓ માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવાયેલા વાહનોની કસોટી પૂર્ણ કરે છે કે નહીં, અને ભલે એમ હોય તો પણ, માત્ર કારખાનામાં અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવાયેલા વિશેષ પ્રકારના વાહનો તરીકે તેમની વર્ગીકરણ કરી શકાય કે નહીં, તે નક્કી કરવું શક્ય ન બને. આવા પ્રકારના વાહનો બાબતે, વાહનો માર્ગ કર માટે આકારપાત્ર છે એવો નિષ્કર્ષ કાઢતા પહેલાં, પ્રતિવાદીઓએ વધુ તપાસ કરવી પડશે.

૩૫. હવે અમે ઉપરોક્ત કરવામાં આવેલ અવલોકનોના આધાર પર વિચારણા માટે વાહનોની દરેક શ્રેણી હાથ ધરીશું. ઉપકરણો સાથે પરિચિત થવા માટે અમે ઇન્ટરનેટમાંથી વાહનની દરેક શ્રેણી સંબંધિત ઉપયોગી માહિતી પ્રાપ્ત કરી છે, જેનું અહીં પછીથી શ્રેણીવાર અલગથી વર્ણન કરવામાં આવશે. પ્રથમ તબક્કે, અમે પરિમાણોને ધ્યાનમાં રાખીને એક સાથે વર્ગીકૃત કરી શકાય તેવી કેટલીક પ્રકારની કોલર કેનો અંગે વિચારણા હાથ ધરવા ઇચ્છીએ છીએ.

૧. કોલર કેન્સ



ક્રોલર કેનો બહુઉદ્દેશીય ઊંચકણી સાધનો છે.

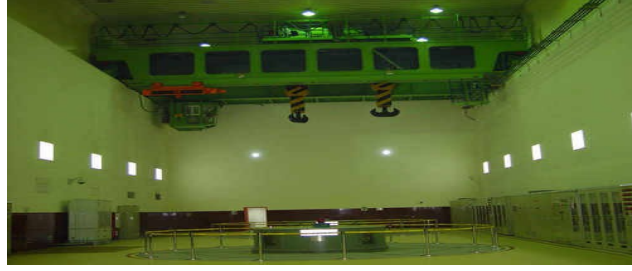
તેનો ઉપયોગ સામાન્ય સ્થાપન કાર્ય માટે કરી શકાય છે. વધુમાં, રિફાઈનરીઓ, પાવર પ્લાન્ટો અને અન્ય ઔદ્યોગિક પ્રકલ્પો જેવા બાંધકામ પ્રકલ્પો કદમાં વધુ જટિલ બનતા જતા હોવાને કારણે, ભારે ઊંચકાણનું કાર્ય હાથ ધરી શકે તેવા સાધન તરીકે ક્રોલર કેનોની ભૂમિકા વધુ પ્રાધાન્ય પ્રાપ્ત કરી રહી છે. આ યંત્ર તેની બહુમુખી ઉપયોગિતાને આધારે તેના મૂળ સ્વરૂપે તકનીકી રીતે જટિલ છે.

કેનનું એસેમ્બલિંગ અને ડિસ્મેન્ટલિંગ પણ કામગીરીનો એક મહત્વપૂર્ણ ઘટક છે. આ કામગીરી દરમિયાન, અન્ય કેનોની સરખામણીએ કાર્યસ્થળ પર ઉપલબ્ધ જગ્યાને મુખ્ય વિચારણા તરીકે લેવી જોઈએ; ક્રોલર કેનોને વિશાળ ભારવહન વિસ્તારની જરૂર પડે છે, જે સમતલ સ્થિતિમાં મૂકવો આવશ્યક છે, કારણ કે માત્ર ૧ અંશ જેટલી અસમતલ સ્થિતિમાં મૂકવાથી પણ તેની ક્ષમતા ઘટી શકે છે.

ક્રોલર કેનોની મુખ્ય વિશેષતાઓમાંની એક એ છે કે તે ખૂબ જ ભારે હોય છે અને તેને એક કાર્યસ્થળથી આગળના સ્થળે સરળતાથી ખસેડી શકાતી નથી.

કોલર કેન ભારે માલસામાન ઊંચકવા માટે ઉપયોગમાં લેવાતી યાંત્રિક યંત્રની એક પ્રકાર છે. તે સાંકળો અથવા શીલ્ડ અને કોલર્સથી સજ્જ હોય છે. તેનો ઉપયોગ બાંધકામ સ્થળ, ખાણ, કારખાનું અને ડોકસાઈડના કામોમાં વસ્તુઓ તથા ઉપકરણોને ઊંચકવા, નીચે ઉતારવા અને ખસેડવા માટે કરી શકાય છે.

૨. ઓવરહેડ કેન્સ



ઓવરહેડ કેન, જેને ડ્રિજ કેન તરીકે પણ ઓળખવામાં આવે છે, તે કેનનો એવો પ્રકાર છે જેમાં હૂક-અને-લાઈન યંત્રણા આડી બીમ પર ચાલે છે અને તે બીમ પોતે પરસ્પર ઘણાં અંતરે આવેલી બે રેલ પર ચાલે છે. ઘણીવાર તે લાંબી ફેક્ટરી ઇમારતમાં હોય છે અને ઇમારતની બે લાંબી દિવાલો સાથે આવેલી રેલ પર ચાલે છે. તે ગેન્ટ્રી કેન જેવી સમાન છે. ઓવરહેડ કેનો સામાન્ય રીતે એકલ બીમ અથવા ડ્વિ-બીમ બંધારણથી બનેલી હોય છે. આ સામાન્ય સ્ટીલ બીમોનો ઉપયોગ કરીને અથવા વધુ જટિલ બોક્સ ગર્ડર પ્રકારથી બનાવવામાં આવી શકે છે. ઉપર દર્શાવેલ ચિત્ર હોસ્ટ અને નિયંત્રણ પેન્ડન્ટ દ્વારા સંચાલિત પ્રણાલી છે.

ધરાવતી એકલ બ્રિજ બોક્સ ગર્ડર કેનનું છે. ૧૦ ટન અને તેથી વધુ ક્ષમતાવાળી પ્રણાલીઓની જરૂરિયાત હોય ત્યારે ઢિ-ગર્ડર બ્રિજ વધુ સામાન્ય હોય છે.

ઓવરહેડ કેનનો સૌથી સામાન્ય ઉપયોગ સ્ટીલ ઉદ્યોગમાં થાય છે. ઉત્પાદન પ્રક્રિયાના દરેક તબક્કે, તૈયાર ઉત્પાદન તરીકે કારખાનામાંથી બહાર જાય ત્યાં સુધી, સ્ટીલનું સંચાલન ઓવરહેડ કેન દ્વારા કરવામાં આવે છે. કાચા માલને કેન દ્વારા ભઠ્ઠીમાં નાખવામાં આવે છે, ગરમ સ્ટીલને ઠંડુ કરવા માટે ઓવરહેડ કેન દ્વારા સંગ્રહિત કરવામાં આવે છે, તૈયાર કોયલને ઉપાડી અને ટ્રકો તથા ટ્રેનો પર ઓવરહેડ કેન દ્વારા ભરવામાં આવે છે, અને ફેબ્રિકેટર અથવા સ્ટેમ્પર પોતાના કારખાનામાં સ્ટીલનું સંચાલન કરવા માટે ઓવરહેડ કેનનો ઉપયોગ કરે છે. વાહન ઉદ્યોગ કાચા માલના સંચાલન માટે ઓવરહેડ કેનોનો ઉપયોગ કરે છે. નાના વર્કસ્ટેશન કેનો કાર્યક્ષેત્રમાં હળવા ભારનું સંચાલન કરે છે, જેમ કે સી.એન.સી. મિલ અથવા સો મિલ.

લગભગ બધી જ કાગળ મિલો નિયમિત જાળવણી માટે બ્રિજ કેનનો ઉપયોગ કરે છે, જેમાં ભારે પ્રેસ રોલ્સ તથા અન્ય ઉપકરણો દૂર કરવાના હોય છે. કાગળની મશીનોના પ્રારંભિક બાંધકામમાં બ્રિજ કેનનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે, કારણ કે તે ભારે કાસ્ટ આયર્નના કાગળ સુકવવાના ડ્રમ્સ તથા અન્ય વિશાળ

ઉપકરણોની સ્થાપના સરળ બનાવે છે, જેમાંથી કેટલાકનું વજન ૭૦ ટન જેટલું હોય છે.

૩. ટ્રક-માઉન્ટેડ કેન



ટ્રક કેરિયર પર સ્થાપિત કેન આ પ્રકારની કેનને ગતિશીલતા પ્રદાન કરે છે. સામાન્ય રીતે, આવી કેનો હાઈવે પર મુસાફરી કરી શકે છે, જેના કારણે કેનને પરિવહન કરવા માટે વિશેષ સાધનોની જરૂરિયાત રહેતી નથી. કાર્યસ્થળ પર કામ કરતી વખતે, કેનને સ્થિર રાખવા, સમતલ કરવા અને ઉભી રાખીને ઉઠાવવાની કામગીરી દરમિયાન ચેસિસમાંથી આઉટ્રિગરો પ્રથમ આડાં અને ત્યારબાદ ઊભા રીતે વિસ્તૃત કરવામાં આવે છે. ઘણી ટ્રક કેનોમાં ધીમે ગતિએ ચાલવાની ક્ષમતા હોય છે (પ્રતિ કલાક થોડા માઈલ).

ટ્રક કેનોની ઊંચકવાની ક્ષમતા આશરે ૧૪.૫ શોર્ટ ટન (૧૨.૮ લોંગ ટન; ૧૩.૨ ટન) થી લઈને આશરે ૧,૩૦૦ શોર્ટ ટન (૧,૧૬૧ લોંગ ટન; ૧,૧૭૯ ટન) સુધી હોય છે.

૩૬. 'એ' શ્રેણીમાં ચિહ્નિત કોલર કેનો.

આ કેનો વાહનને આગળ ધપાવતાં રબરના ટાયર પર સ્થાપિત નથી. તેઓ ચેઇન પર સ્થાપિત વાહનો છે. તેઓ કારખાનાના પરિસરમાં બાંધકામ, ટાવરોના સ્થાપન અને તેવી અન્ય સંબંધિત પ્રવૃત્તિઓ માટે ઉપયોગમાં લેવાય છે. આ કેનોમાં વિવિધ લંબાઈનો બૂમ હોય છે.

આવા વાહનોની ઊંચાઈ, પહોળાઈ, લંબાઈ, વજન, ઊંચકવાની ક્ષમતા, ગતિ વગેરે જેવા પરિમાણોની વિગતો વ્યક્તિગત અરજીઓની ચર્ચા કરતી વખતે દર્શાવવામાં આવી છે, પરંતુ નીચે તેના પરિમાણોનું એક ઉદાહરણ આપવામાં આવે છે:-

ક્રમ ક્રમાંક	મોડેલ	સાધનનું નામ	સાધન સામગ્રી	ઊંચાઈ		પહોળાઈ		લંબાઈ		વજન ટ		મહત્તમ સંભવિત વિસ્તૃત લંબાઈ	મહત્તમ સંભવિત સંયોજન મોડિફિકેશન	મેટ્રિક ટન કિલોગ્રામ	કે. જી.	કે. એમ./એચ.આર.
અ	કેમેગ સી ૮૮૦૦	કોલર કેન	૧	૭.૪	૨૪.૨૮	૧૨.૫	૪૧.૦૧	૨૫	૮૨.૦૨	૧૩૩૦.૮૪૫	૧૩૩૦.૮૪૫	૧૬૮	૧૦૮ + ૬૦	૧૨૫૦	૧૨૫૦૦૦	૦.૪

જો અમે આ વાહનોના પરિમાણોનું નજીકથી અવલોકન કરીએ તો સ્પષ્ટપણે જોઈ શકાય છે કે તેઓ અસાધારણ પરિમાણો ધરાવતી વિશાળ મશીનો છે. કેટલાક કિસ્સાઓમાં આ વાહનોની ઊંચાઈ ૩.૫ મીટરથી લઈને ૭ મીટર સુધી હોય છે. પહોળાઈ ૬ મીટરથી લઈને ૧૨ મીટરથી પણ વધુ સુધી હોય છે. તેમની લંબાઈ ૮ મીટરથી લઈને ૧૪ મીટરથી પણ વધુ સુધી હોય છે. કેટલાક કિસ્સાઓમાં તેમનું સ્વવજન ૧૦૦૦ ટન હોય છે. બૂમની મહત્તમ લંબાઈ ૭૫ મીટરથી વધુ છે અને કેટલાક કિસ્સાઓમાં ૧૫૦ મીટર સુધી પહોંચે છે. તેમની ઊંચકવાની ક્ષમતા પણ ૧૦૦ ટન સુધી જાય છે. તેમની ગતિ પ્રતિ કલાક ૨ કિ.મી.થી વધુ નથી. અરજદારોએ આ વાહનોના ફોટોગ્રાફ પણ રજૂ કર્યા છે, જેનું અમે અવલોકન કર્યું છે. નોંધપોથીમાંથી અમે એટલું જાણી શક્યા કે આ વાહનોનો ઉપયોગ વિશિષ્ટ હેતુ માટે, વિશિષ્ટ પ્રકારના કારખાનાઓમાં ચીમનીઓ, ટાવરો વગેરેના સ્થાપન માટે થાય છે. આ વાહનોને ક્યારેય રસ્તા ઉપર એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે લઈ જવામાં આવતા નથી. ફક્ત એક જ વપરાશમાં રસ્તાઓને ગંભીર નુકસાન પહોંચાડ્યા વગર તેમને રસ્તા ઉપર ચલાવવું શક્ય નથી. તેમજ વાહનવ્યવહારને ગંભીર રીતે અવરોધ્યા વગર અને અન્ય વાહનો તથા લોકોની સુરક્ષાને જોખમમાં મૂક્યા વગર પણ તેમને

રસ્તાઓ પર ચલાવવું શક્ય નથી. આ મશીનો રબરના ટાયર પર ચાલતી નથી, પરંતુ ચેઇન પર સ્થાપિત છે. તેઓ પ્રતિ કલાક ૨ કિ.મી.થી વધુ ગતિએ ચાલી શકતા નથી. તેઓ ૨ અથવા ૩ ડિગ્રીના ઢાળ કરતાં વધુ ઢાળ ચડી શકતા નથી. તેથી, તેઓ સામાન્ય ઢાળ પણ પાર કરી શકતા નથી અથવા સરળ પુલો પણ ચડી શકતા નથી. થોડીક અસમતલ સપાટી પર અથવા સ્પીડ બ્રેકર ઉપર પણ તેમનું સંતુલન જાળવી શકાય તેમ નથી. તેમના કદ અને વજનના પરિમાણો નિયમોના નિયમ ૯૨ અને ૯૩માં નિર્ધારિત મર્યાદાઓથી ઘણી વધુ છે. પ્રતિવાદીઓએ જેના પર ભારે નિર્ભરતા મૂકી છે તે એલ.ડી. એન્જિનિયરિંગના અહેવાલમાં પણ એવો સૂચન કરવામાં આવ્યો છે કે રસ્તા પર ચલાવવા માટે, રોડને નુકસાન ટાળવા ચેઇન ઉપર રબર પેડિંગ અથવા રબરના શૂઝ લગાડવા જોઈએ. આ જ બાબત પોતે દર્શાવે છે કે હાલની સ્થિતિમાં આ વાહનો રસ્તા ઉપર ચલાવી શકાય તેમ નથી. ચેઇન સાથે રબર પેડિંગ લગાવવાનો સૂચન વિલક્ષણ છે. એવો જણાય છે કે આ સૂચન એ તપાસ્યા વગર કરવામાં આવ્યો છે કે આવી ભારે મશીનરી માટે રબર પેડિંગ ઉપલબ્ધ છે કે નહીં. ઉત્પાદકોએ જણાવ્યું છે કે આવા પેડિંગ ઉપલબ્ધ નથી અને પૂરા પાડવા પણ શક્ય નથી. વધુમાં, સમગ્ર અભિગમ જ ભૂલભર્યો છે. મુદ્દો એ

શોધવાનો છે કે વાહન રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળિત છે કે નહીં, અને એવો નથી કે વાહનમાં કયા ફેરફારો સૂચવવામાં આવે જેથી તેને રસ્તા ઉપર ચલાવી શકાય અને તેથી તેને મોટર વાહન તરીકે વર્ગીકૃત કરી શકાય. હકીકતમાં, એવું જણાવાયું છે કે આ વાહનોને તેમની સંપૂર્ણ કદ અને આકારમાં ક્યારેય એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડવામાં આવતા નથી. કેટલાક વાહનો તો ભાગ્યે જ ક્યારેય ખસેડવામાં આવે છે. જે ખસેડવામાં આવે છે તેમને હંમેશા ઉખેડી નાખવામાં આવે છે અને પછી ટ્રકો દ્વારા તેમનું પરિવહન કરવામાં આવે છે. આવી એક મશીનના પરિવહન માટે ઓછામાં ઓછા ૧૦ થી ૧૫ ટ્રકોની જરૂર પડે અને કેટલાક કિસ્સાઓમાં આ મશીનોના અલગ અલગ ભાગો વહન કરવા માટે ૬૦ ટ્રકોની જરૂર પડે.

વાહનોના વિશાળ કદ, તેમના સ્વવજન, તેમજ તેઓ રબરના ટાયરથી સજ્જ નથી પરંતુ ચેઇન પર સ્થાપિત છે, તેમની ગતિ પ્રતિ કલાક ૨ કિ.મી.થી વધુ નથી, અને અન્ય તમામ અનુસંગિક તથ્યો તથા પરિસ્થિતિઓને ધ્યાનમાં લેતાં, અમારું મત છે કે પ્રથમ દ્રષ્ટિએ જ તેઓ એવી મશીનો છે જેને રસ્તાઓ પર ઉપયોગમાં લઈ શકાય તેવી પણ કહેવાઈ શકતી નથી. કોઈપણ પરિસ્થિતિમાં, આ વાહનો રસ્તાઓ પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળિત હોવાના અર્થમાં 'મોટર વાહન' શબ્દની વ્યાખ્યા સંતોષી શકશે નહીં. આ વિશિષ્ટ હેતુવાળા વાહનો છે. તેઓ

કદાચ માત્ર કારખાનાના અથવા બંધ પરિસરના ઉપયોગ માટે જ અનુકૂળિત ન હોય, તેમછતાં તેઓ એમ.વી. અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ આવેલી 'મોટર વાહન'ની વ્યાખ્યાના પ્રથમ ભાગમાં આવતાં નથી.

૩૭. વ્યક્તિગત અરજીઓનો નિકાલ કરતી વખતે 'બી' શ્રેણીમાં ચિહ્નિત કરાયેલા કૉલર કેન્સ અંગે,

એવું જોવામાં આવે છે કે આ કૉલર કેન્સ કદમાં ઘણાં નાનાં છે; તેમના પરિમાણો, તેમનું વજન, લંબાઈ, વહન ક્ષમતા વગેરે એવા છે કે તેમની તુલના અમે અગાઉ વિચારણા કરેલા કૉલર કેન્સના પૂર્વવર્તી સમૂહ સાથે ક્યાંય થઈ શકતી નથી. અમારી દૃષ્ટિએ, આ કેન્સ રબરના ટાયરો પર માઉન્ટ કરાયેલા નથી, તો પણ માત્ર તે હકીકતના આધારે તેઓ મોટર વાહનો નથી, એવો નિષ્કર્ષાત્મક મત બની શકતો નથી. કેટલાક કેસોમાં, તેમના પરિમાણો કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, નિયમ ૯૨ અથવા ૯૩ હેઠળ અનુમત્ય મહત્તમ મર્યાદાથી થોડાંક વધુ હોઈ શકે. માત્ર આ કારણસર જ તેમને મોટર વાહનની વ્યાખ્યાની બહાર રાખવું પૂરતું ગણાય નહીં. સમગ્ર બાબતનો સર્વાંગી દૃષ્ટિકોણ અપનાવતા, આ હકીકત કે આ વાહનો માર્ગો પર ઉપયોગમાં લઈ શકાય છે, તેમને માર્ગને ગંભીર નુકસાન પહોંચાડ્યા વિના અથવા જાહેર સુરક્ષાને જોખમમાં મૂક્યા વિના એક સ્થાનેથી બીજા સ્થાને હંકારી શકાય છે, અને તેમના કદ, આકાર અને પહોળાઈને ધ્યાનમાં લેતા, આ વાહનોને માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ કરાયેલા

હોવાનું માનવું જ પડશે. નિર્વિવાદ રીતે, તેઓ માત્ર કારખાનામાં અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવેલા વિશેષ પ્રકારના વાહનો નથી. સ્થિતિ એવી હોવાને કારણે, એવો નિર્ધાર કરવો જ પડે કે આ શ્રેણીના વાહનો અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળના 'મોટર વાહન' શબ્દસમૂહની કસોટી પૂર્ણ કરે છે.

૩૮. “સી’ શ્રેણી” માં ચિહ્નિત કોલર કેન્સ.

આ વાહનોના પરિમાણો, તેમની મહત્તમ ઊંચાઈ, વજન અને એ હકીકતને ધ્યાનમાં લેતાં કે તેમને માર્ગ પર સહેલાઈથી અને મુક્તપણે ખસેડી શકાય તેમ નથી, અમે આ મતના છીએ કે તેમને મોટર વાહનો તરીકે ગણાવી શકાય કે કેમ તે નક્કી કરતા પહેલાં વધુ તપાસ અને અન્વેષણ આવશ્યક છે.

૩૯. અમે યાદ અપાવી શકીએ કે રિવિઝનલ ઓથોરિટી દ્વારા પસાર કરાયેલા આદેશમાં, જેને સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં.૧૧૮૪૮ ઓફ ૨૦૦૫ માં પડકારવામાં આવ્યો છે, એલ.ડી. એન્જિનિયરિંગ કોલેજના અહેવાલ પર ભારે નિર્ભરતા મુકવામાં આવી હતી. અહેવાલ અને અપનાવવામાં આવેલ અભિગમ, બન્ને બાબતોમાં ઘણું અપૂરતું રહે છે. અહેવાલ સૂચવે છે કે કોઈક વાહન રસ્તાની બાજુએ પડેલું હોય ત્યારે તેનું નિરીક્ષણ કરવામાં આવ્યું હતું. આવા નિરીક્ષણના આધારે, જો તેને નિરીક્ષણ કહી શકાય તો, એવો અહેવાલ રજૂ કરવામાં આવ્યો

હતો જેમાં તમામ વાહનોનો સમાવેશ કરવામાં આવ્યો હતો. આ પ્રકારની બાબતમાં, જેમાં વિશદ વિગતો અને ટેકનિકલ આવશ્યકતાઓની તપાસ કરવી જરૂરી બનતી હોય, ત્યાં બધા વાહનોને એક્સરખી રીતે ગણાવી શકાય નહીં. અમારું માનવું છે કે ઉપરોક્ત કરેલ અવલોકનોને ધ્યાનમાં રાખીને, વિવાદિત વાહનને રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવ્યું છે એવું નિષ્કર્ષ પર પહોંચતા પહેલાં, દરેક વાહન અથવા ઓછામાં ઓછું દરેક પ્રકારના વાહનનું આર.ટી.ઓ. અધિકારીઓ દ્વારા વ્યક્તિગત રીતે નિરીક્ષણ કરવું આવશ્યક રહેશે. અમે એ પણ નોંધીએ કે અહેવાલમાં મુખ્ય ભાર એ પર હતો કે વાહનો બાંધકામ ઉપકરણ વાહનો હતા. માત્ર એ જ આધાર પર તેમને મોટર વાહનો ગણવામાં આવ્યા હતા. અમારી દૃષ્ટિએ, વાસ્તવિક તપાસ એ હશે કે વાહન રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવ્યું છે કે નહીં અને જો એવું હોય તો પણ, શું તે માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવેલ વિશેષ પ્રકારનું વાહન છે કે નહીં. આ મુદ્દાઓ અંગેના નિષ્કર્ષોના આધારે, વાહન મોટર વાહન છે કે નહીં તેનો જવાબ મળી શકે. અમે નોંધીએ છીએ કે અહેવાલમાં, વાહન ચેઇન માઉન્ટેડ હતું એવો નિષ્કર્ષ નોંધ્યા પછી, એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું:

જ્યારે તેને જાહેર માર્ગો પર ચલાવવાની હોય, ત્યારે તે કોલરો પર રબર પેડથી સજ્જ હોવી આવશ્યક છે, જેથી કોલરોના કારણે માર્ગને

ગુકસાન ન થાય. રબર પેડ ઉત્પાદકો દ્વારા પૂરા પાડવામાં આવવા જોઈએ; તે બાબત ઉત્પાદકો પાસેથી સુનિશ્ચિત કરવામાં આવે.

અમારા મનમાં સમગ્ર અભિગમ ત્રુટિપૂર્ણ છે. રબરના પેડ્સ પૂરા પાડી શકાય કે કેમ તેની ચકાસણી કર્યા વિના ઉપરોક્ત સૂચન કરવામાં આવ્યું હતું. ઉત્પાદકોએ તો આ સૂચનોની લગભગ ઉપહાસપૂર્વક ટીકા કરતાં જણાવ્યું કે તેમને આવો કોઈ વિનંતિપત્ર ક્યારેય મળ્યો નથી. કોઈપણ સ્થિતિમાં, આશય એ નિર્ધારિત કરવાનો છે કે વાહનને તેની વર્તમાન સ્થિતિમાં મોટર વાહન કહી શકાય કે નહીં, ન કે તેમાં ફેરફારો કરીને પછી તેને કરપાત્ર બનાવી શકાય કે નહીં.

૪૦. ઉપરોક્ત ઉલ્લેખિત વાહનો અંગે, આર.ટી.ઓ. સત્તાધિકારીઓને વાહનોનું નિરીક્ષણ કરવાની અને ત્યારબાદ આવા વાહનોને મોટર વાહન ગણાવી શકાય કે નહીં તે અંગે અભિપ્રાય લેવા માટે ખુલ્લું રહેશે. કાર્યવાહીની બહુવિધતા ટાળવા માટે, અમે આ મુદ્દો પુનર્વિચાર સત્તાધિકારી સમક્ષ મૂકીએ છીએ, જે વિભાગના ઈજનેરોનો સમાવેશ કરતાં તકનીકી નિષ્ણાતો દ્વારા વાહનોનું નિરીક્ષણ કરાવશે અને આવા નિષ્ણાતોના અહેવાલની નકલ સંબંધિત અરજદારોને આપી તેમનો પ્રતિભાવ પ્રાપ્ત કર્યા બાદ અંતિમ અભિપ્રાય લેવામાં આવશે. એવો આદેશ આ આદેશની નકલ પ્રાપ્ત થયેલી તારીખથી વધુમાં વધુ છ મહિનામાં પસાર કરવો. એવી જોગવાઈ કરવામાં આવે છે કે આ વર્ગના કેસોમાં સંકળાયેલા અરજદારોની કરજવાબદારી, અગાઉની જવાબદારી સહિત, આવી કાર્યવાહીના અંતિમ

પરિણામ પર નિર્ભર રહેશે. ઉપ સચિવ દ્વારા નવો નિર્ણય આપવામાં આવે ત્યાં સુધી, કર વસુલાત અંગે ચથાવત સ્થિતિ જળવાશે. અન્ય શબ્દોમાં કહીએ તો, પહેલેથી વસૂલ કરવામાં આવેલ કર પરત આપવામાં આવશે નહીં, પરંતુ આજથી આગળ, નવો નિર્ણય લેવામાં આવે ત્યાં સુધી વધુ કોઈ કર વસૂલ કરવામાં આવશે નહીં. એવો નિર્ણય આપવામાં આવે ત્યારબાદ, બાકી રહેલ કરની વસુલાત માટે હોય કે પહેલેથી વસૂલ કરેલ કરની પરતફેર માટે હોય, રકમ પર અન્ય કેસોમાં જોગવાઈ કરવામાં આવી હોય તે મુજબ ૯% વ્યાજ લાગુ પડશે. જો કોઈ કારણસર, આ અદાલતના વચગાળાના નિર્દેશો હેઠળ સંબંધિત વાહન રાજ્યની બહાર લઈ જવામાં આવ્યું હોય અને અરજદાર દ્વારા નિરીક્ષણ માટે સમાન મોડેલનું વાહન સત્તાધિકારીઓ સમક્ષ ઉપલબ્ધ કરાવવામાં ન આવે, તો સત્તાધિકારીઓ માટે વાહનોની સંપૂર્ણ વિગતો, જેમ કે બનાવટ, ઉપયોગ અને અન્ય વિશિષ્ટતાઓ, જેમાં પરિમાણો, વજન, ઊંચાઈ, પહોળાઈ, ક્ષમતા વગેરેનો સમાવેશ થાય છે, તેમજ જરૂરી હોય તેવી અન્ય માહિતી માગવા માટે ખુલ્લું રહેશે. આવી માહિતીના આધારે, આ આદેશમાં કરવામાં આવેલા અવલોકનો ધ્યાનમાં રાખીને સત્તાધિકારીઓ યોગ્ય નિર્ણય લેશે.

૪૧. અરજીઓના આ સમૂહમાં સંકળાયેલા તમામ કોલર કેનો અંગે વિચારણા કરી લીધા બાદ, હવે અમે સંકળાયેલા અન્ય વાહનો તરફ ધ્યાન દોરી શકીએ છીએ.

બેકહો લોડર



બેકહો લોડર, જેને લોડર બેકહો, ડિગર, અથવા બોલચાલની ભાષામાં ટ્રૂકમાં બેકહો પણ કહેવામાં આવે છે, એક ભારે સાધનસામગ્રીવાળું વાહન છે, જેમાં જમીન તરફ શવલ/બકેટ લગાડેલ ટ્રેક્ટર અને પાછળના ભાગે નાનું બેકહો જોડાયેલ હોય છે. તેના (તુલનાત્મક રીતે) નાના કદ અને બહુપયોગિતાને કારણે, બેકહો લોડર ખૂબ સામાન્ય છે અને શહેરી ઈજનેરી તથા નાના બાંધકામ પ્રકલ્પોમાં સૌથી લોકપ્રિય વાહનોમાંનું એક છે, જેમ કે નાનું મકાન બાંધવું, શહેરી રસ્તાઓની મરામત કરવી, વગેરે), નાના પાયે ધરાશાયીકરણ, બાંધકામ સામગ્રીનું હલકું પરિવહન, બાંધકામ સાધનોને શક્તિ પૂરી પાડવી, ખાડા ખોદવા/ખોદકામ, ભૂદૃશ્ય વિકાસ, ડામર તોડવું અને રસ્તાઓ પાથરવા માટે.

ઇતિહાસ

બેકહો લોડરની શોધ યુ.કે.માં ૧૯૫૩ માં જેસેફ સિરિલ બેમર્ડ, જે.સી. બેમર્ડ (જેસીબી)ના સ્થાપક, દ્વારા કરવામાં આવી હતી, જેમાં એક ખેતીના ટ્રેક્ટરને બેકહો અને આગળ તરફ લગાડવામાં આવતી લોડિંગ બકેટ એમ બન્ને

સાધનો સાથે સજ્જ કરવામાં આવ્યો હતો. ટ્રેક્ટર પર આધારિત હોવા છતાં, જ્યારે લોડર અને બેકહો બન્ને કાચમી રીતે જોડાયેલા હોય ત્યારે બેકહો લોડરને લગભગ ક્યારેય ટ્રેક્ટર કહેવાતો નથી.

બ્રિટન અને આયરલેન્ડમાં, કંપની તેના આવિષ્કારક અને મુખ્ય પુરવઠાકાર હોવાને કારણે, તેઓને સામાન્ય રીતે માત્ર જે.સી.બી. તરીકે ઓળખવામાં આવે છે. સંયુક્ત રાજ્ય અમેરિકા માં, તેઓને ઘણીવાર "બેકહોઝ" તરીકે ઓળખવામાં આવે છે, જોકે 'બેકહો' શબ્દ માત્ર એક જ ઘટકને સૂચવે છે.

જરૂર. ડમ્પર્સ: વિવિધ અરજીઓમાં જુદા જુદા મોડેલો સંકળાયેલા હોવા છતાં, અમે વ્યક્તિગત રીતે ચર્ચા કરતી વખતે તેના પરિમાણો ધ્યાનમાં લઈ શકીએ; પરંતુ હાલ માટે, ડમ્પર્સની કેટલીક મૂળભૂત વિગતોનું પુનરુત્પાદન કરવું જરૂરી છે.

ડમ્પર



ડમ્પર એ મોટાપાયે સામગ્રી વહન કરવા માટે રચાયેલું એક વાહન છે, જેનો ઉપયોગ ઘણી વખત નિર્માણ સ્થળોએ થાય છે. ડમ્પર અને ડમ્પ ટ્રક વચ્ચેનો ભેદ તેની રચનાત્મક ગોઠવણીના આધારે થાય છે: ડમ્પર સામાન્ય રીતે ખુલ્લું જ પૈડાવાળું વાહન હોય છે, જેમાં ભરવાનું પાત્રચાલકની આગળની બાજુએ હોય છે, જ્યારે ડમ્પ ટ્રકમાં તેનું કેબિન ભારની આગળ હોય છે. ભાર ઉતારવા માટે તે પાત્રને ઢોળી શકાય છે; “ડમ્પર” નામનું મૂળ અહીંથી આવે છે. તેઓ સામાન્ય રીતે ડીઝલથી સંચાલિત હોય છે. સ્થળ ટ્રેક્ટર તરીકે ગૌણ ઉપયોગ માટે તેમાં ટોઈંગ આઈ લગાડવામાં આવે છે. રબરની પટ્ટીઓવાળા ડમ્પરોનો ઉપયોગ વિશેષ પરિસ્થિતિઓમાં થાય છે અને કેટલાક દેશોમાં તેઓ લોકપ્રિય છે.

પ્રારંભિક ડમ્પરોમાં અંદાજે એક ટન જેટલો ભારવહન ક્ષમતા હતી અને તેઓ બે-ચક્રી ચાલનવાળા હતા, જેમાં આગળના એક્સલ પર ચાલન થતું અને પાછળનાં ચક્રડાં દ્વારા દિશા નિયંત્રિત થતી હતી.

આધુનિક ડમ્પરોમાં ૧૦ ટન સુધીનો ભારવહન ક્ષમતા હોય છે (૧૧ શોર્ટ ટન; ૯૮ લોંગ ટન) અને સામાન્ય રીતે તેઓ ચેસિસના મધ્ય ભાગે સાંધાકીય વળાંક દ્વારા દિશાનિયંત્રણ કરે છે (પિવટ સ્ટીયરિંગ). ૧૯૯૦ના દાયકામાં સ્વિવલ સ્કિપ ધરાવતા ડમ્પરો, જેઓને બાજુ તરફ ઢોળવા માટે ફેરવી શકાય, ખાસ કરીને માર્ગકામ જેવા સંકુચિત સ્થળોએ કાર્ય માટે લોકપ્રિય બન્યા.

આ વિવાદિત નથી કે આ બધી ડમ્પર ગાડીઓ રબરથી સજ્જ ટાયર પર સ્થાપિત છે. તેમનાં પરિમાણો, વજન વગેરે પરથી એવું જણાતું નથી કે તેઓને રસ્તા પર ચલાવી શકાય નહીં. હકીકતમાં, વસ્તુસ્થિતિના સ્વભાવ મુજબ, ડમ્પર એક સ્થળ પરથી બીજા સ્થળે માટી ખસેડે છે, કદાચ કેટલાક કિસ્સાઓમાં કારખાના અથવા અન્ય આવા પરિસરમાં. તેમ છતાં, એવું કહી શકાય નહીં કે આ વાહનો રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યા નથી અથવા કે આવા પ્રકારના વાહનો માત્ર કારખાના અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે જ અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યા છે. આ પરિસ્થિતિઓમાં, ડમ્પરોને 'મોટર વાહન' ની વ્યાખ્યાના પરિઘની બહાર ગણાવી શકાય નહીં.

૪૩. લોડરો: લોડરોના ભિન્ન મોડલો સંકળાયેલા હોવા છતાં, અમે તે મૂળભૂત વિગતો સંકલિત કરી છે, જે લોડરોને સંબંધિત એવી તમામ અરજીઓ પર લાગુ પડી શકે છે.

લોડર્સ





લોડર એક ભારે સાધનોવાળું યંત્ર છે, જેનો સામાન્ય રીતે બાંધકામમાં ઉપયોગ થાય છે, અને મુખ્યત્વે સામગ્રી (જેમ કે આસ્ફાલ્ટ, ધ્વંસાવશેષ, માટી, હિમ, પશુઆહાર, કંકર, લાકડાના ટૂંઠા, કાચા ખનિજો, પુનઃચક્રિત સામગ્રી, પથ્થર, રેતી અને લાકડાના ચિપ્સ) ને બીજા પ્રકારની યંત્રસામગ્રીમાં અથવા તેના ઉપર (જેમ કે ડમ્પ ટ્રક, કન્વેયર બેલ્ટ, ફીડ-હોપર અથવા રેલકાર) ચડાવવા માટે વપરાય છે.

ભારે ઉપકરણોના ફ્રન્ટ લોડર્સ

લોડર (જેને બકેટ લોડર, ફ્રન્ટ લોડર, ફ્રન્ટ, એન્ડ લોડર, પેલોડર, સ્ક્રૂપ લોડર, શવલ, સ્કિપ લોડર, અને/અથવા વ્હીલ લોડર તરીકે પણ ઓળખવામાં આવે છે) ટ્રેક્ટરનો એક પ્રકાર છે, જે સામાન્ય રીતે પૈડાવાળું હોય છે, ક્યારેક ટ્રેક્સ પર પણ હોય છે, અને જેના આગળના ભાગે ચોરસ આકારની પહોળી બકેટ જોડાયેલ હોય છે, જે બે બૂમ (બાહુઓ) ના અંતે જોડાયેલી હોય છે, જેથી જમીન પરથી માટી, રેતી અથવા કાંકરી જેવી ઢીલી સામગ્રી ઉપાડી શકાય અને તે સામગ્રીને જમીન ઉપર ધકેલીને ખસેડ્યા વગર એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે લઈ જઈ શકાય. લોડરનો સામાન્ય રીતે જમીનના સ્તરે સંગ્રહિત સામગ્રીને ખસેડવા અને તેને રાહ

જોતા ડમ્પ ટ્રકમાં અથવા ખુલ્લી ખાઈના ખોદકામમાં નાખવા માટે ઉપયોગ કરવામાં આવે છે.

લોડર એસેમ્બલી દૂર કરી શકાય તેવી જોડણી હોઈ શકે છે અથવા કાયમી રીતે સ્થાપિત થયેલી હોઈ શકે છે. ઘણી વખત બકેટને અન્ય ઉપકરણો અથવા સાધનોથી બદલી શકાય છે—ઉદાહરણ તરીકે, ઘણાંમાં ભારે પેલેટ્સ અથવા શિપિંગ કન્ટેનરો ઊંચકવા માટે ફોર્ક્સ સ્થાપિત કરી શકાય છે, અને હાઈડ્રોલિક રીતે ખુલતું "ક્લેમશેલ" બકેટ લોડરને હળવા ડોઝર અથવા સ્કેપર તરીકે કાર્ય કરવાની સગવડ આપે છે. બકેટને મોટા ઘાસ અથવા વેરના ગાંઠોને સંભાળવા માટે બેલ ગ્રેપલર જેવા ઉપકરણોથી પણ વધારવામાં આવી શકે છે.

મોટા લોડરોમાં સામાન્ય રીતે માત્ર આગળની બકેટ જ હોય છે અને તેમને ફ્રન્ટ લોડર્સ કહેવામાં આવે છે, જ્યારે નાના લોડર ટ્રેક્ટરોમાં ઘણી વખત નાનું પાછળનું ખોદકામ સાધન પણ લગાડેલું હોય છે અને તેમને બેકહો લોડર્સ અને લોડર બેકહોઝ અથવા જેસીબીઓ કહેવામાં આવે છે, તે કંપનીના નામ પરથી જેણે સૌપ્રથમ તેમનો આવિષ્કાર કર્યો હતો.

ઉપર દર્શાવેલ આવા લોડરોના ફોટોગ્રાફમાંથી જોવામાં આવે છે કે, આ વાહનોમાં રબરના ટાયર લગાડવામાં આવ્યા છે. તેઓનો મુખ્ય ઉપયોગ પૃથ્વી ખસેડવાના કાર્ય માટે થાય છે. ઉપયોગના સ્વરૂપને, વાહનની ગતિશીલતાને, તેઓ રબર લગાડેલ ટાયર પર ચાલે છે તે હકીકતને તથા વધુમાં તેમના પરિમાણોને ધ્યાનમાં લેતાં, એવું જોઈ શકાય છે કે આવા વાહનો માર્ગ પર

ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત કરવામાં આવ્યા છે. અહીં પણ, સ્વીકાર્ય રીતે, આ વાહનો એવા વિશિષ્ટ પ્રકારના વાહનો નથી કે જે માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય કોઈ બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે જ અનુકૂલિત કરવામાં આવ્યા હોય. આ વાહનોને પણ મોટર વાહનો માનવામાં આવ્યા છે.

૪૪. મોબાઈલ કેન



મોબાઈલ કેન એ કોઈપણ એવી મોબાઈલ કેન છે, અર્થાત એવી કેન કે જે એક સ્થાનેથી બીજા સ્થાને સહેલાઈથી ખસેડી શકાય, ક્યારેક ભાર વહન કરતી હાલતમાં પણ. તેમ છતાં, સામાન્ય પ્રચલિત અર્થમાં, "મોબાઈલ કેન"નો અર્થ સામાન્ય રીતે રબરના પૈડાવાળું કેન વાહન થાય છે.

મોબાઈલ કેનનો લાભ તેની પરિવહનમાં સરળતા અને વિવિધ પ્રકારના ભાર અથવા માલને ઝડપથી સંભાળવામાં તેની લવચીકતા છે.

ગ્રેટ બ્રિટનમાં, ૧૮૭૦ પહેલાં કેન્સ સંભવતઃ સ્થિર સ્થિતિમાં જ રાખવામાં આવતી હતી, ભલે તે ડોકની બાજુએ હોય, જહાજના ડેક પર હોય, અથવા

રેલવેના ટ્રક પર સ્થાપિત કરેલી હોય, જેના કારણે અમુક હિલચાલ શક્ય બનતી હતી, પરંતુ માત્ર ત્યાં જ જ્યાં રેલવે લાઈનો બાંધવામાં આવી હતી.

એપલની બ્રધર્સે તેમના વરાળશક્તિચાલિત રેલવે કેનોનો વિકાસ ૧૮૬૦ના દાયકામાં શરૂ કર્યો હતો.

મોબાઈલ કેન્સ: ઉદાહરણો દર્શાવવા માટે, મોબાઈલ કેન્સના પરિમાણો સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં.૧૫૦૯૮/૨૦૦૫ માંથી લેવામાં આવ્યા છે, જે નીચે મુજબ છે:

ક્રમસંખ્યાઓ	ચંત્રનો પ્રકાર	એકમ ક્રમાંક	મોડેલ	લંબાઈ (એમએમ)	પહોળાઈ (એમએમ)	ઊંચાઈ (એમએમ)	ક્ષમતા
૧	એસ્કોર્ટ કેન	૧	સીટ૦૦૦	૧૧૩૫૦	૨૪૪૦	૨૭૦૦	૮.૦૦ ટન
૧	એસ્કોર્ટ કેન	૧	સીટ૦૦૦	૧૧૩૫૦	૨૪૪૦	૨૭૦૦	૮.૦૦ ટન

અહીં પણ, અમે જોયું છે કે ચંત્રો રબરથી જડિત ટાયરો પર ચાલે છે. એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડવું શક્ય છે. માપદંડો એવું સૂચવતા નથી કે જાહેર સલામતી અથવા માર્ગની સ્થિતિને ગંભીર જોખમમાં મૂક્યા વિના તેને એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે લઈ જવું શક્ય નથી. આવો તો અરજદારોનો કેસ પણ નથી કે આવા વાહનો ક્યારેય માર્ગ પર ચાલતા જ નથી. આ વાહનો માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળિત છે. આ પણ અરજદારોનો કેસ નથી કે તેઓ માત્ર કારખાનામાં અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે જ અનુકૂળિત થયેલ વાહનોના વિશેષ પ્રકારો છે. તેથી, આ વાહનો મોટર વાહનો ગણવામાં આવે છે.

મોબાઈલ કેનો સામાન્ય રીતે ટ્રસ/બૂમ દ્વારા કાર્ય કરે છે, જેના અંત ભાગેથી વાયર રોપ અને શીલ્ડ દ્વારા એક હૂક લટકાવવામાં આવેલો હોય છે. વાયર રોપોનું સંચાલન ડિઝાઈનરો દ્વારા ઉપલબ્ધ કરાયેલા જે તે પ્રાથમિક સંચાલક સાધનો દ્વારા, વિવિધ પ્રકારની સંચારણ વ્યવસ્થાઓ મારફતે, કરવામાં આવે છે. સ્ટીમ એન્જિન, ઇલેક્ટ્રિક મોટર અને આંતરિક દહન એન્જિન (આઈ.સી.) નો બધાનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો છે. જૂની કેનોની સંચારણ વ્યવસ્થાઓમાં ક્લચિસનો પ્રાધાન્યપૂર્ણ ઉપયોગ થતો હતો. અનુસંધાને, આઈ.સી. એન્જિનનો ઉપયોગ કરતી વખતે સ્ટીમ એન્જિનની "શૂન્ય ગતિએ મહત્તમ ટોર્ક" વિશેષતા સાથે સુસંગતતા સાધવા માટે હાઈડ્રોકિનેટિક ઘટક ઉમેરવામાં આવ્યો, જે અંતે નિયંત્રિત ટોર્ક કન્વર્ટર સુધી વિકસિત થયો. આ ગોઠવણીના કાર્યાત્મક લાભો હવે હાઈડ્રોસ્ટેટિક ડ્રાઈવના ઇલેક્ટ્રોનિક નિયંત્રણ દ્વારા પ્રાપ્ત કરી શકાય છે, જે કદ અને અન્ય વિચારણાઓને ધ્યાનમાં લેતા હવે પ્રમાણભૂત બનતું જાય છે. આ પ્રકારની કેનના કેટલાક ઉદાહરણોને ડિમોલિશન બોલ ઉમેરીને વિદ્યવંસક કેનમાં, અથવા કલેમશેલ બકેટ અથવા ડ્રેગલાઈન અને સ્ક્રૂપ ઉમેરીને પૃથ્વી ખોદક મશીનમાં રૂપાંતરિત કરી શકાય છે, જોકે ડિઝાઈનની વિગતવાર લાક્ષણિકતાઓ તેમની કાર્યક્ષમતાને મર્યાદિત કરી શકે છે.

૪૫. મોટર ગ્રેડર



મોટર ગ્રેડર મુખ્યત્વે ધૂળિયા રસ્તાઓ અને કાંકરીયાળા રસ્તાઓ જેવા નિર્માણ અને જાળવણી સ્થળોએ, તેમજ બરફ અને ઢીલી માટી માટે ઉપયોગમાં લેવામાં આવતું એક યંત્ર છે. તેનો ઉપયોગ સપાટીને વિશાળ અને સમતલ સ્થિતિમાં બનાવવા માટે થાય છે, જેથી તેના પર આસ્ફાલ્ટ પાથરી શકાય. તે આધારભૂત નિર્માણ સ્તર તૈયાર કરવાનું કાર્ય કરે છે. મોટા મકાનોના નિર્માણ પહેલાં અંતિમ સપાટી સ્તર સુધી સ્થાનિક જમીનની પાયાની પડીઓ ગોઠવવા માટે પણ તેનો ઉપયોગ થાય છે.

રસ્તો તૈયાર કરતી વખતે ગ્રેડિંગ માટે તેનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે. તે રબરના ટાયર પર સજ્જ છે. વાહનના સ્વરૂપ, તેની ગતિશીલતા, પરિમાણ વગેરેને જોતા, સહેલાઈથી જોઈ શકાય છે કે તેનો રસ્તા પર ઉપયોગ કરવો શક્ય છે અને એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડવા માટે તેને ઘણી વાર રસ્તા પર લાવવામાં આવે છે. હકીકતમાં, લોડરનો મુખ્યત્વે રસ્તાના નિર્માણમાં ઉપયોગ થાય છે. તેથી, તેને મોટર વાહન તરીકે ગણવું આવશ્યક છે.

૪૬. રોડ રોલર

સામાન્ય બોલચાલમાં રોડ રોલરનો અર્થ રોલર-કોમ્પેક્ટરો થાય છે. રોડ રોલરના વિવિધ પ્રકારો હોય છે. તેમાં વાયબ્રેટરી રોલર, ટોઈડ રોલર, ડબલ ડ્રમ રોલરનો સમાવેશ થાય છે.

(એ) સ્થિર રોલર



સ્થિર માર્ગ રોલરનો વ્યાપક ઉપયોગ કાંકરી, ચૂરેલો પથ્થર, રેતી-મેક્કડમ મિશ્રણ, રેતાળ માટી, સ્થિરિત માટીઓ અને બિટ્યુમિનસ કોન્ક્રીટ વગેરે જેવા વિવિધ કામોના સંઘનનમાં થાય છે. તેના ઉપયોગના સામાન્ય ક્ષેત્રો માર્ગો, ઈમારતો, ઔદ્યોગિક યાર્ડોના નિર્માણ અને સાઈટોના વિકાસ છે. ઉત્તમ ગિયર બદલાવ, યાંત્રિક સંચાલનવાળું ચલ બેલાસ્ટ અને જલદાબીય સ્ટિયરિંગને કારણે, તે અસાધારણ લવચીકતા અને ઉચ્ચ ગુણવત્તા સાથે ઊંચી કાર્યક્ષમતા, સલામતી અને વિશ્વસનીયતાપૂર્વક કાર્ય કરી શકે છે.

(બી) વાઈબ્રેટરી રોલર



કંપનકારી માર્ગ રોલરને એકલ ડ્રમ અથવા ડ્રિ-ડ્રમથી સજ્જ કરી શકાય છે. તે બિન-સંયોજક સામગ્રી માટે યોગ્ય છે, જેમ કે રેતીાનું મૃદા, કાંકરી, ચૂર્ણિત પથ્થરો, ખડક ભરાવો અને અલ્પ સંયોજક મૃદાઓ, અને ઉચ્ચ શ્રેણીની મહામાર્ગો, ખાણો, બંધો, વિમાનમથકો, બંદરો, રેલમાર્ગો જેવી વિશાળ પાયાની પાયો-બાંધકામ કામગીરી માટે રચાયેલ છે.

રોડ રોલર: તેના ઉપયોગના સ્વભાવથી તે એક મોટર વાહન છે અને રસ્તાનું બાંધકામ ચાલી રહ્યું હોય ત્યારે રસ્તાને સમતલ કરવા માટે તેનો હેતુ હોય છે, એવું ઠેરવવા માટે અમને લાંબી ચર્ચાની જરૂર નથી. *ગવર્નમેન્ટ ઓફ એપી વિ. રોડ રોલર્સ ઓનર્સ વેલ્ફેર એસોસિયેશન, એ.આઈ.આર. ૨૦૦૫ એસસી ૧૪૦૩* માં અહેવાલિત મામલામાં, તેને મોટર વાહન હોવાનું ઠરાવવામાં આવ્યું છે. તેથી રોડ રોલરને 'મોટર વાહન' હોવાનું ઠરાવવામાં આવે છે.

૪૭. ફોર્ક લિફ્ટ: નીચેની વિગતોના આધાર પર આ વાહનોને મોટર વાહનો ગણાવી શકાય છે:-

ફોર્કલિફ્ટ ટ્રક



ફોર્કલિફ્ટ (જેને લિફ્ટ ટ્રક, હાઈ/લો, સ્ટેકર-ટ્રક, ટ્રેલર લોડર, સાઈડલોડર, ફોર્ક ટ્રક, ટો-મોટર અથવા ફોર્ક હોઈસ્ટ પણ કહેવામાં આવે છે) એ સામગ્રીને ઊંચકવા અને પરિવહન કરવા માટે ઉપયોગમાં લેવાતો શક્તિચાલિત ઔદ્યોગિક ટ્રક છે. આધુનિક ફોર્કલિફ્ટનો વિકાસ ૧૯૨૦ માં થયો હતો. ત્યારથી ફોર્કલિફ્ટ ઉત્પાદન અને ગોડાઉન સંચાલનની કામગીરીમાં અનિવાર્ય ઉપકરણ બની ગયું છે.

આકારના પ્રકારો

નીચે વધુ સામાન્ય લિફ્ટ ટ્રકના પ્રકારોની યાદી આપવામાં આવે છે. તે સૌથી નાના પ્રકારની લિફ્ટથી લઈને સૌથી મોટા સુધી ગોઠવવામાં આવી છે:



- હાથ પેલેટ
- ટ્રક ચાલક સાથે ચાલતો નીચા ઉઠાણવાળો ટ્રક (શક્તિસંચાલિત પેલેટ ટ્રક, સામાન્ય રીતે વિદ્યુતશક્તિથી સંચાલિત)

- સવાર સાથેનો નીચા ઉઠાણવાળો ટ્રક
- ટોઇંગ ટ્રેક્ટર
- ચાલક સાથે ચાલતો સ્ટેકર
- સવાર સાથેનો સ્ટેકર
- રીચ ટ્રક (નાનો ફોર્કલિફ્ટ, નાના માર્ગમધ્ય અંતર માટે રચાયેલ, સામાન્ય રીતે વિદ્યુતશક્તિથી સંચાલિત, અને તેને એવું નામ આપવામાં આવ્યું છે કારણ કે તેના ફોર્ક્સ લોડ સુધી પહોંચવા માટે આગળ લંબાઈ શકે છે)
- એલેક્ટ્રિક કાઉન્ટરબેલેન્સ ટ્રક
- આઈ.સી. કાઉન્ટરબેલેન્સ ટ્રક
- સાઈડલોડર
- ટેલિસ્કોપિક હેન્ડલર
- વોકી ઓર્ડર પિકિંગ ટ્રક
- રાઈડર ઓર્ડર પિકિંગ ટ્રક (સામાન્ય રીતે "ઓર્ડર પિકર"

તરીકે ઓળખાતો; નાના ફોર્કલિફ્ટ જેવો, સિવાય કે સંચાલક માલસામાન સુધી સવારી કરીને પહોંચે છે અને વસ્તુઓ એક પછી એક સ્થાનાંતરિત કરે છે)

૪૮. આ મશીનોના પરિમાણો અલગ-અલગ અરજીઓમાં દર્શાવવામાં આવ્યા છે, જોકે, આ મશીનોની વ્યાપક વિગતો તેમને મોટર વાહનો હોવાના કારણે કર માટે પાત્ર બનાવે છે.

છિદ્રક યંત્ર



એક ઉપકરણ, જે સામાન્ય રીતે મોટરદ્વારા સંચાલિત હોય છે અને જેના અંતે લગાડવામાં આવેલ કાપક સાધનને ઘન પદાર્થમાં છિદ્ર બનાવવાના અથવા અસ્તિત્વમાં રહેલા છિદ્રને મોટું કરવાની પૂરતી શક્તિથી ફરવવામાં આવે છે, તેને ડ્રિલર તરીકે પણ ઓળખવામાં આવે છે.

તે ચિપ્સ દૂર કરીને છિદ્રો બનાવવા માટેનું એક યંત્ર છે. ડ્રિલિંગ યંત્રોનો ઉપયોગ ડ્રિલિંગ, બોરિંગ, કાઉન્ટરસિંકિંગ, રીમિંગ અને ટેપિંગ માટે થાય છે. ધાતુકામમાં અનેક પ્રકારો ઉપયોગમાં લેવાય છે: ઊભા ડ્રિલિંગ યંત્રો, આડા ડ્રિલિંગ યંત્રો, કેન્દ્ર-ડ્રિલિંગ યંત્રો, ગેંગ ડ્રિલિંગ યંત્રો, બહુ-સ્પિન્ડલ ડ્રિલિંગ યંત્રો અને વિશેષ-હેતુવાળા ડ્રિલિંગ યંત્રો.

આડા ટ્રિલિંગ મશીનોનો સામાન્ય રીતે ઊંડા છિદ્રો બનાવવા માટે ઉપયોગ થાય છે, ઉદાહરણ તરીકે, ધુરાઓ, દાંડા અને અગ્નિશસ્ત્રો તથા તોપખાનાના ભાગો માટે ગન બેરલોમાં.

કેન્દ્ર-છિદ્રણ મશીનોનો ઉપયોગ બ્લેન્કોના છેડાઓમાં કેન્દ્ર છિદ્રો પાડવા માટે થાય છે. ક્યારેક તેમાં એવા આધાર ઉપકરણો જોડાયેલાં હોય છે કે જે કેન્દ્રિત કરતા પહેલાં બ્લેન્કને કાપી અલગ કરી શકે, અને એવા પ્રસંગોમાં તેને કેન્દ્ર-છિદ્રણ મશીન કહેવામાં આવે છે. એકથી વધુ ટ્રિલ હેડ ધરાવતી ગેંગ છિદ્રણ મશીનોનો ઉપયોગ એક જ સમયે અનેક છિદ્રો બનાવવા માટે થાય છે. બહુ-સ્પિન્ડલ છિદ્રણ મશીનોમાં કાર્યપ્રક્રિયાનું સ્વચાલન રહેલું હોય છે. આવી મશીનોને અનેક માનકીકૃત, સ્વતંત્ર હેડોથી સંયોજિત કરી શકાય છે, જેમાં વિદ્યુત મોટરો અને વેગ-ઘટાડક ગિયરો હોય છે, જે સ્પિન્ડલને ફરાવે છે અને હેડને આગેકૂચ કરાવે છે. છિદ્રણ અને ટેપિંગ માટે ઊભા, આડા અને ઢોળા સ્પિન્ડલો ધરાવતી એક-બાજુ, બે-બાજુ અને ત્રણ-બાજુ બહુ-સ્પિન્ડલ છિદ્રણ મશીનો હોય છે. આવી અનેક દૃજનો સ્પિન્ડલો એક જ મશીન પર સ્થાપિત થઈ શકે છે. વિશેષ-હેતુની છિદ્રણ મશીનો, જેમાં મર્યાદિત વ્યાપની ક્રિયાઓ કરવામાં આવે છે, વિવિધ સ્વચાલિત ઉપકરણોથી સજ્જ હોય છે.

ભલે તેઓ રબરના ટાયર પર ફિટ કરાયેલા ન હોય પરંતુ સાંકળો પર ચાલતા હોય, તેમ છતાં તેઓ અચળ નથી અને ન તો એમ કહી શકાય કે તેઓ એવા છે જેને રસ્તાઓ પર ચલાવી શકાય નહીં. તેમના પરિમાણો તેમને રસ્તા પર

ઉપયોગમાં લેવું અશક્ય કે અસુરક્ષિત બનાવતા નથી. અરજદારોનો એવો દાવો પણ નથી કે તેઓ ક્યારેય રસ્તાઓ પર ચાલતા જ નથી. તેથી, આ વાહનોને મોટર વાહનો ગણવામાં આવે છે.

જદ.રોડ પેવર (પેવિંગ મશીન)



રોડ પેવર (પેવિંગ મશીન) એ ડામર, સ્થિર કરેલી માટી, સિમેન્ટ, ચૂનાના આધાર સામગ્રી વગેરેનું પાથરણું કરવા માટે ઉપયોગમાં લેવાતી એક પ્રકારની બાંધકામ મશીનરી છે. તેનો વ્યાપક ઉપયોગ મહામાર્ગના બાંધકામ માટે થાય છે.

આ વાહનો રસ્તાઓ પાથરવા માટે બનાવવામાં આવ્યા છે. તેમાં રબરના ટાયરો લગાવવામાં આવ્યા છે. તેમની માપમર્યાદા, તેમનો ઉપયોગ, ગતિશીલતા વગેરે પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે તેઓ રસ્તા પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યા છે. આ વાહનોને મોટર વાહનો માનવામાં આવે છે.

પ૦. એક્સકાવેટર:

(એ) ક્રોલર એક્સ્કેવેટર



ક્રોલર એક્સ્કેવેટર (ક્રોલર ડિગર) મોટાં પદાર્થોને ખોદવા અથવા ખસેડવા માટે રચાયેલ વાહન છે. તેનો બાંધકામના કામોમાં વ્યાપક ઉપયોગ થાય છે, જેમ કે ખાડીઓ, ખાડા, પાયા ખોદવા; સામગ્રીનું સંચાલન, માટી ખસેડવી, તોડકામ, ડ્રેજિંગ વગેરે. બોરિંગ, રિપિંગ, ક્રશિંગ, કટિંગ, લિફ્ટિંગ વગેરે માટે ક્રોલર એક્સ્કેવેટર (ક્રોલર ડિગર) સાથે અન્ય અનેક જોડાણો હંમેશા અનુકૂળિત કરવામાં આવે છે.

(બી) વ્હીલ એક્સ્કેવેટર



વ્હીલ એક્સ્કેવેટર (વ્હીલ ડિગર) અદ્યતન નવીન હાઇડ્રોલિક તકનીક, વિદ્યુત પ્રણાલી અને સંરચનાત્મક ઇજનેરીના સંયોજનરૂપ છે.

(સી) કોમ્પેક્ટ ખોદકામ યંત્ર



ખોદકામ મશીન, જેને ડિગર પણ કહેવામાં આવે છે, તે મુખ્યત્વે ફરતા મંચ પર આવેલા બૂમ, બકેટ અને કેબથી બનેલું હોય છે. કદના આધારે, તેમાં કોમ્પેક્ટ ખોદકામ મશીનો (અથવા મિની ખોદકામ મશીનો) અને ભારે કાર્યક્ષમતાવાળા ખોદકામ મશીનોનો સમાવેશ થાય છે. તેમાં સામાન્ય રીતે લોડર અને બુલડોઝર જોડાયેલા હોય છે, અને ચાકાવાળા, કોમ્પેક્ટ તેમજ કેટલાક મધ્યમ કદના (૧૧ થી ૧૮ ટન) ખોદકામ મશીનોમાં બેકડ્રિલ (અથવા ડોઝર) બ્લેડ હોય છે.

આ પ્રકારની ઈજનેરી ચંત્રસામગ્રી અને બાંધકામ ઉપકરણોનો વ્યાપક ઉપયોગ જમીનને સમતલ કરવા અથવા સામગ્રીને પાછી ખાડામાં ધકેલવા માટે થાય છે. બાંધકામ સ્થળે, તેનું મુખ્ય કાર્ય ખાઈઓ, ખાડાઓ અને પાયાઓ ખોદવાનું, ઝાડઝાંખર કાપવાનું, પાઈપોને ઊંચકીને મુકવાનું, ખનન, નદીનું ગાદ કઢાવવું વગેરે છે.

તેમ છતાં તેઓ રબરના ટાયરોથી સજ્જ નથી, તેઓ સાંકળો પર ચાલે છે. તેમના પરિમાણો, તેમની ગતિશીલતા અને તેમના ઉપયોગને જોતાં એવું કહી

શકાય નહીં કે તેઓ માર્ગ પર ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવ્યા નથી.
આ વાહનો મોટર વાહનની વ્યાખ્યામાં આવરી લેવામાં આવશે.

૫૧. પાઈપ લેયર:-

પાઈપલેયરોનો ઉપયોગ પાઈપલાઈનના નિર્માણ માટે ખાઈઓમાં પાઈપો સ્થાપિત કરવા માટે થાય છે. પાઈપોનો સૌથી સામાન્ય ઉપયોગ તેલ, પ્રાકૃતિક ગેસ, ગેસોલિન તથા અન્ય સામગ્રીને તેમના ઉત્પત્તિસ્થાનેથી રિફાઈનરી સુધી સુરક્ષિત રીતે પરિવહન કરવા માટે થાય છે.

ક્રેન્સ, કોલર્સ અને એક્સ્કાવેટર્સ ક્યારેક પાઈપ બિછાવવાના ચંત્રો તરીકે કાર્ય કરતાં હોવાનું જાણીતું છે, ક્યારેક પાઈપલેયર એટેચમેન્ટ્સની મદદથી.

ઇતિહાસ

વિશ્વભરમાં તેલ શુદ્ધિકરણ કારખાનાઓ શરૂ થવા લાગ્યા ત્યારે પાઈપલાઈન બિછાવવાનું એક ઉદ્યોગ બન્યું. પેન્સિલ્વેનિયાના ટાઈટસવિલના રેલરોડ કન્ડક્ટર કર્નલ એડવિન ડ્રેકે પ્રથમ વ્યાવસાયિક તેલનો ફૂવો બાંધ્યો.



મોટર ઉદ્યોગની વૃદ્ધિનો અર્થ એવો હતો કે તેલનું બજાર વધુ વિશાળ થવાનું હતું. પાઈપલાઈનો નવી લંબાઈઓ સુધી પહોંચવાનો પ્રયાસ કરી રહી હતી. ૧૯૦૬ સુધીમાં, ૧૧૫,૦૦૦ માઈલ (૧૮૫,૦૭૪ કિ.મી.) પાઈપલાઈનો પાથરવામાં આવી હતી.

પાઈપ લેયર: પાઈપ લેયરની નીચે મુજબની માપની વિગતો છે, જે વિશેષ સિવિલ અરજી ક્રમાંક ૧૨૬૮૦/૨૦૦૫ માં આપવામાં આવી છે:

	સાધનો મુજબ	મોટર વાહનના નિયમો મુજબ	કન્સ્ટ્રુક્શન ઈક્વિપમેન્ટ વાહન માટેના નિયમો અનુસાર
ઊંચાઈ	૨૧.૧૯ ફૂટ; ૬.૪૩ મીટર	૩.૮ મીટર	૪.૭૫ મીટર
પહોળાઈ	૧૧.૧ ફૂટ; ૩.૩૮ મીટર	૨.૬ મીટર	૩ મીટર્સ
વજન	૨૫ ટન	--	--

જોકે તે રબરના ટાયરોથી સજ્જ નથી, તે સાંકળ-સ્થાપિત કોલર સાધન પર ચાલે છે. તે ભૂગર્ભમાં પાઈપ બિછાવવા માટે પાઈપો ઊંચકવા વગેરે માટે વપરાય છે. તેમને માર્ગ પર સહેલાઈથી ખસેડી શકવું શક્ય છે. અરજદારનો એવો કેસ નથી કે આવા વાહનો માર્ગ પર ચલાવવામાં આવતા નથી. આ વાહનો 'મોટર વાહન' શબ્દની આવશ્યકતા પૂર્ણ કરે છે.

પર. ડ્રિલિંગ રિગ:



ડ્રિલિંગ રિગ તે તેલ અને ગેસના કૂવા ખોદવાની પ્રક્રિયામાં ઉપયોગમાં લેવાતા સપાટી ઉપરના ઉપકરણો છે. સામાન્ય પ્રકારની ડ્રિલિંગ રિગમાં ડ્રિલ સ્ટ્રિંગને ઊંચું ઉઠાવવા અને નીચે ઉતારવા માટે હેલિક અને વિંચ, ડ્રિલ પાઈપને ફેરવવા માટે રોટરી ટેબલ, તથા વિંચ અને રોટરી ટેબલોને ચલાવવા માટે એન્જિનનો સમાવેશ થાય છે. કેટલીક ડ્રિલિંગ રિગ્સ ચલાયમાન રહે તેવી રીતે રચાયેલ હોય છે, જ્યારે અન્ય સ્થિર અને અચલ હોય છે. જમીન ઉપર તેમજ સમુદ્રકાંઠાથી દૂરની ખોદકામ કામગીરીમાં ઉપયોગમાં લેવાતી ડ્રિલિંગ રિગ્સના વિવિધ પ્રકારો છે. ચલાયમાન રિગ્સને ખર્ચની દૃષ્ટિએ વધુ અસરકારક માનવામાં આવે છે, ખાસ કરીને સમુદ્રકાંઠાથી દૂરના અન્વેષણાત્મક તેલના કૂવાઓના ખોદકામમાં. ડ્રિલિંગ રિગ્સના વિવિધ પ્રકારોમાં નીચેના કેટલાકનો સમાવેશ થાય છે:

- લેન્ડ રિગ
- ડ્રિલિંગ બાર્જ

- જેક-અપ
- જળમગ્ન રિગ
- અર્ધ-જળમગ્ન રિગ
- ડ્રિલશિપ

નિષ્કર્ષ:-

વ્યક્તિગત અરજીઓમાં દર્શાવ્યા મુજબ ટ્રિલિંગ રિગ્સ 'સી' વર્ગમાં આવે છે, જેથી તેઓને કરપાત્ર ગણવામાં આવે તે પહેલાં વધુ તપાસ આવશ્યક બને છે.

૫૩. બુલડોઝર (ડોઝર)

(એ) પૈડાવાળું બુલડોઝર



વ્હીલ બુલડોઝર, જેને વ્હીલ ડોઝર પણ કહેવાય છે, તે સામાન્ય રીતે વપરાતી એક પ્રકારની બાંધકામ યાંત્રિક સગવડ છે. આ યંત્રની કાર્યપદ્ધતિ એ છે કે મૂળભૂત રીતે ટ્રેક્ટર દ્વારા સજ્જ ડોઝર બ્લેડને ધકેલીને જમીન સાફ કરવી અને સમતલ કરવી અથવા માર્ગો પાથરવા. આ યંત્રોમાં સૈનિક ઉદ્યોગ પ્રૌદ્યોગિકી આધારિત ડ્રાઇવ સિસ્ટમનો ઉપયોગ થાય છે, જેમાં ઊંચી આકર્ષણ શક્તિ,

ઉચ્ચ કાર્યક્ષમતા અને સારી કામગીરી હોય છે. તે સંપૂર્ણ હાઇડ્રોલિક આર્ટિક્યુલેટેડ સ્ટિયરિંગ અને સર્વ વ્હીલ ડ્રાઇવથી સજ્જ છે.

(બી) ક્રોલર બુલડોઝર



આ ક્રોલર બુલડોઝર (ક્રોલર ડોઝર) માં અર્ધ-કઠોર સસ્પેન્શન કાર જેવી ખેંચશક્તિની યાંત્રિક વ્યવસ્થા છે. ક્રોલર બુલડોઝર ડીઝલ એન્જિનો દ્વારા સંચાલિત છે, જેના કારણે કાર્ય ઊર્જા-કાર્યક્ષમ અને ઓછી પ્રદૂષણકારી બને છે.

ઉપયોગ:

આ પ્રકારની યંત્રસામગ્રી બાંધકામ સ્થળે ભૂમિ ખસેડવાની અત્યંત સામાન્ય રીતે વપરાતી સાધનસામગ્રી છે. તેમાં આગળ ભાગે સ્થાપિત ડોઝર બ્લેડ હોય છે, જે ઘન પદાર્થને આગળ ધકેલી શકે છે. તે બાંધકામ સ્થળને સમતલ સપાટી બનાવી શકે છે. તેમજ તેનો માર્ગ બાંધકામ, જળ અને વિજળી ઈજનેરી, ખેતીની જમીન સમતલીકરણ, બંદર નિર્માણ, ખાણકામ અને અન્ય બાંધકામ સંબંધિત પરિસ્થિતિઓમાં વ્યાપક ઉપયોગ થાય છે.

તે ચેન પર ગતિ કરે છે. જેમ નોંધાયું છે તેમ, તેનો ઉપયોગ વિવિધ પ્રવૃત્તિઓમાં થાય છે, જેમાં બાંધકામની પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરતી વખતે જમીન

સમતલ કરવા તેમજ રસ્તાઓના નિર્માણમાં પણ થાય છે. અરજદારઓનો એવો કેસ નથી કે એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે તેની અવરજવર માટે તેને રસ્તાઓ પર ચલાવવામાં આવતું નથી. આ વાહનો 'મોટર વાહન' શબ્દની આવશ્યકતાઓ પણ પૂર્ણ કરે છે.

પજ. ઉપરોક્ત નિષ્કર્ષને ધ્યાનમાં લેતાં, જો આપણે અરજીઓ અલગથી કાઢી લઈએ, તો નીચે મુજબ સ્થિતિ રહેશે.

'એ' વર્ગ હેઠળ આવતાં મોટર વાહનો

એસ.સી.એ. નં.૧૧૮૪૮/૨૦૦૫ સાથે એસ.સી.એ. નં.૨૫૩૮/૨૦૦૯ સાથે
એસ.સી.એ. નં.૨૫૩૯/૨૦૦૯

અરજદાર કંપની તેના કારખાનાના પરિસરમાં કાચા તેલના શુદ્ધિકરણ અને પેટ્રોલિયમ ઉત્પાદનોના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંલગ્ન છે. કૉલર કેન્સ એ સાંકળ પર સ્થાપિત કેન્સ છે, જેમાં ઊંચી ઉઠાણ ક્ષમતાવાળો બૂમ લગાવવામાં આવેલો હોય છે, જે મધ્યમથી દીર્ઘકાલીન સ્થાપના સ્થિતિમાંથી વારંવાર ઉઠાણ અને દિશાગતિ માટે અનુકૂળ હોય છે. આ કેન્સને એકમાત્ર એક એકક તરીકે પરિવહન કરી શકાતી નથી અને તેથી તેમને સંપૂર્ણપણે અલગ પાડી દેવી પડે છે

અને પરિવહન માટે ટ્રેલર ટ્રકો પર લાદવામાં આવે છે. આ કેન્સ માર્ગો પર પણ ચાલી શકતી નથી, કારણ કે તેમાં ચક્કો લગાવવામાં આવેલા નથી અને તે સાંકળો પર સ્થાપિત છે.

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૧૮૪૮/૨૦૦૫

રિલાયન્સની માલિકીના કોલર કેન્સ

કોલર કેનોની વિશેષતાઓ

ક્રમ સં.	કેન નેમ ઇ	કે નો ની સં ખ્ યા	હાઈટ		પહોળાઈ		લંબાઈ		વજન		એડ લ. બૂ એમ હેઈગ્ ટ	ઊંચકવાની ક્ષમતા		સ્પી ડ
			એમ	ફુટ.	એમ	ફુટ.	એ મ	ફુટ.	ટી	કિગ્રા.	ફુટ.	ટી	કે.જી .	કી.મી ./કે. ર.
અ	૧૧૩૨ ૦ અમેરિકન સ્કાય હોર્સ	૦ ૧	૧૧.૫ ૬	૩૭' ૧૧"	૮. ૧૫	૨૬'૮ "	૧૦ .૦ ૬	૩૩"	૬૨૪ . ૦૨	૬,૨૪ , ૦૨૦	૪૫૦ '	૮૦ ૭	૮,૦ ૭, ૦૦૦	૧.૧ ૪
બી	ડીઈએમ એજી સીસી ૨૫૦૦	૦ ૧	૪.૩૧ ૫	૧૪' ૨"	૮	૨૮'૬'	૧૦ .૮	૩૫'૫"	૩૦૮ . ૭૦	૩,૦૮ , ૭૦૦	૪૧૩ '	૪૫ ૦	૪,૫ ૦, ૦૦૦	૧.૪
સી	૮૩૨૦ અમેર આઈકન	૦ ૪	૮.૨૭	૩૦' ૫"	૭. ૭૫	૨૫'૫ "	૮. ૨૭	૩૦'૫"	૨૦૪ . ૭૫	૨,૦૪ , ૭૫૦	૨૬૦ '	૨૨ ૫	૨,૨ ૫, ૦૦૦	૧.૨ ૮
ડી	૮૩૧૦ એ અમેરિકન	૦ ૨	૮.૨૭	૩૦' ૫"	૬. ૪૩	૨૦'૭ "	૮. ૫૮	૨૮'૨ "	૧૮૨ . ૧૭	૧,૮૨ , ૧૭૦	૨૬૦ '	૨૦ ૪	૨,૦ ૪, ૦૦૦	૧.૭ ૭
ઈ	ટી.એફ. સી. ૨૮૦	૩ ૨	૫.૮	૧૮' ૫	૪. ૪૭	૧૪'૮ "	૫. ૬૧	૧૮'૫"	૭૫	૭૫,૦ ૦૦	૧૫૦ '	૭૫	૭૫, ૦ ૦૦	૧.૨ ૮

એક્સ	ટાટા ૩૨૦	૧ ૧	૩.૩૨	૧૦' ૧૧"	૩. ૦૫	૧૦'	૪. ૨૩	૧૩'૧ ૧"	૨૦	૨૦,૦ ૦૦	૮૦'	૨૦	૨૦, ૦ ૦૦	૧.૮ ૨
	કુલ	૫ ૧												

નિષ્કર્ષ:-

ક્રમાંક અ, બ, ક અને ડ 'અ' વર્ગ હેઠળ આવતાં હોવાનું જાણવા મળે છે અને તેમના વિકરાળ કદને ધ્યાનમાં લેતાં, તેમને મોટર વાહનો તરીકે ગણાવી શકાય નહીં, જ્યારે ક્રમાંક ઇ અને એક્સ ખાતે દર્શાવાયેલા વાહનોને 'ક' વર્ગ હેઠળ ગણાવવા પડશે, અને તેમને મોટર વાહનો તરીકે ઠરાવવામાં આવે તે પહેલાં તેમની તપાસ કરવામાં આવવી જરૂરી રહેશે.

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૨૫૩૯/૨૦૦૯

વાહનોનું વર્ણન તથા વિશિષ્ટતાઓ સાથે

ક્રમાંક .	મોડેલ	ઉપકરણનું નામ	ક્રમાંક. કેન્સ / ઇ કિવપ.	ઊંચાઈ - મીટર	પહોળાઈ - મીટર	લંબાઈ - મીટર	વજન- કિગ્રા	બૂમ- લંબાઈ - મહત્તમ સંભવિત બૂમ લંબાઈ	ઉઠાવ ક્ષમતા- કિ.ગ્રા.	ગતિ- કિ.મી./ કલાક
અ	હેમેગ સી સી ૮૮૦૦	કોલર કેન	૧	૭.૪	૧૨.૫	૨૫	૧૩૩૦ ૦૮ ૪૫	૧૬૮	૧૨૫૦૦૦૦	૦.૪
બી	મેનિટોવો સી ૧૮૦૦૦	કોલર કેન	૧	૭.૧૧	૧૦.૧૬	૧૬.૦૫	૮૪૮૦ ૮૦	૮૭.૫	૭૫૦૦૦૦	૧.૧
સી	હેમેગ સી.સી. ૪૮૦૦	કોલર કેન	૧	૫.૫	૧૨.૫	૨૦.૬૫	૧૦૮૨ ૭૨ ૦	૧૫૦	૬૫૦૦૦૦	૧.૩૪
ડી	હેમેગ સીસી ૨૫૦૦-૧	કોલર કેન	૧	૩.૪	૮	૧૪.૫	૪૪૮૯ ૬૮	૧૫૬	૪૫૦૦૦૦	૧

ઈ	ડિમેંગ સીસી ૨૪૦૦	કોલર કેન	૧	૩.૪	૮.૫	૧૪	૪૧૬૨ ૫૦	૧૫૬	૪૦૦૦૦૦	૧.૨
એફ	કોબેલ્ટો સીકેઈ ૪૦૦૦	કોલર કેન	૧	૫.૮૫	૮.૭૨	૧૪.૬૬ ૫	૪૪૪૮ ૭૦	૭૨	૩૫૦૦૦૦	૦.૪/૧
જી	લિબેર એલ.આર. ૧૩૫૦/૧	કોલર કેન	૩	૩.૫	૮.૨	૧૩.૮	૪૦૦૮ ૮૦	૧૫૬	૩૫૦૦૦૦	૧.૬૩
એચ	લિબેર આર ૧૨૫૦	કોલર કેન	૩	૪.૩	૭.૫	૧૩.૨	૨૩૦૮ ૦૦	૮૬.૨	૨૫૦૦૦૦	૧.૫૧
૧	કુશુન ક્યૂવાય ૨૫૦	કોલર કેન	૧૩	૫.૩	૬.૬૮	૧૨	૨૫૬૪ ૮૫	૮૧	૨૫૦૦૦૦	૦.૮/૧ .૨
જે	કોબેલ્ટો સીકેઈ ૨૫૦૦-૨	કોલર કેન	૫	૪.૭૮૫	૭.૭૩	૧૨.૨૩ ૫	૨૫૪૮ ૧૫	૮૧.૪	૨૨૭૦૦૦	૦.૭/૧ .૧
કે	કોબેલ્ટો સી.કે.ઈ. - ૧૮૦૦- ૧એફ	કોલર કેન	૧૦	૪.૭૭	૬.૬૭	૧૦.૬૬	૧૮૩૧ ૩૫	૮૫.૩	૧૬૦૦૦૦	૦.૬૬/ ૧. ૧
એલ	કોબેલ્ટો સી.કે.ઈ. ૧૩૫૦- ૧એફ	કોલર કેન	૫	૩.૫૮	૬.૩૧	૧૦.૪૩	૧૬૫૩ ૧૪	૭૬.૫	૧૩૫૦૦૦	૦.૮/૧ .૧
કે	કુશુન ક્યૂવાય ૮૦એ/એસી સી ૮ ૦૦	કોલર કેન	૫૧	૬.૮૩	૫.૦૬	૮	૮૮૭૦ ૮	૫૮	૮૦૦૦૦	૧.૩
એમ	ટાટા ટીએફસી ૨૮૦	ટાટા ટીએફ સી ૨૮૦ કોલર કેન	૨૦	૫.૬૮	૪.૫	૫.૫૪	૭૫૦૦ ૦	૪૫.૪૫	૭૫૦૦૦	૧.૧૧
એન	ટેલ્કો એક્સ ૩૫૦ એલસીએચ	એક્સ કાપેટર	૧૮	૩.૫૭	૩.૧૮	૧૧.૦૭	૩૫૦૦ ૦		લાગુ પડતું નથી	૫.૫ કિમી પ્રતિ કલાક
ઓ	હિતાચી ઝેક્સિસ- ૨૦૦	એક્સ ાવા ટોર	૧૧	૨.૮૫	૨.૮૮	૮.૬૨	૧૮૮૭ ૧		લાગુ પડતું નથી	૫.૫ કિ.મી. પ્રતિ કલાક
કુલ			૧૪૫							

નિષ્કર્ષ:-

અનુક્રમ ક્રમાંક એ થી એલ સુધીના વાહનો 'એ' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને તે મોટર વાહનો નથી તેમજ માર્ગ કર માટે આદાયપાત્ર પણ નથી.

ક્રમ સંખ્યા કે અને એમ ખાતે દર્શાવેલ વાહનો 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહીને કરપાત્ર ગણાશે.

ક્રમ સંખ્યા એન અને ઓ પરના વાહનો 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે તેઓ માર્ગ કરને આધીન છે.

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૨૫૩૮/૨૦૦૯

વાહનોનું વર્ણન તેમજ વિશિષ્ટતાઓ સાથે

ક્રમાંક.	મોડેલ	સાધનનું નામ	ક્રમાંક . કેન્સ /સા ધન.	ઊંચાઈ- મીટર	પહોળાઈ- મીટર	લંબાઈ- મીટર	વજન- કિગ્રા	બૂમ- લંબાઈ- મહત્તમ શક્ય બૂમ લંબાઈ	ઊંચકવા ની ક્ષમતા- કિ.ગ્રા.	વેગ- કિમી/કલાક
અ	ટાટા ટીએફસી ૨૮૦	ટાટા ટીએફસી ૨૮૦ કોલર કેન	૪	૫.૬૮	૪.૫	૫.૫૪	૭૫૦૦૦	૪૫.૪૫	૭૫૦૦૦	૧.૧૧
બી	ટેલ્કો ઇએક્સ ૩૫૦ એલસીએચ	ખોદકામ કરનાર	૨૨	૩.૫૭	૩.૧૯	૧૧.૦૭	૩૫૦૦૦		લાગુ પડતું નથી	૫.૫ કિમી પ્રતિ કલાક
સી	હિટાચી ઝેક્સિસ - ૨૦૦	ખોદકામ કરનાર	૯	૨.૯૫	૨.૯૯	૯.૬૨	૧૯૮૭૧		લાગુ પડતું નથી	૫.૫ કિમી પ્રતિ કલાક
ડી	બીઈએમએલ ડી૬૫ઈ-૧૨	બુલ ડોઝર	૫	૩	૩.૪૧૫	૫.૨૩	૧૬૭૭૦		લાગુ પડતું નથી	૧૦.૯ કિ.મી./કલાક (આગળ) ૧૩.૭ કિ.મી./કલાક
			૪૦							

નિષ્કર્ષ:- ક્રમાંક નં. એ પરનું વાહન 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણના આધિન કર માટે પાત્ર રહેશે.

ક્રમ સંખ્યા બી થી ડી પર આવેલા વાહનો 'બી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગ કરને પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં.૯૦૮/૨૦૦૪

અરજદાર કંપનીએ રિગર એટેચમેન્ટવાળી ૪૬૦૦ સિરીઝ ૩ કેનની આશંકિત ગેરકાયદેસર અટકાયતને પડકારેલી હતી. જ્યારે આ મશીનને ગુજરાત રાજ્યમાં લાવીને હઝીરા ખાતેના પ્રોજેક્ટ સ્થળે લઈ જવાની દરખાસ્ત કરવામાં આવી હતી અને તે પાલનપુર મારફતે પ્રવેશ કરી રહી હતી, ત્યારે કર વસૂલાત માટે તેને અટકાવવામાં આવી હતી. અરજદારનું કહેવું છે કે આ મશીન એટલી વિશાળ છે કે તેને વિખંડિત અવસ્થામાં રાખવા માટે ઓછામાં ઓછા ૬૬ ટ્રેલરોની આવશ્યકતા પડે છે.

ઉપકરણનું વર્ણન:

૩૫૦ એસ.ટન મેનિટોવોક ૪૬૦૦ સિરીઝ ૩ કેન, રિગર જોડાણ સાથે તથા ઉપલબ્ધ તમામ અનુષંગી સામગ્રી અને વધારાના ભાગો સહિત, 'જ્યાં જે સ્થિતિમાં હોય તે આધારે'. ભૂતપૂર્વ મઝાગોન ડોક લિમિટેડ, મંગલોર ચાર્ડ.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'એ' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને તે મોટર વાહન નથી તથા માર્ગ કર માટે પણ આકરપાત્ર નથી.

એસ.સી.એ. ૧૮૭૭૪/૨૦૦૫

અરજદાર-કંપની માર્ગ પરિવહન તથા બાંધકામના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી હતી. ઉક્ત વ્યવસાય માટે, તેની પોતાની ૪ કેનો છે. ચાર કેનોની વિગતો નીચે મુજબ છે:

ક્રમાંક	વાહનો/મોડેલ્સ	વજન(કિલોગ્રામ)	લંબાઈ(મીટર)	પહોળાઈ(મીટર)	ઊંચાઈ(મીટર)	વર્ગ
૧	૮૨૦૫એ૦૩૦૪૩	૧,૭૮,૧૫૨	૮.૫૮	૭	૪.૫૧૮	એ
૨	૯૩૧૦- ૯૧૦૨૬એ૦૨૬૩૬	૧,૬૦,૦૦૦	૮.૫૮	૬.૨૭૪	૪.૫૧૮	એ
૩	પી એન્ડ એચ ૬૫૫-૬૩૯૦	૫૬,૬૩૦	૪.૬	૩	૩.૩	સી
૪	૯૨૯૯ એએ- ૮૮૦/૨૨૬૬	૧,૪૨,૦૦૦	૭.૫૮	૫.૮૭	૪.૪૩	અ

નિષ્કર્ષ:-

ક્રમ સંખ્યા ૧, ૨ અને ૪ પર દર્શાવેલ વાહનો 'એ' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને તે મોટર વાહનો નથી તેમજ રોડ કર માટે પણ દાયિત્વપાત્ર નથી.

ક્રમ નં. ૩ પરનું વાહન 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહીને કર માટે પાત્ર રહેશે.

'બી' શ્રેણી હેઠળ આવતાં મોટર વાહનો

એસ.સી.એ. નં.૬૬૬૭/૨૦૦૪

આ મશીન એફ.ઈ. લોડર મોડેલ ૭૮૨૦ તરીકે ઓળખાય છે, જે ૨૫.૭.૧૯૯૫ તારીખના ઓર્ડર હેઠળ બેલાઝ ટ્રેડ કોર્પોરેશન નામની એક રશિયન કંપનીના વિતરક સ્પેસ ઇન્ટરનેશનલ લિમિટેડ, બલ્ગેરિયા દ્વારા કેડલા વોશરી સેન્ટ્રલ કોલકિલ્ડ લિમિટેડને પૂરું પાડવામાં આવ્યું હતું. અરજદારનું કહેવું છે કે વર્ષ ૧૯૯૬માં ઉતારાણી દરમિયાન બંદર પરિસરમાં આ મશીનને નુકસાન થયું હતું અને તેથી તે કાર્યક્ષમ સ્થિતિમાં રહ્યું નહોતું. વર્ષ ૧૯૯૮માં નવું મશીન બદલામાં મૂકવામાં આવ્યું હતું અને તેથી નુકસાન પામેલ મશીનને મરામતના હેતુસર વિખંડિત હાલતમાં આનંદ બંદર સુધી પરિવહન કરવામાં આવતું હતું. જ્યારે તેને ગુજરાત રાજ્યની સીમામાં લાવવામાં આવ્યું, ત્યારે માર્ગ કરની ચુકવણીની વિગતો, દસ્તાવેજો અથવા અન્ય કોઈ પુરાવો રજૂ ન કરવાના આધારે પ્રતિવાદીએ ૨૬,૫.૨૦૦૪ના રોજ તેને અટકાયતમાં લીધું હતું.

આ ચંત્ર એક હેવી ડ્યુટી લોડર છે, જે કમિન્સ કેટેરીએ ૧૯ સી ૪ સ્ટોક ટર્બો ચાજર્ડ અને ઇન્ટર કૂલ ડીઝલ ચંત્રથી સંચાલિત છે, જેમાં પ્રતિ મિનિટ ૧૫૦૦ આરપીએમ પર ૨૧૩૬ એચપીનો મહત્તમ ટોર્ક છે. આ ચંત્રમાં આગળનો બકેટ લગાવેલો છે, જેની ક્ષમતા ૩ મીટર અને ૭ મીટર છે અને બકેટની ક્ષમતા અંદાજે ૬ ઘન મીટર છે. તેથી, પરિસ્થિતિ અનુસાર આ ચંત્ર કોલસા અથવા માટી જેવા માલસામાનનો અંદાજે ૧૦ થી ૧૧ ટન જેટલો ભરાવો કરી શકે છે.

મશીનનો ઉપયોગ ન થવા અંગે તેમજ તેને થયેલા નુકસાન અંગે અને તેના ઉપયોગ અંગે, તેમજ તેને મરામતના હેતુસર આનંદ લાવવામાં આવી હોવાના તથ્ય અંગે અરજદારે કરેલા તમામ આક્ષેપોમાં આ અદાલતે પ્રવેશવાનો નથી. તેની ચકાસણી કરીને નિષ્કર્ષ પર પહોંચવું સંબંધિત સત્તાધિકારીનું કાર્ય છે. મશીન પર કર લાગુ પડે છે કે નહીં તે નક્કી કરવાની મર્યાદિત હેતુસર જ આ બાબત વિચારણીય છે.

નિષ્કર્ષ :

આ વાહન 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાને કારણે માર્ગ કરને પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૬૩૫૧/૨૦૦૪ માં

અરજદાર દેશના વિવિધ ભાગોમાં હાઈડ્રોલિક એક્સકાવેટર જેવા ઉપકરણોનો ઉપયોગ કરીને કરારના આધારે ખનન કાર્ય કરે છે. તેનો ઉપયોગ ખનન માટે બંધ પરિસરમાં કરવામાં આવે છે. અરજદારનું એવું નિવેદન છે કે આ ઉપકરણ મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ તથા તે હેઠળ ઘડાયેલા નિયમોની વ્યાખ્યા હેઠળ આવતું નથી.

વધુમાં, એવો પણ દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે અરજદારને ગુજરાત હેવી કેમિકલ્સ લિમિટેડ (લિન્નાઈટ ડિવિઝન) પાસેથી ખડસાલિયા ગામમાં આવેલી તેની ખાણોમાં લિન્નાઈટના ખોદકામ માટે નવો કરાર મળ્યો હતો

ભાવનગર. અરજદારે હાઈડ્રોલિક એક્સકાવેટર સીકે ૩૦૦ (એલ એન્ડ ટી બનાવટ) ને નોંધણી નં. એચઆર-૬૯-૨૨૫૪ ધરાવતા ટ્રેલરમાં લાદીને પરિવહન કર્યું હતું. અરજદારનું એવું પણ કહેવું છે કે આ સાધનનો ઉપયોગ ગુજરાતમાં માત્ર ૬૦ દિવસની મર્યાદિત અવધિ માટે જ થવાનો હતો. જ્યારે તે મહારાષ્ટ્રના ચંદ્રપુર જિલ્લેથી ભાવનગર જતાં માર્ગમાં હતો, ત્યારે વડોદરા જિલ્લાના છોટાઉદેપુર ચેકપોસ્ટ પર, ઉક્ત સાધન સાથેનો ટ્રેલર વડોદરા જિલ્લાના છોટાઉદેપુર ચેકપોસ્ટ ખાતે આર.ટી.ઓ ઈન્સ્પેક્ટર દ્વારા ૨૮.૫.૨૦૦૪ના રોજ અટકાયત કરવામાં આવ્યો હતો. અટકાયતનો આદેશ ૨૮.૫.૨૦૦૪ના રોજ કરની બિનચુકવણીના આધાર પર જારી કરવામાં આવ્યો હતો.

વિશિષ્ટતાઓ:

૧. એમ.વી. કેરિંગ (એક્સ્કાવેટર મશીનની ઊંચાઈ ૪.૭૦, અર્થાત્ અનુમત્ય ઊંચાઈ કરતાં વધુ.

૨. મશીનની પહોળાઈ ૩.૮૫, અર્થાત્ અનુમત્ય પહોળાઈ કરતાં વધુ.

૩. પાછળનું પ્રક્ષેપણ ૧.૬.મી.

૪. સ્થળ મુજબ એક્સ્કાવેટરનું વજન ૫૯૦૦૫ કિ.ગ્રા. છે, જે મશીનમાં ફિટ કરવામાં આવેલ છે.

પી/એલ ૩૨૫૦૦ કિ.ગ્રા.,

ઓ/એલ ૩૬૫૦૪ કિ.ગ્રા.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાને કારણે માર્ગ કર માટે આકારપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં.૧૪૪૭૦ /૨૦૦૫

અરજદાર કંપની સિમેન્ટના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે, જેમાં ચૂનાપથ્થર અને માર્લ મૂળભૂત કાચા માલ છે, જેને પૃથ્વીની સપાટી હેઠળથી ખોદકામ કરીને કાઢવું આવશ્યક બને છે, જેના હેતુસર અરજદારે ખોદકામ અને ખનનના હેતુઓ માટે વિવિધ જમીનો ખરીદી હતી. આવા ખનન વિસ્તારોની અંદર સામાન્ય માર્ગોની તુલનામાં ભિન્ન ગુણવત્તાવાળા ખાનગી રીતે બાંધવામાં

આવેલા માર્ગો હોય છે, કારણ કે આવા ખનન વિસ્તારોની અંદર ભારે મશીનરીનું સંચાલન કરવું આવશ્યક બને છે. તેથી, બંધ ખનન વિસ્તારો અથવા કારખાનાની પરિસરમાં ભારે પૃથ્વી-સ્થાનાંતર સાધનોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે.

આ પણ કહેવામાં આવે છે કે આવી ખનન પ્રવૃત્તિઓને સહાય અને સહકાર આપવા માટે, ડમ્પરો, લોડરો તથા વિવિધ પ્રકારની કેનો અને અન્ય વિશેષ ઉપકરણો જેવા અન્ય ખનન સાધનો અને ચંત્રસામગ્રીનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે.

વિશિષ્ટતાઓ:-

(એ) ગોપ ગ્રુપ ઓફ માઈન્સ ખાતેનું ઉપકરણ:-

ક્રમ ક્રમાંક .	સાધનસામગ્રી	ખરીદીની તારીખ/ સાધનોનું વજન	એજિન નંબર	ચેસિસ નંબર	એમ/સી ક્રમાંક નંબર	નવેમ્બર ૧૯૯૯થી અસરકારક ૧ વર્ષ ૬ મહિનાનો કર (રૂ.)
	લોડર					
૧	બીઈએમએલ એફ.ઈ. લોડર જી-૩૯૩૨૫	૧૫/૦૪/૧૯૮૨ / ૨૬૭૨૫ કિલોગ્રામ.	૨૫૧૨૨૭૮૯		૦૪૩	૩૪૪૬૦-૦૦
૨	એચએમએમ ૨૦૨૧ લોડર (નં.૫)	૩૧/૦૧/૧૯૮૧ / ૧૦૯૪૦ કિ.ગ્રા.	આરપીઈએમ ૧૮૦૭૩	૨૧૦૮૩૩૫	૨૦૨૧૦૮૩૨	૧૫૯૩૪-૦૦
૩	એચએમએમ ૨૦૭૧ લોડર	૧૪/૮/૧૯૯૧ ૩૨૯૬૮ કિ.ગ્રા	૨૫૧૭૯૬૮૧	૨૨૦૦૬૬	૨૦૭૧૦૦૬	૪૩૨૦૬-૦૦

૪	એચએમ ૨૦૨૧ લોડર ઝેડ બાર (ક્રમાંક ૮)	૧૩/૦૭/૧૯ ૯૫ / ૧૦૯૪૦ કિ.ગ્રા.	જાયેમ૦૩૨૨૬ ૨	૨૧૧૭૬૬એફ	૨૦૨૧૧૮૦૪	૧૫૯૩૪..૦૦
૫	એચએમ ૨૦૨૧ લોડર ઝેડ બાર (નં.૭)	૩૧/૦૩/૧૯ ૯૫ / ૧૦૯૪૦ કિલોગ્રામ.	સીઆઈઈએમ- ૦૩૧૪૮૯	૨૧૧૭૧૪- એફ	૨૦૨૧૧૬૭૨	૧૫૯૩૪.-૦૦
	કુલ(એ)					૧૨૬૪૬૮-૦૦

(બી) દિગ્વિજયગ્રામ સ્થિત પ્લાન્ટ ખાતેના ઉપકરણો:-

૧	ટેલેક્સ ૭૧-૨૧ લોડર(નં.૨)	૨૮/૧૨/૧૯ ૭૯ ૧૦૯૪૦ કિલોગ્રામ	એલ ૭૪૩૨	એલ ૩૮૦	એચ ૨૩૭૮	૧૫૯૩૪-૦૦
૨	ટેક્સ ૨૦૨૧ લોડર(નં.૪)	૩૧/૦૧/૧૯ ૯૧ ૧૦૯૪૦ કિ.ગ્રા.	આરપીઈએમ૧ ૮૧૭૪	૨૧૦૮૩૨પી	૨૦૨૧૦૮૩૧	૧૫૯૩૪.૦૦
૩	એચએમ લોડર ૨૦૨૧ ઝેડ બાર (નં.૮)	૨૯/૦૨/૧૯ ૯૬ ૧૦૯૪૦ કિલોગ્રામ.	બીએક્સઈએમ ઓ૩૪૧૩૯	ઈઈ ૦૬૬	૨૦૨૧૨૦૫૯	૧૫૯૩૪-૦૦
૪	એચ.એમ. લોડર ૨૦૨૧ ઝેડ બાર (નં.૯)	૩૦/૦૩/૧૯ ૯૬ ૧૦૯૪૦ કિ.ગ્રા.	ડીસી એમ૦૩૪૫૭૬	ઈઈ ૦૮૮	૨૦૨૧૨૦૮૩	૧૫૯૩૪-૦૦
૫	ટેક્સ ૭૨-૭૧ લોડર (નં.૩)	૨૫/૦૯/૧૯ ૮૦	એલ-૮૯૧૦	એલ-૪૯૧	એચ ૨૪૮૪	૧૫૯૩૪-૦૦
૬	કોલ્સ કેન	૨૮/૦૯/૧૯ ૮૫ ૧૯૬૬૦ કિ.ગ્રા.	૨૧૧૩૮૮	-	૨૧૫૮૫	૨૬૭૮૪-૦૦
	કુલ(બી)					૧૦૬૪૫૪-૦૦
	કુલ મહાસરવાળો (એ+બી)					૨૩૨૯૨૨-૦૦

(સી) ખાણોમાં ભંગાર બનાવી વેચવામાં આવેલા ડમ્પરોની યાદી:

ક્રમ સં.	સાધનસામગ્રી	ખરીદીની તારીખ/ સાધનનું વજન	એન્જિન નં.	ચેસિસ નં.	એમ/સી ક્રમાંક નં.
૧	એચએમ ટેલેક્સ આર-૩૫ યુનિટ	૨૯/૧૦/૧૯૮૨	૨૫૧૩૦૧૭૮	એચપ૨૩૬એફ	

	નં.એચ.પરજો	૨૭૫૦૦ કિ.ગ્રા.			
૨	એચએમ ટોરેક્સ આર-૩૫ યુનિટ નં.એચપરજો	૨૮/૧૦/૧૯૮૨ ૨૭૫૦૦ કિ.ગ્રા.	૨૫૧૩૦૧૮૧	એચ પરજો એફ	
૩	એચએમ ટોરેક્સ આર ૩૫ યુનિટ નં.એચપરજો	૦૨/૧૧/૧૯૮૨ ૨૭૫૦૦ કિલોગ્રામ.	૨૫૧૩૦૧૭૬	એચ પરજો એફ	
૪	બીઈએમએલ હોલપેક સીએફએ ૧૨૨૮	૦૧/૧૨/૧૯૮૧ ૨૧૮૮૮ કિ.ગ્રા.	૨૫૧૨૨૮૮૪		એલસીએફ ૧૨૪૮૦ સીએફએ૧પએટી

(ડી) પ્લાન્ટ ખાતે ૧૯૮૮થી સ્કેપ કરવામાં આવેલ ઉપકરણો:

ક્રમ નં.	સાધનો	ખરીદીની તારીખ/ સાધનસામગ્રીનું વર્ણન	એન્જિન નં.	ચેસિસ નં.	એમ/સી ક્રમ સં.
૧	ડબલ્યુએ-૨૦૦- ૧ લોડર (નં.૫)	૧૮/૦૩/૧૯૮૪	ઝ૧૦૩૭૫૦૦૨૭ -૨૫૮૧૧	૩ એજ ૧૦૩૨૪	જી ૧૦૩૨૪
૨	ડબલ્યુએ-૨૦૦- ૧ લોડર (નં.૬)	૨૬/૦૫/૧૯૮૪ ૧૦૮૪૦ કિલોગ્રામ	ઝેડ- ૧૦૩૭૫૦૦૩૪- ૨૫૧૮૮	૩૦૬૧૦૩૩૩	જી ૧૦૩૩૩
૩	પી એન્ડ એચ કેન (ટ્રક માઉન્ટેડ)	૧૯૬૮૦ કિલોગ્રામ	૫૭૧૮૨૨	૧૩૫૮	૮૪૭૫

એમ/એસ. હિંદુસ્તાન મોટર્સ લિમિટેડ, અર્થ મૂવિંગ સાધન વિભાગ, મદ્રાસ, ભારેનું ઉત્પાદન કરી રહ્યો છે ખનન ઉદ્યોગોમાં ઉપયોગ માટેની પૃથ્વી-ખસેડવાની યાંત્રિક મશીનો. તે દ્વારા ઓફ હાઇવે ઉપયોગ માટે ૨૫ ટન, ૩૫ ટન, ૫૦ ટન, ૮૫ ટન ક્ષમતાવાળા રિયર ડમ્પર અને ૫.૭૪/૩.૧-૩.૪ ક્યુ.મી. ક્ષમતાવાળા લોડરોનું ઉત્પાદન કરવામાં આવે છે. મોડેલ અને ક્ષમતાઓ નીચે મુજબ છે:-

૧૦૨૫ [આર૨૫]-૨૫ ટન.

૧૦૩૫[આર૩૫] -૩૫ ટન

૭૭૩બી - ૫૦ ટન

૭૭૭સી - ૮૫ ટન

૨૦૭૧[૭૨-૭૧]-૫.૭૪ ઘન મી.[બકેટ ક્ષમતા]

૯૬૬ઈ - ૩.૧-૩.૪ ઘન મી.

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત તમામ વાહનો 'બી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગ કરને પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં.૩૧૪૭/૨૦૦૪

અરજદાર કંપનીઝ અધિનિયમ, ૧૯૫૬ હેઠળ નોંધાયેલ એક કંપની છે, જેને ગુજરાત રાજ્યમાં ખનન કાર્યના વ્યવસાય માટે વર્ગ "એએ" ના, સરકાર માન્ય કોન્ટ્રાક્ટરો તરીકે નોંધાયેલ છે. અરજદારે એવો અભિપ્રાય રજૂ કર્યો છે કે પ્રશ્નાધીન સાધનો રસ્તાઓ પર ઉપયોગ માટે અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યા નથી અને તે નિર્વિવાદ રીતે ઓફ-રોડ, ઓફ-હાઇવે સાધનો તરીકે માત્ર ખનન સ્થળોએ જ ઉપયોગ માટે બનાવવામાં આવ્યા છે. અરજદારનું કહેવું છે કે ખનન

પ્રવૃત્તિઓના હેતુ માટે વપરાતા અંદાજે ૪૦ સાધનો રૂ.૩.૨૦૦૦ ના રોજ પાંચ અલગ-અલગ ચકાસણી ડેપોમાં જમ કરવામાં આવ્યા હતા. એવો દાવો કરવામાં આવે છે કે આ સાધનો સ્થળ પર ઉપયોગમાં લેવાતા હતા, પરંતુ તેમની ઉપર વસૂલાત લાદી શકાય તેવી નથી.

સાધનો	ઉત્પાદક	કુલ વજન	ખાલી વજન
૭૭૩બી ડમ્પર	હિંદુસ્તાન મોટર્સ લિ.,	૮૪,૦૨૦ કિગ્રા	૩૩,૬૬૫ કિમીજીએસ
૧૦૩૫ ડમ્પર	હિંદુસ્તાન મોટર્સ લિ.,	૬૦,૧૬૦ કિલોગ્રામ	૨૭,૫૦૦ કિલોગ્રામ્સ
બીએચજી રિયર ડમ્પ ટ્રક	ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.		

સાધનો	લંબાઈ	પહોળાઈ	ઊંચાઈ
૭૭૩બી ડમ્પર	૯૧૮૫ એમએમ	૫૦૭૬ એમએમ	૪૦૭૭ એમએમ
૧૦૩૫ ડમ્પર	૮૧૨૭ એમએમ	૪૧૫૦ મીમી	૪૦૧૫ મિ.મી.
બીએચજી રિયર ડમ્પ ટ્રક	૭૮૩૫ મીમી	૩૬૧૨ એમએમ	૪૧૦૦ મીમી

નિષ્કર્ષ:-

૭૭૩બી ડમ્પર, ૧૦૩૫ ડમ્પર અને બીએચજી રિયર ડમ્પ ટ્રક 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગ કરને આધીન છે.

એસ.સી.એ. નં.૫૯૫૩/૨૦૦૪

અરજદાર કંપની મોટર વાહનોના વ્યવસાયમાં પ્રવૃત્ત છે. અરજદારના જણાવ્યા મુજબ, આર.ટી.ઓ. ચેક પોસ્ટ સોંગઢના ઇન્સ્પેક્ટરે માર્ગ કરની ચુકવણી માટે

યંત્રને રોકી રાખ્યું હતું. ઉક્ત કાર્યવાહીનો પડકાર કરવામાં આવ્યો છે, કારણ કે કેટલાક પરિપત્રોને અનુસરી ખરીદીની તારીખ એટલે કે ઓગસ્ટ, ૨૦૦૧ થી દંડ સાથે કરની માંગણી કરવામાં આવી હતી. અરજદારના જણાવ્યા મુજબ, પેવર યંત્ર માર્ગો પર ઉપયોગમાં લેવાતું નથી અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવતું નથી અને તે નિર્વિવાદ રીતે માર્ગ બહાર તથા રાજમાર્ગ બહારના ઉપકરણ તરીકે નિર્મિત છે, જે માત્ર માર્ગોના નિર્માણ માટે ઉપયોગમાં લેવા યોગ્ય રીતે અનુકૂલિત કરવામાં આવેલ છે.

વિશિષ્ટતાઓ:—

પ્રાથમ મૂલ્ય:

અશોક લેલેન્ડ એએલયુ ૩૭૦, ૨૦૦૦-આરપીએમ પર ૯૦ એચપી વિકસાવે છે, પાણીથી ઠંડુ થતું ઇલેક્ટ્રિક સ્ટાર્ટ અથવા સમકક્ષ.

કદ ૫૫૦ મીમી વ્યાસ x ૨૭૫ મીમી ધરાવતા ચાર સ્ટીયરિંગ બોગી પૈડાં સમીકૃત આગળના ધુરા પર સ્થાપિત કરવામાં આવ્યા છે. પાછળના ટાયર ૯.૦૦ x ૨૦-૦૪ સંખ્યામાં, સમીકરણ કાંઠા સાથે, અત્યંત અનિયમિત જમીન પર પણ સારો આસંજન સુનિશ્ચિત કરે છે.

નિષ્કર્ષ:— આ વાહન 'બી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાથી માર્ગ કર માટે કરપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૯૧૭/૨૦૦૪

અરજદારનું કહેવું છે કે અરજદારને ગુજરાત ઇન્ડસ્ટ્રીઝ પાવર કંપની લિમિટેડ દ્વારા તેની વસ્તાન માઈન્સ ખાતે, ભારે પૃથ્વી-ખોદકામ ચંત્રોના ઉપયોગથી, મંત્રોળ, જિલ્લો: સુરત ખાતે ઓવરબર્ડન દૂર કરવાની/લિમિટેડ ખોદકામના કાર્ય માટે કરાર એનાયત કરવામાં આવ્યો હતો. અરજદારે મૂળરૂપે ફરીદાબાદ ખાતે નેશનલ હાઈડ્રોલિક પાવર કોર્પોરેશન લિમિટેડ પાસેથી ચુકિલડ રિયર ડમ્પર ૯ સંખ્યામાં મેળવ્યા હતા. તેઓનો ઉપયોગ જિલ્લો બાડમેર ખાતે જીરાલ લિમિટેડ માઈનમાં કામ કરવા માટે કરવામાં આવ્યો હતો અને જિલ્લો: સુરતનો આ કરાર અરજદારને એનાયત થતાં તેને ચાર ડમ્પરની જરૂર હતી, જે ટ્રેલરોમાં લાદવામાં આવ્યા હતા અને જિલ્લો: પાલનપુર મારફતે ગુજરાતમાં પ્રવેશ કરતી વખતે તેમની પાસેથી કર અને દંડની માંગણી કરવામાં આવી હતી. અરજદારનું કહેવું છે કે કોઈપણ રીતે આ ઉપકરણોને મોટર વાહન કહી શકાય તેમ નહોતાં અને તેઓ વાહનો ન હોવાથી માર્ગ કર માટે જવાબદાર બનતા નથી.

વાહનોનું વર્ણન (વિશિષ્ટતાઓ)

ક્રમાંક	હરાજ સૂચિ મુજબ સાધનોનો જથ્થો	પી.આઈ. નં. સાથે ઉપકરણનું વર્ણન	જથ્થો. (નંગ)	ઉપકરણનું વેચાણ મૂલ્ય (રૂ.)
૧	૧૭ થી ૨૫	પાછળનો ડમ્પર. ચુકિલડ આર-૩૫ પી.આઈ. નં.સી-૦૬૩૦-૦૦૨,૦૦૫,૦૦૭,૦૦૮,૦૧૦,૦૧૪,૦૧૭ થી ૦૧૯	૯ ક્રમાંકો.	૫૧,૦૦,૦૦૦
ઓછી ઇએમડી સમાયોજિત				૧૨,૭૫,૦૦૦
કર અને અધિભારને બાદ કરતાં જમા કરાવેલ રકમ				૩૮,૨૫,૦૦૦

વિનિર્દેશ:

વાહનનો પ્રકાર	એન્જિન મોડેલ	પ્રકાર	એસિપેરે ટ આયન	વ્યાપક સત્તા	ચોખ્ખી શક્તિ	સિલિન્ડરોની સંખ્યા	બોર અને સ્ટ્રોક ઇ	વિસ્થા પન	મહત્તમ ટોર્ક	સ્ટાર્ટિંગ	પ્રસાર ણ
ટાટા હિટેક- હી ડમ્પ- એર	કમ્મ- ઇન્સ એનટી એ ૧૪સી	જ- સાઇકલ	ટર્બો- ચાર્જ ડી	૨૯૮કે ડબલ્યુ (૪૦૦ એચપી) @ ૨૧૦૦ આરએ મપી(૧ - એસઓ ૯૨૪૯)	૨૮૩ (૩૮૦ એચપી) @ ૨૧૦૦ આરએ મપી(૧ - એસઓ ૯૨૪૯)	૬	૦૧૪૦ x ૧૫૨(મ મ)	૧૪ એલ.ટી .એસ.	૧૮૫ એનએ મ @ ૧૪૦૦ આરપી એમ(એસ- એઈ ૧૯૯૫)	ઇલેક્ટ્રિક - ઇક	એલિસ ન સીએલ ટી ૭૫૧. સ્વયંસં ચાલિત ગ્રહાકાર પ્રકારનું ટ્રાન્સ મિશન

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત ચાર્ટોમાં દર્શાવવામાં આવેલા તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગવેર માટે પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૪૪૪૮/૨૦૦૫

અરજદારનો કેસ એવો છે કે અરજદાર કંપની સિમેન્ટના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી છે, જે સામાન્ય જનતાને આવશ્યક અને જરૂરી વસ્તુ છે અને વિવિધ વિસ્તારો પર તેની ખનન લીઝ છે, જેના માટે તે વિસ્તારોની અંદર સંચાલન કરવા ખાસ ભારે ભૂમિ-સ્થાનાંતરણ ચંત્રસામગ્રીની જરૂર પડે છે. આ વિસ્તારોનો ઉપયોગ માત્ર અરજદારો તથા તેમના કર્મચારીઓ અને હેકેદારો દ્વારા જ કરવામાં આવે છે અને જણાવેલ વિસ્તારમાં પ્રવેશવા અથવા તેનો ઉપયોગ કરવા માટે સામાન્ય જનતાના અન્ય કોઈપણ સભ્ય પર કડક પ્રતિબંધ છે. ખનન

કામગીરી દરમિયાન અદ્યતન ખનન પ્રૌદ્યોગિકી ધરાવતા ભારે ભૂમિ-સ્થાનાંતરણ ઉપકરણોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે.

આવી ખનન પ્રવૃત્તિઓને સહાય અને સહકાર આપવા માટે, ડમ્પર, લોડર તથા વિવિધ પ્રકારની કેન અને અન્ય વિશેષ ઉપકરણો જેવી અન્ય ખનન સાધનો અને યંત્રોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે.

વિશિષ્ટતાઓ:-

વ. ક્ર.	સાધનનું મોડેલ	મેક ઈ	ક્રમ ક્રમાંક	અંગ ઊજા ક્રમાંક નં.	તારે વજન.	ગ્રોસ વજન (કિ.ગ્રા.)	ખરી દીનું વર્ષ	સંદેશા વ્યવહાર તારીખ	જમીન ની કિંમત	એન્જિન ઈ એચપી	કચરા પદાર્થ તરીકે કાઢી નાખેલ અથવા ઉપયોગમાં આવેલ	છેલ્લે ચૂકવેલ કર
૧.	ડમ્પર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૨૧૭૦	એચપી કે ૧	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૫	૩/૧૧/૮૫	૨૬૬૩૫૭૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ ૨૦૦૪
૨.	ડમ્પર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૪૦૪૨	એચપી કે ૪	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૫	૮/૨/૮૬	૨૬૬૩૫૭૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ ૨૦૦૫
૩.	ડમ્પર એર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૪૫૪૭	એચપી કે ૫	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૮	૨૨/૧/૮૮	૩૧૩૮૫૧૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ ૨૦૦૬
૪.	ડમ્પર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૪૬૧૦	એચપી કે ૬	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૮	૨૧/૧૧/૮૮	૩૧૩૮૫૧૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ ૨૦૦૭
૫.	ડમ્પર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૪૮૨૨	એચપી કે ૭	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૮	૧૩/૨/૯૦	૩૩૭૦૬૪૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ ૨૦૦૮
૬.	ડમ્પર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૫૫૩૫	જી૧	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૨	૪/૩/૯૨	૪૬૩૩૭૨૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ ૨૦૦૯
૭.	ડમ્પર એલડબ્લ્યુ લ્યુ3પ	બીઈએમ એલ	૫૫૪૭	જી૪	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪૦	૧૯૮૨	૧૮/૪/૯૨	૪૬૩૩૭૨૦	૩૫૫	સ્કેપ્પેડી	રૂ.૧૩૪૪૦/- માર્ચ

												૨૦૧૦
૮.	ડમ્પ એર એલેડબ લ્યુડપ	બીઈએ મ એલ	૫૫૯૨	જીફ	૩૧૫ ૭૨	૫૩૬૪ ૦	૧૯ ૯૨	૧૨/ ૬/ ૯૨	૪૬૩ ૩૭૨ ૦	૩૫૫	સ્કેપ્પે ડ	રૂ.૧૩૪૪ ૦/- માર્ચ ૨૦૧૧
૯.	લોડર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૦૬૮	૨૦૭૧ -૧	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૮૮	૨૬/ ૧૨ / ૮૮	૪૪૪ ૨૦૨ ૨	૩૮૦	સ્કેપ્પે ડી	રૂ. ૧૫૧૪૦ /- માર્ચ ૨૦૦૪
૧૦.	લોડે ર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૦૩૧	૨૦૭૧ -૨	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૧	૩૦/ ૯/ ૯૧	૫૮૮ ૬૫૮ ૨	૩૮૦	સ્કેપ્પે દ	રૂ. ૧૫૧૪૦ /- માર્ચ ૨૦૦૪
૧૧.	લોડર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૦૮૮	જીપીર	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૨	૨૪/ ૯/ ૯૨	૬૧૩ ૯૩૮ ૦	૩૮૦	સ્કેપ્પે ડી	રૂ.૩૧૮૮ ૦/- ૨૮.૩.૨ ૦ ૦૭
૧૨.	લોડર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૦૯૩	જીપી૩	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૨	૨૪/ ૧૨ / ૯૨	૬૫૫ ૪૨૭ ૨	૩૮૦	સ્કેપ્પે ડ	રૂ.૩૧૮૮ ૦/- ૨૮.૩.૨ ૦ ૦૭
૧૩.	લોડર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૧૦૩	જીપી૪	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૩	૨૮/ ૬/ ૯૩	૬૫૭ ૮૦૦ ૦	૩૮૦	સ્કેપ્પે ડી	રૂ.૩૧૮૮ ૦/- ૨૮.૩.૨ ૦ ૦૭
૧૪.	લોડર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૧૧૦	જીપી૭ ૭	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૪	૨/૩ /૯ ૪	૬૬૯ ૭૬૦ ૦	૩૮૦	ઉપયો ગમાં	રૂ.૩૨૮૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧
૧૫.	લોડે ર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૧૪૦	જીપી૮	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૨૭/ ૧૨ / ૯૫	૭૦૭ ૫૦૦ ૦	૩૮૦	પ્રયોગ માં	રૂ.૩૨૮૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧
૧૬.	લોડે ર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૧૫૩	જીપી૯	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૨૫/ ૭/ ૯૬	૭૦૭ ૫૦૦ ૦	૩૮૦	સ્કેપ્પે ડ	રૂ.૩૨૮૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧ (ડીડી ૧૬૮૨૩ ૬ તા.૩૧. ૩.૨૦૧૦ .
૧૭.	લોડર એચએમ ૨૦ ૭૧	એચએ મ	૨૦૭૧ ૦૧૫૭	જીપી૧ ૦	૩૮૦ ૦ ૦	૪૮૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૪/૧ ૧/ ૯૬	૭૦૭ ૫૦૦ ૦	૩૮૦	વપરા શમાં	રૂ.૩૨૮૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧
૧૮.	લોડે ર એચએમ ૨૦ ૨૧	એચએ મ	૨૦૨૧ ૧૯૧૮	એચએ મ૩	૧૦૨ ૨ ૦	૧૦૯૪ ૨	૧૯ ૯૬	૧૬/ ૪/ ૯૬	૨૫૦ ૦૦૦ ૦	૧૧૨	સ્કેપ્પે ડ	રૂ.૧૧૨૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧ (ડીડી ૧૬૮૨૩ ૬ તારીખ ૩૧.૩ .૨ ૦૧૦

૧૯.	લોડે આર એચએમ ૨૦ ૨૧	એચએ મ	૨૦૨૧ ૧૯૬૮	એચએ મજ	૧૦૨ ૨૦	૧૦૯૪ ૨	૧૯ ૯૬	૧૨/ ૧૦ / ૯૬	૨૫૦ ૦૦૦ ૦	૧૧૨	વપરા શમાં	રૂ.૧૧૨૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧
૨૦.	લોડે ૨ એચએમ ૨૦ ૨૧	એચએ મ	૨૦૨૧ ૨૩૦૪	એચએ મપ	૧૦૯ ૪૦	૧૧૬૬ ૨	૧૯ ૯૭	૮/૧ ૧/ ૯૭	૨૫૦ ૦૦૦ ૦	૧૧૨	ઉપયો ગમાં	રૂ.૧૧૨૦ ૦/- ૩૧.૩.૧ ૧
૨૧.	કેસ ૫૮૦- ૩	એલ એન્ડ ટી	યુ.એલ .બી૦ ૦૩૭	કેસ ઈ-૧			૧૯ ૯૨	૧૯૯ ૨		૮૦	સ્કેપ્પે ડ	ચુકવણી ની વિગતો ઉપલબ્ધ નથી
૨૨.	મોટર ટ્રેડ આર	બીઈએ મ એલ	૬૨૭૮	એમ. જી.આ ર	૧૨૬ ૫૦	૨૫૭૫ ૦	૧૯ ૯૭	૨૯/ ૧૦ / ૯૭	૫૯૦ ૨૯૨ ૧	૧૪૫	પ્રયોગ માં	ચુકવણી ની વિગતો ઉપલબ્ધ નથી
૨૩.	કેન ટીએસી ૨૦	ટેલક ઓ	--	ટીએસ ી૧	૧૨૮ ૪૦	૨૨૦૦ ૦	૧૯ ૯૨	૧૯૯ ૨	૧૩૪ ૧૩૧ ૦	૭૬	વપરા શમાં	રૂ.૧૨૮૦ ૦/- ૩૧.૦૩. ૧ ૧
૨૪.	કેન ટીએસી ૨૦	ટેલક ઓ	૧૦૮૦ ૭૮	ટીએસ ી૨	૧૨૮ ૪૦	૨૨૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૧૪૨ ૦૮૦ ૦	૭૬	વપરા શમાં	રૂ.૧૨૮૦ ૦/- ૩૧.૦૩. ૧ ૧
૨૫.	કેન ટીએસી ૨૦	ટેલક ઓ	૧૧૧૦ ૭૯	ટીએસ ી૩	૧૨૮ ૪૦	૨૨૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૧૪૨ ૦૮૦ ૦	૭૬	વપરા શમાં	રૂ.૧૨૮૦ ૦/- ૩૧.૦૩. ૧ ૧
૨૬.	કેન ટીએસી ૨૦	ટેલક ઓ	૧૧૨૦ ૮૨	ટીએસ ી૪	૧૨૮ ૪૦	૨૨૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૧૪૨ ૦૮૦ ૦	૭૬	ઉપયો ગમાં	રૂ.૧૨૮૦ ૦/- ૩૧.૦૩. ૧ ૧
૨૭.	કેન ટીએસી ૨૦	ટેલક ઓ	૧૨૩૩ ૯૩	ટીએસ ી૫	૧૨૮ ૪૦	૨૨૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૧૪૨ ૦૮૦ ૦	૭૬	ઉપયો ગમાં	રૂ.૧૨૮૦ ૦/- ૩૧.૦૩. ૧ ૧
૨૮.	કેન ટીએસી ૨૦	ટેલક ઓ	૧૧૨૪ ૯૫	ટીએસ ી૬	૧૨૮ ૪૦	૨૨૦૦ ૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૧૪૨ ૦૮૦ ૦	૭૬	ઉપયો ગમાં	રૂ.૧૨૮૦ ૦/- ૩૧.૦૩. ૧ ૧
૨૯.	કેન સી ૮૦૦૦	ઈએસ સી ઓઆ રટી		ઈએસ સી ઓઆ રટી- ૨	૮૪૫ ૦	૧૬૦૦ ૦	૧૯ ૮૫	૧૯૮ ૫	૧૦૦ ૦૦૦ ૦	૪૨	સ્કેપ્પે ડ	રૂ.૮૨૮૦ /- તા. માર્ચ ૦૩
૩૦.	સ્વીપ ઈંગ એમ/સ ી	ટેન નેન ટી	૮૦૦૧ ૨૦૭	ટેન એનએ એન ટી-૧	૪૦૬ ૮	૫૦૦૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૨૮૭ ૧૦૦ ૦	૪૫		ચુકવણી અન્ય વાણિજ્ય ક વાહન સાથે
૩૧.	સ્વીપ ઈંગ એમ/સ	ટેન નાન ટી	૮૦૦૧ ૯૦૮	ટેન એનટ	૪૦૬ ૮	૫૦૦૦	૧૯ ૯૬	૧૯૯ ૬	૨૮૭ ૧૦૦	૪૫		કરવામાં આવતી હોવાથી

	ી ૮૦૦ડી			૨					૦			વ્યક્તિગત ત વિગતો ઉપલબ્ધ નથી
૩૨.	ફોર્ક લિફ્ટ	ગોડ રેજ			૫૪૦ ૦	૮૪૦૦	૧૯ ૯૯	૧૯૯ ૯	૮૫૦ ૦૦૦	૫૬		
૩૩.	ફોર્ક લિફ્ટ	ગોડ રેજ			૫૪૦ ૦	૮૪૦૦	૧૯ ૯૯	૧૯૯ ૯	૮૫૦ ૦૦૦	૫૬		
૩૪.	ફોર્ક લિફ્ટ	ગોડ રેજ			૫૪૦ ૦	૮૪૦૦	૧૯ ૯૯	૧૯૯ ૯	૮૫૦ ૦૦૦	૫૬		
૩૫.	ફોર્ક લિફ્ટ	વોલ્ટ એએસ							૮૦૦ ૦૦૦			

નિષ્કર્ષ:– ઉપરોક્ત કોષ્ટકમાં દર્શાવેલ તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગવેરા માટે કરપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં.૧૫૦૯૮/૨૦૦૫

અરજદારનું એવું કહેવું છે કે અરજદાર કંપની સિમેન્ટના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં પ્રવર્તે છે, જે એક આવશ્યક ચીજવસ્તુ છે અને સામાન્ય જનતા માટે જરૂરી છે, જેના માટે તેને યુનાઇડ અને માર્લની જરૂર પડે છે, જે મૂળભૂત કાચા માલ છે અને જમીનની અંદરથી ખનન દ્વારા પ્રાપ્ત કરી શકાય છે. ઉક્ત પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરવા માટે, અરજદારે વિવિધ જમીનો ખરીદી છે અને આ બધી ખનન લીઝ અરજદાર કંપનીના કારખાનાના પરિસર સાથે લાગતી, વિશેષ રીતે નિર્ધારિત, અનામત રાખેલ અને વાડબંધી કરેલ વિસ્તારોમાં આવેલ છે, જ્યાં સામાન્ય જનતાને કોઈ પ્રવેશસુવિધા નથી, તેમજ સામાન્ય જનતાના કોઈપણ સભ્યને તેમાં પ્રવેશ કરવાની પરવાનગી પણ નથી. આ વિશેષ રીતે નિર્ધારિત, અનામત રાખેલ અને વાડબંધી કરેલ વિસ્તારો માત્ર અરજદારના કમ ચારીઓ અને

કોન્ટ્રાક્ટરો માટે જ અનન્ય રીતે નિયત છે. અરજદારે વધુમાં એવું પણ રજૂ કર્યું છે કે ખનન કામગીરી દરમિયાન ખનનના હેતુ માટે અત્યાધુનિક તકનીક સાથે પૃથ્વી ખસેડવાના ઉપકરણોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે અને તેને વિવિધ પ્રકારનાં ભારે પૃથ્વી ખસેડવાના ઉપકરણોની જરૂર પડે છે, જેમાં ડમ્પરો, ટ્રેલરો, શોવલો, કેનો વગેરેનો સમાવેશ થાય છે.

આ સાધનોના બિન-નોંધણીકરણ માટે તથા કરની ચુકવણી માટે પ્રતિવાદી દ્વારા જારી કરાયેલ નોટિસથી વ્યથિત થઈ, હાલની અરજી કરવામાં આવી છે.

ખનન યાંત્રિક સાધનોની વિગતો

ક્રમાંક	ચંત્રનો પ્રકાર	મેક/ મોડ	લંબાઈ	પહોળાઈ	ઊંચાઈ	ક્ષમતા	કમિશનની તારીખ	ટીપ્પણીઓ
૧	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૧૨.૧૨. ૧૯૮૫	ઉપયોગમાં છે
૨	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૧૬.૧૨. ૧૯૮૫	પ્રયોગમાં નથી
૩	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૩૧.૦૩. ૧૯૮૭	વપરાશમાં
૪	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૩૧.૦૩. ૧૯૮૭	ઉપયોગમાં
૫	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૨૬.૦૩. ૧૯૮૧	ઉપયોગમાં નથી
૬	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૦૩.૧૧. ૧૯૮૧	ઉપયોગમાં
૭	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૨૯.૦૧. ૧૯૮૨	ઉપયોગમાં
૮	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૩૦.૦૩. ૧૯૮૩	વપરાશમાં
૯	ડમ્પર	એચએમ ૧૦૩૫	૮૧૪૦	૩૯૫૦	૩૯૫૦	૩૫ ટન	૧૯.૧૨. ૧૯૮૪	ઉપયોગમાં
૧૦	લોડર	એચએમ ૨૦૭૧	૧૦૫૫૦	૩૫૧૮	૪૧૨૧	૫.૭૪સિ	૦૩.૧૨.	ઉપયોગમાં

						યુ મેટ	૧૯૮૬	
૧૧	લોડર	એચએમ ૨૦૨૧	૫૮૧૭	૨૩૬૨	૩૦૨૨	૧.૫૩ક્યુ મેટ	૨૦.૧૦. ૧૯૮૯	ઉપયોગમાં
૧૨	લોડર	એચએમ ૨૦૨૧	૫૮૧૭	૨૩૬૨	૩૦૨૨	૧.૫૩સિ યુ મેટ	૦૨.૦૬. ૧૯૯૧	ઉપયોગમાં
૧૩	એસ્કોર્ટ કેન	સી ૮૦૦૦	૧૧૩૫૦	૨૪૪૦	૨૭૦૦	૮.૦૦ટન	૧૪.૦૫. ૧૯૮૫	પ્રયોગમાં
૧૪	એસ્કોર્ટ કેન	સી ૮૦૦૦	૧૧૩૫૦	૨૪૪૦	૨૭૦૦	૮.૦૦ટન	૧૨.૦૧. ૧૯૯૭	ઉપયોગમાં

એચ.એમ. મેક ૧૦૩૫ ડમ્પર્સ (જથ્થો નવ નંગ)

ટાયરનું કદ: ૧૮.૦૦ X ૨૫ X ૩૨ પ્લાય રેટિંગ

એક્સલ સાથેનું વજન: આગળ – ૧૯૦૭૦ કિગ્રા

પાછળ – ૩૭૭૪૫ કિગ્રા

કુલ – ૫૬૮૧૫ કિગ્રા

પુરવઠાકર્તા : હિંદુસ્તાન મોટર્સ લિ. તિરુવલ્લુર (ટી.એન.)

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે તેઓ કર લાદવા પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૬૧૮૦/૨૦૦૪

અરજદાર પાઈપલાઈન બિછાવવાના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે અને તેણે અનેક પાઈપલાઈન લેયર મશીનો હસ્તગત કર્યા છે. એમ/એસ. કોર્ટેક ઈન્ટરનેશનલ પ્રાઇવેટ લિમિટેડે અરજદાર પાસેથી અનેક મશીનો ભાડે લીધી હતી અને તેથી અનેક મશીનો પ્રથમ વખત ગુજરાત રાજ્યમાં લાવવામાં આવી હતી. બે મશીનો નોંધણી ક્રમાંક એચ.આર. ૩૮ ઈ ૩૬૩૨ ધરાવતા મોટર વાહન પર સ્થાપિત કરવામાં આવી હતી, જે દાહોદ તપાસચોકી પર પહોંચ્યું હતું. કરની માંગણી કરતાં આર.ટી.ઓ. સત્તાધિકારીઓએ દાહોદ તપાસચોકી પર મશીનો અટકાયત હેઠળ લીધી હતી.

અરજદારનું એવું કહેવું છે કે એક કંપની દ્વારા વિવિધ પાઈપલાઈન બિછાવનાર ચંત્રો ભાડે લેવામાં આવ્યા હોવાથી આ અદાલત સમક્ષ/૨૦૦૪ની સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૩૨૧, ૭૦૩, ૭૦૪, ૧૦૨૩ અને ૧૩૦૪ એમ પાંચ અલગ અલગ અરજીઓ દાખલ કરવામાં આવી હતી. મેસર્સ કોર્ટેક ઈન્ટરનેશનલ પ્રાઇવેટ લિમિટેડ અમદાવાદ ખાતે નોંધાયેલી એક કંપની છે, જે પાઈપલાઈન બિછાવવાનો વ્યવસાય કરે છે અને ગેસ તથા તેલની પાઈપલાઈનોમાં પ્રતિક્ષય પ્રણાલી બાબતે પણ વિશેષ કુશળતા ધરાવે છે. વિવિધ પાઈપલાઈન બિછાવનાર ચંત્રો, જે અરજદારની માલિકીના છે, તેમને ગુજરાત રાજ્યમાં લાવવામાં આવવાના હતા.

અરજદારનું કહેવું છે કે કોઈપણ વાહન પર કર લાદી શકાય નહીં, કારણ કે તે જાહેર સ્થળે વપરાતાં નથી.

વિશેષણો:

પિકેજ	જથ્થો	માલનું વર્ણન	ગુણચિહ્નો	કુલ ડબલ્યુટી	પરિમાણો	બીલ ક્રમાંક.
૧	૧ એકમ	વપરાયેલ સાઈડબૂમ (પાઈપલેયર) સીએટી-ડીફ નું સંપૂર્ણ એકમ, મૂળ યુએસએ, ક્રમાંક ૯યુ૩૯૩૪, નિર્માણ વર્ષ ૧૯૮૩	કિવાઈ/૧૭૩	૧૨૮૦૦ કેજી	એલ૧૫૬"એક્સ ડબલ્યુ૧૨૪"એક્સ એચ૮૪"	કિવાઈ/૧૭૭
૧	૧ કમ સંખ્યા.	ડી-૬ સાઈડબૂમ (પાઈપલેયર) માટેનું માનક બૂમ જોડાણ	કિવાઈ/૧૭૩+ ૧૭૭/અ	૯૪૦ કિગ્રા	એલ૨૦૫"એક્સ ડબલ્યુ૪૯" એક્સએચ૭"	કિવાઈ/૧૭૭
૧	૧ યુનિટ	વપરાયેલ સંપૂર્ણ યુનિટ સાઈડબૂમ (પાઈપ લેયર) કેટ- ડી૭ મૂળ યુએસએ સીરીયલ નં. ૩ટી૨૩૧૬૪ બનાવટ ૧૯૮૬	કિવાઈ/૧૭૩	૧૮૩૦૦ કિ.ગ્રા.	એલ૧૬૮"એક્સ ડબલ્યુ૧૩૦ "એક્સએચ૮૫"	કિવાઈ/૧૭૭
૧	૧ ક્રમાંક.	ડી-૭ સાઈડબૂમ (પાઈપલેયર) માટેનું માનક બૂમ જોડાણ	કિવાઈ/૧૭૩+ ૧૭૭/એ	૧૩૨૦ કિગ્રા.	એલ૨૦૫"એક્સ ડબલ્યુ૪૮"એક્સ એચ૭"	કિવાઈ/૧૭૭
૧	૧ યુનિટ	વપરાયેલ સાઈડબૂમ (પાઈપલેયર) સીએટી-ડીટ નું સંપૂર્ણ એકમ, મૂળ યુએસએ, સીરીયલ નં. ૨યુ૧૪૩૯૧, નિર્માણ વર્ષ ૧૯૮૫	કિવાઈ/ ૧૭૭/એ	૧૯૬૪૫ કેજી	એલ૧૯૬"એક્સ ડબલ્યુ૧૨૨ "એક્સએચ૮૪"	કિવાઈ/૧૭૭
૧	૧ ક્રમાંક.	ડી-૮ સાઈડબૂમ (પાઈપલેયર) માટે માનક બૂમ જોડાણ	કિવાઈ/૧૭૩+ ૧૭૭/એ	૧૪૬૦ કિ.ગ્રા.	એલ૨૫૨"એક્સ ડબલ્યુ૫૬"એક્સ એચ૬"	કિવાઈ/૧૭૭
૧	૧ ક્રમાંક.	ડી-૮ સાઈડબૂમ (પાઈપલેયર) માટેનું માનક કાઉન્ટરવેઈટ જોડાણ	કિવાઈ/૧૭૩+ ૧૭૭/એ	૪૫૪૦ કેજી	એલ૫૩"ડબલ્યુ ૨૪"એક્સ એચ૩૪"	કિવાઈ/૧૭૭
૨	૨ કેટ્સ	ડી૬, ડી૭ અને ડી૮ સાઈડબૂમ્સ (પાઈપલેયર્સ) માટે વિવિધ સહાયક ઉપકરણો સમાવવામાં આવેલ	કિવાઈ/૧૭૩+ ૧૭૭/એ	૪૮૫.૫ કિ.ગ્રા. ૭૭/પકિ.ગ્રા. ૫૬૦ કિ.ગ્રા.	એલ૫૬.૫"એક્સ ડબલ્યુ૩૮" એક્સ૩૨.૫" એલ૩૧.૫"એક્સ ડબલ્યુ૩૪"એક્સ એચ૨૧"	કિવાઈ/૧૭૩ કિવાઈ/૧૭૭
૯				૫૯૫૬૫ કેજી		

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત કોષ્ટકમાં દર્શાવેલ તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાથી માર્ગ કર માટે પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૬૧૭૯ /૨૦૦૪

અરજદાર પાઈપલાઈન બિછાવવાના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે અને તેણે અનેક પાઈપલાઈન લેયર મશીનો હસ્તગત કર્યા છે.

એમ/એસ. કોર્ટેક ઇન્ટરનેશનલ પ્રાઇવેટ લિમિટેડે અરજદાર પાસેથી અનેક મશીનો ભાડે લીધા હતા, અને તેથી અનેક મશીનોને વિવિધ સમયોએ અને સ્થળોએ પ્રથમ વખત ગુજરાત રાજ્યમાં લાવવામાં આવ્યા હતા.

જાન્યુઆરી ૨૦૦૪ ના પ્રથમ અઠવાડિયામાં નોંધણી ક્રમાંક એચ.આર. ૩૮ ઈ ૩૬૩૨ ધરાવતા મોટર વાહન પર બે મશીનો સ્થાપિત કરવામાં આવ્યા હતા, જે ૮ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૪ ના રોજ બપોરે ૧૨.૦૦ વાગ્યે દાહોદ ચેકપોસ્ટ પર પહોંચ્યું હતું.

ચંત્રો જાન્યુઆરી, ૨૦૦૧ માં ભારતમાં આયાત કરવામાં આવ્યા હતા અને ગુજરાત રાજ્યમાં ખસેડવામાં આવે તે પહેલાં સમગ્ર સમયગાળા દરમિયાન પાણીપતમાં તેનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હતો.

મશીન ડી-૬ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૧માં અમીરગઢ ચેક પોસ્ટ મારફતે ગુજરાતમાં આવ્યું હતું અને જૂન, ૨૦૦૧ સુધી રહ્યું હતું. મશીન ડી-૭ અને ડી-૮ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૪માં ડીસા ચેક પોસ્ટ મારફતે ગુજરાતમાં આવ્યા હતા.

ડી-૬ માટે લાદવામાં આવેલ દંડની રકમ રૂ.૧૩,૬૮૨/- હતી. ડી-૮ માટે રૂ.૧ લાખની રકમ અદાલતમાં જમા કરવામાં આવી છે, પરંતુ હજી સુધી

ઉપાડવામાં આવી નથી. વાહનો ૧૩ મે, ૨૦૦૪ના રોજ ગુજરાત છોડીને ગયા હતા. આ વાહનો પરના કરોની ચુકવણી કરવામાં આવી નથી.

વાહનોનું વર્ણન ડી-૬ સાઈડ બૂમ (પાઈપ લેયર) કેટરપિલરનું સંપૂર્ણ એકમ છે - મૂળ યુ.એસ.એ., ક્રમાંક ૯યુ૩૯૩૪, જે ૧૯૮૩માં બનાવવામાં આવ્યું હતું અને એમ/એસ. કીવાહ વેલિંગ એન્ડ કન્સ્ટ્રક્શન કો. દ્વારા તારીખ ૧૪.૧.૨૦૦૧ના રોજ ખરીદવામાં આવ્યું હતું.

ડી-૭ વપરાયેલ સાઈડ બૂમનું સંપૂર્ણ એકમ છે (પાઈપ એસ.નં.૩ટી૨૩૧૬૪, લેયર) કેટરપિલર-મૂળ યુએસએ, જેનું ઉત્પાદન ૧૯૮૬ માં કરવામાં આવ્યું હતું અને એમ/એસ. કિવાહ દ્વારા તા. ૧૪.૧.૨૦૦૧ ના રોજ ખરીદવામાં આવ્યું હતું.

ડી-૮ વપરાયેલ સાઈડ બૂમ (પાઈપ લેયર) કેટરપિલરનું સંપૂર્ણ એકમ છે - મૂળ યુ.એસ.એ., ક્રમાંક ૨યુ૧૪૩૯૧, ૧૯૮૫માં નિર્મિત અને કીવાહ વેલિંગ એન્ડ કન્સ્ટ્રક્શન કો. દ્વારા ૨૩.૧.૨૦૦૧ના રોજ ખરીદાયેલ.

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણીમાં આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગ કરને પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં.૧૧૨૮૩/૨૦૦૯

અરજદાર કંપની ગેસ પાઈપલાઈન પાથરવા સહિતના અનેક અવસરચનાત્મક પ્રકલ્પો હાથ ધરે છે. આ હેતુ માટે અરજદાર કંપનીએ વિવિધ ચંત્રસામગ્રી હસ્તગત કરી છે અને તેના ચાલુ પ્રકલ્પોના હેતુસર અરજદારને કેટરપિલર મશીનની જરૂર હતી, જે પાઈપલાઈન પાથરવા માટે ઉપયોગમાં લેવાય છે. અરજદારે ડીકૉમ સિસ્ટમ્સ લિ. પાસેથી કુલ ૧૩ ચંત્રો ખરીદ્યા હતા, જેમાં ૭ પાઈપ લેયરનો સમાવેશ થતો હતો, જેમાં સીએટી ડી૭ પાઈપ લેયર ક્રમાંક ૯૬૨૦ તેમજ ક્રમાંક ૧૧૧૯૨, ૧૧૧૯૯, ૭૯૯૨, ૭૮૨૪, ૫૨૪૯ ધરાવતી અન્ય મશીનો અને સીએટી ૫૭૨૭ પાઈપ લેયર ક્રમાંક ૪૦૫, ૪૯૦ અને ૪૦૫ ૭૮૮નો પણ એક જ ચલણ હેઠળ સમાવેશ થતો હતો, જે ૧૫ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૯ના રોજ ખરીદવામાં આવી હતી. સીએટી ડી૭ પાઈપ લેયર મશીન નોંધણી ક્રમાંક જીજે-૦૧-એવાય-૮૩૦૭ ધરાવતા મોટર વાહનમાં, જે બહુ-અક્ષીય પરિવહન વાહન છે, તેમાં લાદવામાં આવ્યું હતું. ઉક્ત મશીનો ઉક્ત મોટર વાહન દ્વારા પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તાધિકારીના થાવર ચેકપોસ્ટ પર પહોંચ્યાં હતાં. કરની અચુકવણીને કારણે આરટીઓ સત્તાધિકારીઓ દ્વારા મશીનો અટકાયતમાં લેવામાં આવ્યા હતાં.

આ ઉપકરણોની બિન-નોંધણી તથા કરની ચુકવણી માટે પ્રતિવાદી દ્વારા જારી કરાયેલ નોટિસથી વ્યથિત થઈ, હાલની અરજી કરવામાં આવી છે.

ચંત્રોનું વિગતવાર વર્ણન ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'બી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગ કર માટે પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં.૧૪૪૫૪/૨૦૦૪

અરજદારનું કહેવું છે કે એમ/એસ. ચૌધરી શિપ બ્રેક્સ યાર્ડ એમ/એસ. મહારાષ્ટ્ર એરેક્ટર્સ લિ. પાસેથી સર્વ સહાયક સાધનો સહિત એક કૉલર કેન રેપિયર એન.સી.કે. ૩-૦૫, ક્રમાંક સંખ્યા ૩૬૨૫, તા. ૧૬.૧.૧૯૯૭ના રોજ ખરીદી હતી. વર્ષ ૧૯૯૯માં તેણે શિપ બ્રેકિંગનું પોતાનું એકમ બંધ કરી દીધું હોવાથી, ઉક્ત વાહન વર્ષ ૧૯૯૯થી આજદિન સુધી પ્લોટ નં. ૯૦ પર નિષ્ક્રિય હાલતમાં પડેલું હતું. એમ/એસ. ચૌધરી શિપ બ્રેક્સે પોતાની બધી મશીનો વેચવાનો નિર્ણય કર્યો. અરજદારનું વધુમાં કહેવું છે કે ઉપરોક્ત મશીનરી, જેમાં કૉલર મશીનનો પણ સમાવેશ થાય છે, સોસિયા સ્થિત પ્લોટ નં. ૯૦, શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડના પરિસરમાં બિનઉપયોગી હાલતમાં પડેલી હતી.

અરજદાર દ્વારા પ્રતિવાદીને વિનંતી કરવામાં આવી હતી. ક્રમ સંખ્યા ૩ સમક્ષ ૧૯૯૭ થી ૧૯૯૯ દરમિયાન ઉક્ત કૉલર કેનનો ઉપયોગ ન થયાની સ્થિતિ સ્વીકારવા માટે અરજી કરવામાં આવી, કારણ કે વાહનનો ૧૯૯૯ થી ૨૦૦૫ દરમિયાન ખાનગી પરિસરમાં ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હતો. અરજદારે જણાવ્યું કે પ્રતિવાદી ક્રમ સંખ્યા ૩ ના કાર્યાલયે બિન-ઉપયોગ અંગેની ઉક્ત અરજીની ચકાસણી માટે સ્થળ પર જઈ ઉક્ત કૉલર કેનનું નિરીક્ષણ કર્યું હતું. અરજદારનું

કહેવું છે કે શિપ-બ્રેકિંગ એકમોની માલિકીની કોલર-માઉન્ટેડ ચેઇન-ડ્રિવન કેનો અથવા ન્યુમેટિક ટાયર-માઉન્ટેડ કેનોનો ઉપયોગ માત્ર શિપ-બ્રેકિંગ પ્લોટની ચાર દિવાલોની અંદર જ કરવામાં આવે છે.

વાહનનું વર્ણન:-

કોલર કેન રેપિયર એનસીએકે ૩-૦૫, સર્વ એક્સેસરીઝ સાથે, ધારિત ક્રમાંક નં. ૩૬૨૯૫.

આ ખાસ વાહનનું કોઈ વિશિષ્ટીકરણ ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'બી' શ્રેણીમાં આવે છે અને મોટર વાહન હોવાને કારણે માર્ગ કર માટે આકારપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૪૭૦૪/૨૦૦૭

૧. આ પ્રતિવાદી રાજ્યની કાર્યવાહી પડકારતી અરજિ છે, જેમાં અરજદારને બંધ પરિસરની અંદર ઉપયોગમાં લેવાતા સાધનોનું પૂર્વલક્ષી અસરથી સત્તાધિકારી સમક્ષ નોંધણી કરાવવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવ્યો છે.

૨. અરજદાર દ્વારા કરાયેલા નિવેદન અનુસાર, તે કિલ્ડર અને સિમેન્ટ ઉત્પાદનોના ઉત્પાદન અને બજારીકરણના વ્યવસાયમાં પ્રવર્તમાન જાહેર લિમિટેડ કંપની છે. અરજદાર પાસે વિવિધ સ્થાપનો ખાતે સિમેન્ટ પ્લાન્ટ આવેલાં છે. તે “હૉલપેક ડમ્પર રિયર ડ્રમ-૩૫” શ્રેણીના ડમ્પરોનો ઉપયોગ કરે છે, જેને જો ખાનગી પરિસરમાં મૂકવામાં આવે તો નોંધણીની આવશ્યકતા રહેતી નથી. તેથી, આ રિટ દ્વારા પ્રતિવાદીને કોઈપણ બળજબરીપૂર્વકની વસૂલાતની કાર્યવાહી શરૂ કરવાથી રોકવા માટે વિનંતી કરવામાં આવી છે. વિવિધ વાહનોને નંબર આપવામાં આવ્યા છે અને વસૂલ કરાયેલ તથા વસૂલપાત્ર કરની વિગતો દર્શાવવામાં આવી છે.

૩. નોંધવું જરૂરી છે કે વર્ણવાયેલ એવી કોઈ વિગતો ઉપલબ્ધ નથી અને વાહનોની પ્રકૃતિ દર્શાવે તેવી કોઈ પુસ્તિકા અથવા તસવીરો પણ ઉપલબ્ધ નથી. આ અરજામાં રાજ્ય તરફથી ન તો કોઈ જવાબી સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે અને ન તો અભિલેખ પર કોઈ સામગ્રી મૂકવામાં આવી છે.

અરજીમાં કરાયેલા નિવેદનોમાંથી તેમજ ઇન્ટરનેટ પરથી પ્રાપ્ત કરી શકાય તેવી વિગતોમાંથી સંકળાયેલા વાહનોની કુલ સંખ્યા પ્રકાશમાં આવતી નથી. “ગુગલ, વિકિપીડિયા”.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાને કારણે માર્ગ કર માટે પાત્ર છે.

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૮૬૨૦/૨૦૦૨

૧. અરજદાર એક ભાગીદારી પેઢી છે અને ગુજરાત રાજ્યમાં ખનનકામના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલા “એએ” વર્ગના સરકારમંજૂર હેકેદારો છે. વર્તમાન અરજીમાં પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ અને ૨ દ્વારા અરજદાર પેઢી દ્વારા તેના ખનનસ્થળે વપરાતાં પૃથ્વી-ખસેડવાના ઉપકરણોને મોટર વાહનો તરીકે ગણવાની કાર્યવાહી પડકારવામાં આવે છે. અરજદારનું કહેવું છે કે ગુજરાત ઇન્ડસ્ટ્રીઝ પાવર કો. લિ. દ્વારા મેંટ્રોલ, જિલ્લો સુરત ખાતે હેવી અર્થ મૂવિંગ મશીન (એચઈએમએમ) નો ઉપયોગ કરીને લિગ્નાઈટ ખોદકામ દૂર કરવાની કામગીરી માટે અપાયેલ કરારના અમલાર્થે ઉપયોગમાં લેવાતા આ ઉપકરણો મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) માં સમાયેલ “મોટર વાહન” ની વ્યાખ્યાના પરિઘમાં આવતા નથી. ખોદકામના કાર્ય માટેનું ઉપકરણ કરારની શરતોમાં નિર્ધારિત મુજબનું હતું અને તે ડીઝલ સંચાલિત હાઈડ્રોલિક એક્સ્કાવેટર હતું, જેની બકેટ ક્ષમતા ૩.૨ ક્યુ. મીટરથી ઓછી ન હોય તેવી હતી. તમામ ખનન ઉપકરણોનું અરજીમાં નીચે મુજબ વર્ણન કરવામાં આવ્યું છે:

ઉપકરણ/	મોડેલ પહોળાઈ		એક્સલ	વજન
ડમ્પર મોડેલ	મીટર	ટાયરના કદ	આગળનો એક્સલ	પાછળનો એક્સલ
બીઈએમએલ બીએચ-૪૦	૪.૩૦૦	૧૮.૦૦ X ૩૩	૨૨,૬૩૫	૪૫,૮૫૫
બીઈએમએલ બીએચ-૪૪	૪.૩૦૦	૧૮.૦૦એક્સ૩૩	૨૪,૩૨૮	૪૮,૩૮૨
બીઈએમએલ એલડબ્લ્યુ/બીએચ-૫૦	૪.૧૪૦	૨૧.૦૦એક્સ૩૫	૨૬,૫૦૯	૫૩,૦૨૫
બીઈએમએલ બીએચ-૬૦	૪.૪૦૦	૨૪.૦૦ X ૨૫	૩૨,૨૮૭	૬૫,૫૫૩
બીઈએમએલ એલડબ્લ્યુ/બીએચ૩૫	૩.૭૬૦	૧૮.૦૦એક્સ૨૫	૧૭,૧૬૫	૩૬,૪૭૫
એચએમ ૧૦૩૫	૩.૬૬૦	૧૮.૦૦એક્સ૨૫	૨૦,૩૨૫	૪૦,૩૪૫

આ વાહનો લિગ્નાઈટ/ઓવરબર્ડન દૂર કરવા માટે ઉપયોગમાં લેવાતા વિશેષ પ્રકારના વાહનો છે અને તારની વાડથી ઘેરાયેલા ખાણકામ સ્થળ તરીકેના ખાનગી સ્થળમાં તેનો ઉપયોગ થાય છે. તેથી, એવી દલીલ કરવામાં આવે છે કે આ વાહનો કરલાયક નથી, કારણ કે તેઓ “મોટર વાહનો” ની વ્યાખ્યામાં આવતા નથી. પરિણામે, આ અરજીએ પ્રતિવાદીઓ તરફથી મોટર વાહન અધિનિયમ હેઠળ બલાત્કારક કાર્યવાહી શરૂ કરવા બાબતના સંદેશાવ્યવહારને રદ કરવાની વિનંતી કરવામાં આવે છે.

૨. ફોટોગ્રાફોમાં વર્ણવાયેલા ચિત્રો અને બ્રોશરોમાંથી જેમ નોંધાઈ શકે છે, તેમ સાધનો ડમ્પરોના મથાળા હેઠળ આવે છે અને ડમ્પરોનો ડિઝાઈન મોટા પાયે સામગ્રી વહન કરવા માટે, ખાસ કરીને બાંધકામ સ્થલો પર, કરવામાં આવ્યો છે.

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણીમાં આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગકર માટે કરપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૭૯૯૩/૨૦૦૬

આ અરજદાર પ્રતિવાદી સત્તાધિકારી દ્વારા એક્સ્કાવેટર મુક્ત ન કરવાની કાર્યવાહીને પડકારે છે અને તે ઓગસ્ટ ૧૯૯૫થી કરની માંગણીને પણ આ આધાર પર પડકારે છે કે વ્યાખ્યાયિત મુજબ આ મોટર વાહન નથી; તેથી, પ્રાર્થના માંગવામાં આવી છે. સંબંધિત વાહનોની કુલ સંખ્યાની વિગતોનો સંપૂર્ણ અભાવ છે. ચકાસણી માટેનું બ્રોશર, તેના ફોટોગ્રાફ્સ અથવા અન્ય વર્ણન નોંધપોથી પર ઉપલબ્ધ નથી. એકમાત્ર ઉલ્લેખ વેબસાઈટમાંથી ડાઉનલોડ કરાયેલા તેમજ સુનાવણી દરમિયાન રાજ્ય દ્વારા આપવામાં આવેલા વાહનોના ફોટોગ્રાફ્સનો છે, જે એક્સ્કાવેટરો હોવાનું દર્શાવવામાં આવ્યું છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાને કારણે માર્ગ કરને પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૨૩૯૪/૨૦૦૬

૧. ભારતના બંધારણના અનુચ્છેદ ૨૨૬ હેઠળ આ હાલની અરજિ દ્વારા, અરજદારોએ પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીઓની તે કાર્યવાહી પડકારી છે કે જેમાં અરજદાર ફર્મ દ્વારા ઉપયોગમાં લેવાતા અર્થ મૂવિંગ ઉપકરણો તથા અરજદાર ફર્મ દ્વારા તેની ખાણકામ જગ્યાએ ઉપયોગમાં લેવાતા તેના ઉપકરણોના નોંધણીકરણ અને કરની ચુકવણી પર આગ્રહ રાખવામાં આવ્યો છે.

૨. અરજદાર વસ્તાન માઈન્સના સ્થળે ખોદકામના કામમાં પ્રવૃત્ત એક માલિકીની પેઢી છે અને કરાર હેઠળના કામ માટે આ વાહનો ઘેરાયેલા પરિસરની અંદર આવશ્યક છે. જેમ કે જોઈ શકાય છે, આ પૃથ્વી ખસેડવાના ઉપકરણો છે, પાછળથી માલ ઉતારતા ડમ્પરો, જે હોલ પેક તરીકે ઓળખાય છે.

૩. વાહનોની કુલ સંખ્યા ૧૫ છે, જેના વિશિષ્ટ વર્ણનો નીચે મુજબ આપવામાં આવ્યા છે:—

ક્રમ સં.	સાધનનું નામ અને તેના ઉત્પાદક	ઓળખની વિગતો
૧	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઈનિંગ	એન્જિન નં.૨૫૨૮૯૧૭૪ ચેસિસ

	ઈકિવપમેન્ટ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	નં: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૪૩
૨	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઇકિવપમેન્ટ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિમિટેડ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૭૨૧૫ ચેસિસ નં:બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૪૪
૩	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઇકિવપમેન્ટ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૮૨૫૯ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૫૫
૪	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ સાધનો ભારત અર્થ મૂવર્સ લિમિટેડ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૮૩૬૦ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૫૬
૫	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઉપકરણ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૪૧૭૩ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૫૮
૬	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઇકિવપમેન્ટ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૯૧૭૨ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૬૧
૭	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઇકિવપમેન્ટ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિમિટેડ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૦૪૯૩ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૬૨
૮	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઉપકરણ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નંબર:૨૫૨૮૯૨૬૧ ચેસિસ નંબર: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૬૩
૯	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઇકિવપમેન્ટ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિમિટેડ.	એનિજન નંબર:૨૫૨૮૮૩૧૪ ચેસિસ નંબર: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૬૪
૧૦	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ સાધનો ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૦૪૮૮ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૬૯
૧૧	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઉપકરણ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૦૪૮૯ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૭૦
૧૨	હોલપેક ડમ્પર્સ ઓફ-હાઇવે માઇનિંગ ઉપકરણ ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	એનિજન નં.:૨૫૨૮૯૫૯૬ ચેસિસ નં.: બીઈએમએલ બીએચ ૩૫-૨-૧૭૧
૧૩	એચજીવી ડમ્પર ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	ચેસિસ નં.:૨૧૦ એમ-૨૮૨૧

		એનિજન નં.:૨૫૨૯૩૮૯૧
૧૪	એચજીવી ડમ્પર ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	ચેસિસ નં.:૨૧૦ એમ-૨૮૨૨ એનિજન નં.:૨૫૨૯૨૫૬૨
૧૫	એચજીવી ડમ્પર ભારત અર્થ મૂવર્સ લિ.	ચેસિસ નં.:૨૧૦ એમ-૨૮૩૦ એનિજન નં.:૨૫૨૯૪૬૪૬

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત તમામ વાહનો 'બી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે તેઓ કર માટે પાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૪૪૫૧/૨૦૦૫

૧. અરજદાર પ્રતિવાદી નં. ૨ દ્વારા રિવિઝન અરજી નં. ૧૩/૦૩ માં આપવામાં આવેલ અને પ્રતિવાદી નં. ૩ દ્વારા અપીલ નં. ૨૫/૨૦૦૦ માં પસાર કરાયેલ તા. ૨૬મી માર્ચ ૨૦૦૩ના ચુકાદા અને આદેશને પડકારે છે.

૨. એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે બંધ ખાણકામ વિસ્તારોમાં અથવા કારખાનાના પરિસરમાં ઉપયોગમાં લેવાતા હેવી અર્થ મૂવિંગ ઇક્વિપમેન્ટ્સ તથા અન્ય વિશિષ્ટ ઇક્વિપમેન્ટ્સનું મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૩૯ હેઠળ બળજબરીપૂર્વક નોંધણી કરાવી શકાય તેમ નથી, તેમજ તેઓ બોમ્બે મોટર

વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૫૮ હેઠળ કરપાત્ર પણ નથી, કારણ કે તેઓ મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત “મોટર વાહનો”ના વ્યાપ અને પરિધિમાં આવતા નથી. આ અરજીમાં દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામામાં ઉપરોક્ત તમામ દાવાઓનો ઇનકાર કરવામાં આવ્યો છે અને એવું પ્રતિપાદિત કરવામાં આવ્યું છે કે આ વાહનો મોટર વાહન અધિનિયમ તથા કન્સ્ટ્રક્શન ઇન્કિવપમેન્ટ વાહનોની વ્યાખ્યાઓમાં આવે છે, જે નીચે મુજબ છે :

૧૦૨૫ (આર૨૫)	–	૨૫ ટન
૧૦૩૫ (આર૩૫)	–	૩૫ ટન
૭૭૩બી	–	૫૦ ટન
૭૭૭સી	–	૮૫ ટન
૨૦૭૧ (૭૨–૭૧)	–	૫.૭૪ ક્યુ. એમ. (બકેટ ક્ષમતા)
૯૬૬ઇ	–	૩.૧–૩.૪ક્યુ.એમ

એમ/એસ હિંદુસ્તાન મોટર્સ લિ. દ્વારા જારી કરાયેલા પ્રમાણપત્ર દ્વારા એ નોંધવું જરૂરી છે કે અરજીમાં એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે તમામ ઉપકરણો વિશિષ્ટ ઉપકરણો હોવાથી તેઓને જાહેર માર્ગો પર ઉપયોગ માટે ન તો રૂપાંતરિત કરવામાં આવ્યા છે અને ન તો તે માટે યોગ્ય છે. વિગતો પરથી એવું સૂચિત થાય છે કે વાહનો ડમ્પર/લોડર તેમજ હાઈડ્રોલિક એક્સકાવેટર વગેરે છે.

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત તમામ વાહનો 'બી' શ્રેણીમાં આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે તેઓ કરપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૫૨૮૪/૨૦૦૩

૧. અરજદાર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૧ દ્વારા અપીલ ક્રમાંક ૫૨/૨૦૦૩ માં પસાર કરાયેલ તે આદેશની કાનૂની માન્યતાને પડકારવા ઇચ્છે છે, જેમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે વાહન ૧લી ઓગસ્ટ ૧૯૯૫થી, અથવા ખરીદીની તારીખથી, જેમાંથી જે પછીની હોય તે તારીખથી, કરપાત્ર રહેશે. અરજદાર ઉદયપુર ખાતે ખોદકામના વ્યવસાય સાથે સંકળાયેલ છે. તેણે ખાણકામ અને ખનિજ ઉદ્યોગોમાં ખોદકામના કામો હાથ ધરવા માટે વર્ષ ૧૯૯૭માં એક હાઈડ્રોલિક એક્સ્કાવેટર ખરીદ્યું હતું.

૨. અરજદારને જ્યારે ગુજરાતના ઊંઝા ખાતે ખોદકામ માટેનું કરારાધીન કામ સોંપવામાં આવ્યું, ત્યારે તે એક્સ્કાવેટરને ટ્રેલરમાં મોકલવામાં આવ્યું હતું અને શામળાજી ચેકપોસ્ટ પર વાહન જપ્ત કરી અટકાયતમાં રાખવામાં આવ્યું હતું. બોમ્બે મોટર વાહન કર અધિનિયમ હેઠળ બાકી લેણાં વસૂલ કરવાનો પ્રયાસ

કરવામાં આવ્યો હતો. એવો પડકાર કરવામાં આવ્યો છે કે એક્સ્કાવેટર મોટર વાહન નથી. રાજ્ય તરફથી જવાબી સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે, જેમાં તમામ રજૂઆતોનો ઇનકાર કરવામાં આવ્યો છે અને એવું કહેવાયું છે કે આ વાહનો મોટર વાહન અધિનિયમ હેઠળ આવતાં હોવાથી બોમ્બે મોટર વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૬૮ ની જોગવાઈઓ હેઠળ કરપાત્ર છે.

નિષ્કર્ષ:— આ વાહન 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાથી માર્ગ કર માટે કરપાત્ર છે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૬૭૩૬/૨૦૦૩

૧. અરજદાર રાજ્ય દ્વારા વર્ષ ૧૯૯૪ના હાઈડ્રોલિક એક્સ્કાવેટરને મોટર વાહન તરીકે નહીં પરંતુ તે પૈડાંથી નહીં, સાંકળોની મદદથી ચલાવવામાં આવે છે એમ વર્ગીકૃત કરીને કરની માંગણી કરવામાં આવેલી કાર્યવાહી પડકારે છે. હડોળ, તાલુકો ઇંડર ખાતે ખોદકામ માટે કોઈ કરારાત્મક સોંપણી ન હોવાથી, અરજદારે એક્સ્કાવેટરને ટ્રેલરમાં મોકલ્યો હતો, જેને સોનગઢ ખાતે પકડી લેવામાં આવ્યો હતો. આગ્રહપૂર્વક અરજદારને ઓક્ટોબર ૧૯૯૪થી સપ્ટેમ્બર ૨૦૦૩ સુધીની બાકી લેણીની રકમની ચુકવણી કરવાની હતી. એવો આગ્રહ કરવામાં આવે છે કે પ્રશ્નસ્થ હાઈડ્રોલિક એક્સ્કાવેટર મોટર વાહન નથી અને પ્રતિવાદી તેના ઉપર નવ વર્ષના ગાળા માટે કર પાણ લાદી શકે નહીં. આ અરજમાં કરવામાં આવેલી

સિવિલ અરજી ક્રમાંક ૫૧૪/૨૦૦૪માં અરજદાર દ્વારા એક બાંહેધરી પણ આપવામાં આવી છે કે જો તેને મોટર વાહન તરીકે નિર્ધારિત કરવામાં આવશે, તો તે સંપૂર્ણ કરરકમ ચૂકવવા માટે જવાબદાર રહેશે.

૨. એવો ભાર મૂકી પ્રત્યુત્તરમાં સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે કે એક્સકેપેટર, મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ આવેલ મોટર વાહનની વ્યાખ્યામાં આવે છે અને તેથી બોમ્બે મોટર વાહન કર અધિનિયમ, ૧૯૫૮ ની જોગવાઈઓ હેઠળ કર ચુકવવા માટે જવાબદાર છે. વર્ણવાયેલ બ્રોશર પરથી એવું સૂચિત થાય છે કે એક્સ-૪૦૦ હાઇડ્રોલિક એક્સકેપેટરની ગતિ ૦ થી ૩.૪ કિ.મી. પ્રતિ કલાક જેટલી ઓછી છે.

નિષ્કર્ષ:-

તેની ઢોળાણ ચઢવાની ક્ષમતા, મહત્તમ ખેંચશક્તિ, તેની વજન વહન ક્ષમતા અને પહોળાઈ એ દર્શાવે છે કે તે 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાથી માર્ગ કર માટે કરપાત્ર છે.

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૭૩૮૪/૨૦૦૪

૧. ભારતના બંધારણની કલમ ૨૨૬ હેઠળની આ અરજિયલિ અરજદાર ગુજરાત રાજ્યના પરિવહન કમિશનર દ્વારા તા. ૧૫મી જુલાઈ ૨૦૦૩ના રોજ જારી કરાયેલ પરિપત્રને પડકારે છે, જેમાં તેણે ચેકિંગ મેમો અને માંગણી નોટિસના આધારે પ્રતિવાદીઓ કોઈપણ બલપૂર્વકની અથવા દંડાત્મક કાર્યવાહી ન કરે તે માટે યોગ્ય નિર્દેશ આપવા પ્રાર્થના કરી છે.

૨. અરજદાર બાંધકામનો વ્યવસાય કરતી એક જાહેર લિમિટેડ કંપની છે. તેના બાંધકામ કાર્ય માટે એમ/એસ ટેલ્કો ડીલર્સ લીકિંગ એન્ડ ફાઇનાન્સ કંપની લિ., ગોવા પાસેથી ચેસિસ નં. એચ ૦૬૧૪૨૩૧૦૫૭ ધરાવતું ટાટા હિટાચી એક્સ્કાવેટર, મોડેલ એક્સ ૨૦૦ એલસી, ખોદકામ મશીન લાવવું આવશ્યક બન્યું હતું.

૩. આ એક્સ્કાવેટર લાવતી વખતે, જેની તપાસ કરવામાં આવી હતી, ફેબ્રુઆરી ૧૯૯૬ થી જુલાઈ ૨૦૦૪ દરમિયાન વાહન પર રૂપિયા ૨,૨૮,૩૫૩/- જેટલો કર વસૂલ કરવામાં આવ્યો હતો.

૪. આ એક મોટર વાહન છે અને તેનો ઉપયોગ ઘેરાયેલા પરિસરની બહાર થતો નથી, આ આધાર પર પ્રતિવાદી સત્તાધિકારીને આ વાહન ઉપર કરની માંગણી કરતાં કોઈપણ બળજબરીના પગલાં ભરવાથી નિવૃત્ત રહેવા વિનંતી કરવામાં આવે છે.

પ. રાજ્ય દ્વારા દાખલ કરાયેલા જવાબી સોગંદનામામાં તમામ કથનોનો ઇનકાર કરવામાં આવ્યો છે અને એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે એક્સકેપેટર એક મોટર વાહન છે, જે કરપાત્ર છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'બી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહન હોવાને કારણે માર્ગકર માટે કરપાત્ર છે.

સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૨૧૮૮૬/૨૦૦૫

૧. અવસંરચના સંબંધિત પ્રોજેક્ટોના નિર્માણના વ્યવસાય સાથે સંકળાયેલી અરજદાર કંપની, ઉત્પાદક, મોટર ગ્રેડર વગેરે, જે પ્રશ્નાધીન ઉપકરણો અરજદાર કંપનીની માલિકીના છે, તેના ઉપર કરની માંગણી કરવા બાબતે ગુજરાત રાજ્ય દ્વારા કરવામાં આવેલી કાર્યવાહીનો પડકાર કરે છે.

૨. અરજદારનું કહેવું છે કે વિવિધ વાહનો આયાત કરવામાં આવ્યા હતા અને વર્ષ ૧૯૯૯માં પ્રવેશપત્રોના વિવિધ બિલો દાખલ કરવામાં આવ્યા હતા. આ વાહનો ટ્રેલરમાં મુંબઈથી ફરીદાબાદ લાવવામાં આવ્યા હતા અને તેમને ગુજરાત સીમા પર ૪૦ દિવસ માટે અટકાવવામાં આવ્યા હતા. આ અરજીએ દ્વારા મેમો નં. ૧૧૩૭૩૩૮, ૧૧૩૭૩૩૯ અને ૧૧૩૭૩૪૦, તા. ૧૬મી મે ૨૦૦૫ના, તથા

તા. ૨૫મી મે ૨૦૦૫ની નોટિસો અને તા. ૨૯મી જૂન ૨૦૦૫ તથા ૨૨મી સપ્ટેમ્બર ૨૦૦૫ના આદેશોને રદ કરવા વિનંતી કરવામાં આવી છે.

૩. અરજદારે ૧૯૯૮-૨૦૦૦ દરમિયાન ભંગાર વેપારી એમ/એસ વેન્સી સ્ટ્રેપ ટ્રેડિંગ (યુએઈ) લેંકોક-કોરેસ પાસેથી “ચેમ્પિયન મોટર ગ્રેડર ૭૬૦”, “મિત્સુબિશી મોટર ગ્રેડર”, “બોમેગ કોમ્બિનેશન રોલર” અને “સેમસંગ એક્સ્કાવેટર” નામની ચાર મશીનો ખરીદી હતી.

૪. અરજદાર દ્વારા એવો આગ્રહ કરવામાં આવ્યો છે કે વાહનો બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે રચાયેલા અને અનુકૂળિત છે અને જાહેર પરિસરમાં ઉપયોગ માટે યોગ્ય નથી; એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે ખસેડતી વખતે પણ તેમને ટ્રેલર પર લઈ જવા જરૂરી બને છે. નિષ્કર્ષ:- આ વાહનો 'બી' શ્રેણીમાં આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાને કારણે માર્ગ કર માટે આદેય છે.

‘સી’ વર્ગ હેઠળ આવતાં મોટર વાહનો

એસ.સી.એ. નં. ૧૭૧૦૭/૨૦૦૫

અરજદાર કંપની સિમેન્ટના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંલગ્ન છે, જેમાં ચૂનાપથ્થર અને માર્લ મૂળભૂત કાચા માલ છે, અને તે પૃથ્વીની સપાટી નીચેમાંથી ઉત્પન્ન કરવા જરૂરી હોવાથી, અરજદારે ઉત્પન્ન અને ખનન હેતુઓ

માટે વિવિધ જમીનો ખરીદી હતી. આવા ખનન વિસ્તારોની અંદર, સામાન્ય રસ્તાઓની તુલનામાં ભિન્ન ગુણવત્તાવાળા ખાનગી રીતે બનાવવામાં આવેલા રસ્તાઓ આવેલાં છે, કારણ કે આવા ખનન વિસ્તારોની અંદર આ ભારે યંત્રસામગ્રી ચલાવવી આવશ્યક બને છે.

એવું પણ કહેવાય છે કે આવી ખનન પ્રવૃત્તિઓને સહાય અને સહકાર આપવા માટે ડમ્પરો, લોડરો તથા વિવિધ પ્રકારની કેનો અને અન્ય વિશેષ ઉપકરણો જેવી અન્ય ખનન સાધનો અને યાંત્રિક ઉપકરણોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે. બંધ ખનન વિસ્તારોમાં અથવા કારખાનાની પરિસરમાં ભારે ભૂમિ-ખસેડક ઉપકરણોનો ઉપયોગ કરવામાં આવે છે.

વિશિષ્ટતાઓ:- ધરતી ખસેડવાની યંત્રસામગ્રી અને કેનોની યાદી (મીઠાપુર કારખાનાઓ ખાતે)

ક્રમ સંખ્યા	સાધનનું વર્ણન	ઉપકરણનું નિર્માણ.	ઉપકરણનો ક્રમાંક	એન્જિનનો ક્રમાંક	સેવામાં નિયુક્તિની તારીખ	કિલોગ્રામ માં ખાલી વજન
	લોકો વિભાગ					
૧	ટી.એ.સી. ૨૦ કેન નં.-૧	ટેલ્કો	ટી.એ.સી. ૨૦-૦૦૪૭-૦૦૨૧	૪૧૨૦૭૦	૨૮.૧.૯૩	૧૨૮૪૦
૨	ટી.એ.સી. ૨૦ કેન નં.-૨	ટેલ્કો	ટીએસી ૨૦-૦૦૪૮-૦૦૨૦	૪૨૦૧૭૦	૨૫.૩.૯૩	૧૨૮૪૦
૩	ટી.એ.સી. ૨૦ કેન	ટેલ્કો	ટીએસી ૨૦-	એ.વી.ક્યૂ.-	૨૨.૪.૯૪	૧૨૮૪૦

	નં.-૩		૦૦૭૨- ૦૦૪૭	૧૦૦૮૬૧		
૪	ટીએસી ૨૦ કેન નં.-૪	ટેલકો	ટીએસી ૨૦- ૦૦૭૩- ૦૦૪૮	બીવીક્યુ- ૧૦૩૮૭૦	૧૬.૪.૯૪	૧૨૮૪૦
૫	ટીએસી ૨૦ કેન નં.-૫	ટેલકો	ટી.એ.સી. ૨૦- ૦૦૭૪- ૦૦૪૯	સીવીક્યુ- ૧૦૯૦૩૧	૧૫.૪.૯૪	૧૨૮૪૦
૬	ટીએસી ૨૦ કેન નં.-૬	ટેલકો	ટી૦૨- ૦૧૦૯- ૦૦૮૧	એલવાયક્યુ- ૧૪૫૫૨૬	૨૦.૧.૯૬	૧૨૮૪૦
૭	ટી.એ.સી. ૨૦ કેન નં.-૭	ટેલકો	ટી૦૨- ૦૧૧૦- ૦૦૮૨	એલવીક્યુ- ૧૪૫૯૧૨	૩૧.૧.૯૬	૧૨૮૪૦
૮	ટી.એ.સી. ૨૦ કેન નં.-૮	ટેલકો	ટી૦૨- ૦૧૩૧- ૦૦૯૪	સી.ટી.ક્યુ.- ૧૧૩૧૪૬	૬.૧૨.૯૭	૧૨૮૪૦
૯	ઓમેગા ૩૫ કેન	વોલ્ટાસ	૧૧૦૧	૨૫૨૫૨૨૧ ૫	૨૭.૩.૯૩	૨૫૦૦૦
૧૦	ઓમેગા ૪૦ કેન નં.-૧	વોલ્ટાસ	૧૦૦૧	૬ ડી ૨૨૨૫૫૨	૩.૪.૮૪	૩૨૮૫૭
૧૧	ઓમેગા ૪૦ કેન નં.-૨	વોલ્ટાસ	૧૩૮૧	૧૦૫૦૮૫૦ ૬૧૦	૪.૪.૯૬	૩૨૮૨૮
૧૨	હસ્કી કેન ૬૨૦	ટીઆઈએલ લિ.	૪૫૮૯૫	એલએચએન એમ- ૦૩૫૬	૭.૮.૮૯	૧૮૫૪૦
૧૩	કોલ્સ કેન નં.-૧	ટીઆઈએલ	૩૦૫૫૩	પીજ પર્ફિન્સ	૧૯૭૦	૧૨૦૦૦

		લિમિટેડ.				
૧૪	ટેરેક્સ લોડર નં.- ૨૭	એચ.એમ.	૨૦૨૧૦૮૮૪	એલી:- ૫૧૬૯	૧૭.૪.૯૧	૯૭૦૦
૧૫	ટેરેક્સ લોડર નં.- ૨૮	એચએમ	૨૧૦૯૮૧	ડીઉઈએમ- ૧૯૧૨૩	૨૦.૧૦. ૯૨	૯૭૦૦
૧૬	ટેરેક્સ લોડર નં.- ૩૦	એચએમ	૨૦૨૧૧૬૭૧	ડાયેમ- ૦૩૧૭૩૭	૨૭.૪.૯૫	૯૭૦૦
૧૭	ટેરેક્સ લોડર ક્રમાંક-૩૧	એચએમ	૨૦૨૧૧૭૦૦	જાયેમ- ૦૩૨૧૭૬	૨૯.૭.૯૫	૯૭૦૦
૧૮	ટેરેક્સ લોડર ક્રમાંક-૩૨	એચએમ	૨૦૨૧૧૯૧૩	સીક્ષેમ- ૦૩૪૩૯૮	૮.૪.૯૬	૯૭૦૦
૧૯	ટેરેક્સ લોડર નં.- ૩૪	એચએમ	૨૦૨૧૧૯૨૯	ડીક્ષેમ- ૦૩૪૫૯૫	૩૦.૩.૯૬	૯૭૦૦
૨૦	ટાટા વ્હીલ લોડર- ૧	ટેલ્કો	ડબલ્યુએલ ૦ ૧૦૪૯૦૩૯	૫૪૩૯૮૦	૧૩.૪.૯૩	૧૧૪૩૭
૨૧	ટાટા વ્હીલ લોડર- ૨	ટેલ્કો	ડબલ્યુએલ ૦ ૧૦૬૭૦૫૪	જી- ૯૩૭૦૭૪૯ ૬	૨૦.૧૧. ૯૩	૧૧૪૩૭
૨૨	ટાટા વ્હીલ લોડર- ૩	ટેલ્કો	ડબલ્યુએલ ૦ ૧૦૬૮૦૫૬	૬૧૯૩૯૩	૪.૧૨.૯૩	૧૧૪૩૭
૨૩	એસ્કોર્ટ કેન ૩ટી	એસ્કોર્ટ	૨ઈ-૨૨૮	ઈ૨૭૬	૧.૧૧.૮૦	૫૫૦૦
૨૪	એસ્કોર્ટ કેન ૩ટી	એસ્કોર્ટ	૨ઈ-૨૮૯	ઈ૧૩૪૩૨	૧.૩.૮૧	૫૫૦૦
૨૫	એસ્કોર્ટ કેન ૮ટી	એસ્કોર્ટ	૮૭૫	જએસ૧૦૯૮ ૭	૧.૯.૯૦	૮૧૦૦
૨૬	એસ્કોર્ટ કેન ૩ટી	એસ્કોર્ટ	૮૨૫	જએસ ૧૨૨૨	૧.૧૨.૯૦	૮૧૦૦

૨૭	વોલ્ટાસ ફોર્કલિફ્ટ ૩ટી	વોલ્ટાસ	૧૨૬૩૦૮	એસજી૩૩૦૨ ૮ ૫૫૯	૧૪.૨.૯૭	૪૪૫૦
૨૮	વોલ્ટાસ ફોર્કલિફ્ટ ૭.૫ટી	વોલ્ટાસ	ડીસી૭પએટીપ /૦૦૧	ડએસ૦૦૦૫ ૬ ૬૬	૧૨.૯.૮૮	૧૦૦૦૦
૨૯	વોલ્ટાસ ફોર્કલિફ્ટ ૭.૫ટી	વોલ્ટાસ	ડીસી૭પએટીપ /૦૦૨	ડએસ૦૦૦૩ ૪ ૬	૧૨.૯.૮૮	૧૦૦૦૦

નિષ્કર્ષ:-

ક્રમ સંખ્યાઓ ૧ થી ૮ અને ૧૪ થી ૨૯ પર દર્શાવાયેલ વાહનો 'બી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને મોટર વાહનો હોવાથી માર્ગ કરને પાત્ર છે.

ક્રમ નંબર ૯ થી ૧૩ પરના વાહનો 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર વસૂલાતને પાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૦૨૩/૨૦૦૪

અરજદારની મુખ્ય પ્રવૃત્તિ જાહેર ક્ષેત્રની કંપનીઓ માટે ગેસ પાઈપલાઈનો બિછાવવાની છે.

અરજદાર દ્વારા એવો આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો છે કે મર્યાદિત કામગીરી માટે ગુજરાત રાજ્યની હદમાં લાવવામાં આવેલી અરજદારની મશીન ઉપર કોઈ

માર્ગવેરો ચૂકવાપાત્ર નથી. એમ/એસ. કોરટેક ઇન્ટરનેશનલ પ્રા. લિ., એ ગેસ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા લિમિટેડ પાસેથી એલપીજી પાઈપલાઈન બિછાવવાનો કરાર પ્રાપ્ત કર્યો હતો. કંપની અરજદાર પાસેથી એક મશીન ભાડે લેવા માંગતી હતી. જ્યારે મશીન ડીસા ચેક પોસ્ટ મારફતે ગુજરાત રાજ્યની હદમાં પ્રવેશી રહી હતી, ત્યારે ડ્રાઈવરને જાણ કરવામાં આવી હતી કે તે જ વસ્તુ ઉપર વેરો આદેય છે. આ મશીનને 'એચડીડી રિંગ પાવર બોર ૧૦૦ હોરિઝોન્ટલ ડાયરેક્શનલ ટ્રિલિંગ મશીન સીરિયલ નં. ૯૪૩૦૦/૦૦૨૧' કહેવામાં આવે છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને આગળની પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે જવાબદાર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૭૦૪/૨૦૦૪

અરજદાર કંપની માઈડઈસ્ટ પાઈપલાઈન્સ પ્રોડક્ટ્સ અને માઈડઈસ્ટ પાઈપલાઈન્સ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ નામ અને શૈલી હેઠળ વ્યવસાય કરી રહી છે. અરજદારની મુખ્ય પ્રવૃત્તિ ગેસ પાઈપલાઈન બિછાવવાની છે. અરજદારનું કહેવું છે કે તેણે પાઈપલાઈનો બિછાવવાના હેતુસર ૨૦ મશીનો ખરીદ્યા હતા. તે ૨૦ મશીનોમાંથી ૧૦ મશીનો પૈડાં પર છે અને ૧૦ મશીનો ચેઈન પર સ્થાપિત છે.

એક મશીન, જે આર.ટી.ઓ. નોંધણી નં. ડી.એલ.-૧-જી.બી. ૮૦૫૪ ધરાવતા મોટર વાહન સાથે જોડાયેલા ટ્રેલર પર સ્થાપિત કરવામાં આવ્યું હતું, તે તા. ૧૭ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૪ના રોજ શામળાજી ચેકપોસ્ટ પર પહોંચ્યું હતું. અરજદારનું કહેવું છે કે આર.ટી.ઓ. માટે કોઈ પ્રવેશ કર વસૂલવામાં આવ્યો ન હતો અને ગુજરાતમાં કામ પૂર્ણ થયા બાદ તે મશીનને દિલ્લી પરત જવાનું હતું. મશીનને વાયુચાલિત ટાયરો પર સ્થાપિત કરવાનું હતું.

એચ.ડી.ડી. રિગ ડીડી ૨૫(૧૨ ટન ક્ષમતા) નો ઇતિહાસ

મશીન માટે કોઈ કરની ચુકવણી કરવામાં આવી ન હોવાને કારણે આને અટકાયતમાં લેવામાં આવ્યું હતું. અધિકારીના આ આદેશને પડકારતાં વર્તમાન અરજી રજૂ કરવામાં આવી છે.

એચ.ડી.ડી. રિગ અમેરિકન ઓગર્સ દ્વારા યુ.એસ.એ.માં ૧૯૯૫માં બનાવવામાં આવ્યું હતું. રિગ ૧૯૯૯માં ડાયરેક્ટેક પાસેથી ખરીદવામાં આવ્યું હતું અને મુંબઈ ખાતે આયાત કરવામાં આવ્યું હતું. મુંબઈથી તેને દિલ્લી અને પાણીપત ખાતે ખસેડવામાં આવ્યું હતું, જ્યાં તે કાર્યરત રહ્યું હતું. ત્યારબાદ તેને જાન્યુઆરી ૨૦૦૧ આસપાસ ગુજરાતમાં લાવવામાં આવ્યું હતું અને તે ફેબ્રુઆરી/માર્ચ ૨૦૦૧ સુધી અહીં રહ્યું હતું. આર.ટી.ઓ. માટે કોઈ પ્રવેશ કર વસૂલવામાં આવ્યો ન હતો કે ચૂકવવામાં આવ્યો ન હતો. તે પછી તે ફરી

દિલ્હી/પાણીપત પરત ગયું હતું. હવે તેને ફરી એકવાર ગુજરાત મોકલવામાં આવી રહ્યું છે. સમગ્ર ચંત્ર વાયુદાબીય ટાયરો ધરાવતા ટ્રેલર પર સ્થાપિત છે. ટ્રેલર નોંધાયેલું નથી, કારણ કે તે ટોવિંગ ટ્રક દ્વારા ખેંચવામાં આવે છે, કેમ કે તે પોતે ચાલી શકવા અસમર્થ છે અને ટો ટ્રક દર વખતે બદલાય છે. રાજ્યના અધિકારીઓના

હરિયાણાએ તેને નોંધણી કરવા ઇનકાર કર્યો છે અને જણાવ્યું છે કે તેઓ ટ્રેલરની નોંધણી માત્ર પ્રાઈમ મૂવર સાથે જ કરે છે, માત્ર એકલા ટ્રેલરની નહીં.

અન્ય વિશિષ્ટતાઓ:-

ટ્રિલિંગ યુનિટ : ડીડી-૨૫

અધિકતમ ટોર્ક : ૨,૫૦૦ ફૂટ-પાઉન્ડ

મહત્તમ થ્રસ્ટ/ પુલબેક- સતત મૂલ્યાંકન : ૨૫,૦૦૦ એલબી

મહત્તમ ગતિ : ૦-૧૦૦ આરપીએમ

રોટરી ડાઉન હોલ હોર્સપાવર (૧૦૦ આરપીએમ પર) : ૪૭.૫

કેરેજ ડ્રાઈવ : રેક એન્ડ પિનિયન

ટ્રિલ પાઈપની લંબાઈ : ૧૦ ૧૧

ગતિશીલતા : સ્ટીલ ટ્રેક્સ- કુલ ૨બર ટ્રેક્સ

ભૂમિ બેરિંગ દબાણ : ૩.૫ પીએસઆઈ (કુલ ૨બર)

ટ્રિલ પ્રવાહી પ્રણાલી:

ક્ષમતા: જોડી ૨૫૦ ગેલન

વિકલ્પ : વધારાની જોડી રૂપો ગેલન (પાઈપ રેકના સ્થાને)

મહત્તમ દબાણ : ૧,૦૦૦ પી.એસ.આઈ.

પરિવર્તનશીલ હોલ દર : ૦-૭૦ જી.પી.એમ.

૭૦ જી.પી.એમ. પર હોલમાં નીચે પ્રવાહી એચ.પી. : ૪૬.૭

પાવર યુનિટ પ્રકાર: જહોન ડિયર ૬૦૬૮૧ ડીઝલ ૬ સિલિન્ડર ટર્બો

હોર્સપાવર : ૧૫૦ સતત ફરજ

વિકલ્પો:

કેટરપિલર: ૪૦૫૬-ટી ટ્રેલર:

પ્રકાર: ટેગ ટેન્ડમ એક્સલ ડ્યુઅલ ટાયર્ડ.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન, 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે, અને આગળની પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૩૦૪/૨૦૦૪

અરજદારની મુખ્ય પ્રવૃત્તિ જાહેર ક્ષેત્રની કંપનીઓ માટે ગેસ પાઈપલાઈનો બિછાવવાની છે.

અરજદાર દ્વારા એવો દાવો કરવામાં આવ્યો છે કે મર્યાદિત કામગીરી માટે ગુજરાતના પ્રદેશની અંદર લાવવામાં આવેલ અરજદારની ચંત્રસામગ્રી પર કોઈ માર્ગ કર ભરપાત્ર નથી. એમ/એસ. કોરટેક ઇન્ટરનેશનલ પ્રા. લિ., ને ગેસ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા લિમિટેડ માટે એલ.પી.જી. પાઈપલાઈનો પાથરવાનો કરાર પ્રાપ્ત થયો હતો. કંપની અરજદાર પાસેથી એક ચંત્રસામગ્રી ભાડે લેવા માંગતી હતી. જ્યારે તે ચંત્રસામગ્રી ડીસા ચેક પોસ્ટ મારફતે ગુજરાતના પ્રદેશની અંદર પ્રવેશી રહી હતી, ત્યારે ડ્રાઈવરને જાણ કરવામાં આવી હતી કે તે જ કર આધીન છે. ઉક્ત ચંત્રસામગ્રીને 'કેટર-પિલર ડી-૭ મશીન, જે કેટર પિલર પાઈપલેયર તરીકે ઓળખાય છે, વિન્યેસ ૧૦૮ એચ.પી. ડીઝલ એન્જિન અને ૨૩" સાઈડબૂમ અટેચમેન્ટ સાથે' કહેવાય છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન શ્રેણી 'સી' હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૭૦૩/૨૦૦૪

અરજદારની મુખ્ય પ્રવૃત્તિ જાહેર ક્ષેત્રની કંપનીઓ માટે ગેસ પાઈપલાઈનો પાથરવાની છે.

અરજદાર દ્વારા એવો આક્ષેપ કરવામાં આવ્યો છે કે મર્યાદિત કામગીરી માટે ગુજરાતના વિસ્તારમાં લાવવામાં આવેલ અરજદારના મશીન પર કોઈ

માર્ગવેરો ભરપાઈપાત્ર નથી. એમ/એસ. કોરટેક ઇન્ટરનેશનલ પ્રા. લિ., એ ગેસ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા લિમિટેડ માટે એલ.પી.જી. પાઈપલાઈનો પાથરવાના કરાર મેળવ્યો હતો. કંપની અરજદાર પાસેથી એક મશીન ભાડે લેવા ઇચ્છતી હતી. જ્યારે તે મશીન ડીસા ચેક પોસ્ટ મારફતે ગુજરાતના વિસ્તારમાં પ્રવેશી રહ્યું હતું, ત્યારે ડ્રાઈવરને જાણ કરવામાં આવી કે તે જ વેરા આકારપાત્ર છે.

મશીનને 'કેટર-પિલર ડી-૬ મશીન સ્.નં.૯-યુ ૩૯૩૪' તરીકે ઓળખવામાં આવે છે, જે કેટર પિલર સાઈડબૂમ્સ/ પાઈપલેયર તરીકે જાણીતી છે.

આ વાહનના વિશિષ્ટીકરણો ફાઈલના રેકૉર્ડ પર નથી.

નિષ્કર્ષ:- આ વાહન 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધિન રહી કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૬૨૦૦/૨૦૦૪

અરજદાર કંપની મિડઈસ્ટ પાઈપલાઈન્સ પ્રોડક્ટ્સ અને મિડઈસ્ટ પાઈપલાઈન્સ પ્રાઈવેટ લિમિટેડ નામ અને શૈલી હેઠળ વ્યવસાય કરે છે. અરજદારની મુખ્ય પ્રવૃત્તિ ગેસ પાઈપલાઈન બિછાવવાની છે. અરજદારનું કહેવું છે કે તેમણે પાઈપલાઈન બિછાવવાના હેતુસર ૨૦ મશીનો ખરીદ્યાં હતા. તે ૨૦ મશીનોમાંથી ૧૦ મશીનો પૈડાઓ પર છે અને ૧૦ મશીનો સાંકળો પર સ્થાપિત છે.

આર.ટી.ઓ. નોંધણી ક્રમાંક ડી.એલ.-૧-જી.બી. ૮૦૫૪ ધરાવતા મોટર વાહન સાથે જોડાયેલ ટ્રેલર પર સ્થાપિત એક ચંત્ર ૧૭ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૪ના રોજ શામળાજી ચેકપોસ્ટ પર પહોંચ્યું હતું. અરજદારનું કહેવું છે કે આર.ટી.ઓ. માટે કોઈ પ્રવેશ કર વસૂલવામાં આવ્યો ન હતો અને ગુજરાતમાં કામ પૂર્ણ થયા પછી તે ચંત્ર દિલ્હી પરત મોકલવામાં આવ્યું હતું. ચંત્રને ન્યૂમેટિક ટાયરો પર સ્થાપિત કરવાનું હતું. આ ઉપકરણો અંગે નોંધણી ન કરાવવા અને કરની ચુકવણી ન કરવા બાબતે પ્રતિવાદી દ્વારા જારી કરાયેલ નોટિસથી વ્યથિત થઈ, હાલની અરજ રજૂ કરવામાં આવી છે.

એચ.ડી.ડી. રિંગ ડી.ડી. ૨૫ (૧૨ ટન ક્ષમતા) નો ઇતિહાસ

એચ.ડી.ડી. રિંગ યુ.એસ.એ. માં અમેરિકન ઓર્ગર્સ દ્વારા ૧૯૯૫ માં બનાવવામાં આવ્યો હતો. આ રિંગ ડાયરેક્ટેક પાસેથી ૧૯૯૯ માં ખરીદવામાં આવ્યો હતો અને મુંબઈમાં આયાત કરવામાં આવ્યો હતો. મુંબઈથી તેને દિલ્હી અને પાણીપત ખાતે ખસેડવામાં આવ્યો હતો, જ્યાં તે કાર્યરત રહ્યો હતો. ત્યારબાદ તે આશરે જાન્યુઆરી ૨૦૦૧ દરમિયાન ગુજરાતમાં આવ્યો હતો અને ફેબ્રુઆરી/માર્ચ ૨૦૦૧ સુધી ત્યાં રહ્યો હતો. આર.ટી.ઓ. માટે કોઈ પ્રવેશ કર વસૂલવામાં આવ્યો નહોતો કે ચૂકવવામાં આવ્યો નહોતો. તે પછી તે ફરી દિલ્હી/પાણીપત પરત ગયો હતો. હવે તેને ફરી એક વાર ગુજરાત મોકલવામાં આવી રહ્યો છે. આખું ચંત્ર વાયુદાબવાળા ટાયરો ધરાવતા ટ્રેલર પર મોઉટ

કરવામાં આવ્યું છે. ટ્રેલરનું નોંધણીકરણ કરવામાં આવેલ નથી, કારણ કે તે પોતે સ્વયં ચાલવામાં અસમર્થ હોવાથી ટો ટ્રક દ્વારા ખેંચવામાં આવે છે અને ટો ટ્રક દર વખતે બદલાય છે. હરિયાણાની સત્તાવાળાઓએ તેનું નોંધણીકરણ કરવા ઇનકાર કર્યો છે અને એવું જણાવ્યું છે કે તેઓ માત્ર પ્રાઈમ મૂવર સાથે ટ્રેલરનું નોંધણીકરણ કરે છે, પરંતુ એકલા ટ્રેલરનું નહીં.

અન્ય વિશિષ્ટતાઓ:-

ડ્રિલિંગ યુનિટ : ડીડી-૨૫

મહત્તમ ટોર્ક : ૨,૫૦૦ ફૂટ-એલબી

મહત્તમ થ્રસ્ટ/ પુલબેક-સતત નિર્ધારિત ક્ષમતા : ૨૫,૦૦૦ એલબી

મહત્તમ ગતિ : ૦-૧૦૦ આરપીએમ

રોટરી ડાઉન હોલ હોર્સપાવર (૧૦૦ આરપીએમ પર) : ૪૭.૫

કેરેજ ડ્રાઈવ : રેક એન્ડ પિનિયન

ડ્રિલ પાઈપ લંબાઈ : ૧૦ ૧૧

ગતિશીલતા : સ્ટીલ ટ્રેક્સ- કુલ ૨બર ટ્રેક્સ

ગ્રાઉન્ડ બેરિંગ પ્રેશર : ૩.૫ પીએસઆઈ (કુલ ૨બર)

ડ્રિલ ફ્લુઈડ સિસ્ટમ: ક્ષમતા: દ્વિન ૨૫૦ ગેલન

વિકલ્પ : અધિકતમ દબાણ : ચલ છિદ્ર દર : ૭૦ જીપીએમ પર પ્રવાહીનું ડાઉન હોલ એચપી

વધારાનું દ્વિન ૨૫૦ ગેલન (પાઈપ રેકના બદલે) ૧,૦૦૦ પીએસઆઈ ૦-૭૦ જીપીએમ : ૪૬.૭

પાવર યુનિટનો પ્રકાર: જૉન ડીયર ૬૦૬૮૧ ડીઝલ ૬ સિલિન્ડર ટર્બો
હોર્સપાવર : ૧૫૦ સતત ફરજ

વિકલ્પો:

કેટરપિલર: ૪૦૫૬-ટી

ટ્રેલર:

પ્રકાર: ટેગ ટેન્ડમ એક્સલ ડ્યુઅલ ટાયર્ડ.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને
આધીન રહી કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૨૬૧૬/૨૦૦૪

અરજદારે એક કૉલ કેટ ૩૦૦ ખરીદી એમ/એસ. ટેબમા શિપચાર્જ પાસેથી
૨૮.૭.૧૯૯૪ના રોજ ડ્રેજર લિમિટેડ. તે માત્ર પાણીમાં ચલાવવામાં આવે તે
માટે રચાયેલ છે. તે નદી અથવા સમુદ્રના પટમાંથી રેતી દૂર કરીને ગાદ કાઢવા
માટે બનાવવામાં આવે છે અને તે માટે જ તેનો એકમાત્ર ઉપયોગ નિર્ધારિત છે.
તેનો ઉપયોગ સમુદ્રમાં અને નદીમાં પાણીની ઊંડાઈના વિવિધ સ્તરોનું
વિશ્લેષણ કરવા માટે પણ કરવામાં આવે છે. અરજદાર કંપનીના ડ્રેજરોને અન્ય
રાષ્ટ્રોમાં કાર્ય કરવા માટે આંતરરાષ્ટ્રીય કંપનીઓ દ્વારા મંગાવવામાં આવે છે,

તેથી તેનો ધોરણ આંતરરાષ્ટ્રીય ગુણવત્તાને અનુરૂપ હોવું આવશ્યક છે. અરજદારના જણાવ્યા મુજબ, તે મોટર વાહન કરતાં જહાજ સમાન વધુ છે.

કોલ કેટ ૩૦૦ ફ્રેજરની વિશિષ્ટતા

કોલ કેટ, જળસ્થલીય હાઇડ્રોલિક કટર સક્શન ફ્રેજર તરીકે, મૂડીગત અને જાળવણી સંબંધિત ડ્રેજિંગ માટે અસાધારણ સંભાવનાઓ પ્રદાન કરે છે. કોલ કેટ્સ અનેક સિંચાઈ નહેરોના ઊંડાંકન અને વિસ્તરણમાં, રેતી અને ફ્લાય એશના દૂરિકરણમાં, થર્મલ પાવર સ્ટેશનના ઇનટેક ચેનલોના દૂરિકરણમાં, તળાવો અને જળાશયોના ગાદ દૂરિકરણ અને ઊંડાંકનમાં, નદીઓના વિસ્તરણ અને પ્રવાહને સુવ્યવસ્થિત કરવામાં, માછીમારી બંદરોના મૂડીગત ડ્રેજિંગ અને ચેનલાઇઝેશનમાં, દરિયાકાંઠાના વિસ્તારોના બીચ પોષણ અને જમીન પુનઃપ્રાપ્તિ વગેરેમાં મહત્વપૂર્ણ ભૂમિકા ભજવી રહ્યા છે.

તરંગો અને પ્રવાહોની અતિશય પરિસ્થિતિને પાર કરવા માટે પોટૂનને જળસ્તરથી ઉપર ઊંચું ઉઠાવવાની ક્ષમતા ધરાવતી કોલ કેટ, મુહાનાઓમાં તેમજ વિંચના વાયર સાથે કાર્ય કરવા માટે એક સલામત ફ્રેજર છે; સતત કાર્ય કરવાની ક્ષમતા, એક જ સંચાલક દ્વારા સરળ સંભાળ, અને સારી ચલનક્ષમતા ઉચ્ચ ઉત્પાદનક્ષમતામાં યોગદાન આપે છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહીને કર માટે પાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં. ૪૪૪૧/૨૦૦૪

અરજદાર બાંધકામના કાર્યનો વ્યવસાય કરે છે. તે જૂન, ૨૦૦૧ થી ફેબ્રુઆરી, ૨૦૦૬ સુધી અક્કીમોટા (કચ્છ) સ્થળે ૧૫૦ ટન ક્ષમતાવાળું કોલર કેન ઉપયોગમાં લે છે. ઉક્ત કેનનો ઉપયોગ ગામ નાની છેર, તા.: લખપત, જિ.: કચ્છ ખાતે આવેલ અક્કીમોટા થર્મલ પાવર પ્રોજેક્ટની હદમાં વિશાળ ભારેલા બોજા અને અન્ય સાધનો ઊંચકવા તથા દૂર કરવા માટે થાય છે. અરજદારનું એવું કહેવું છે કે આ કેન સાંકળો પર સ્થાપિત છે અને તેનો ઉપયોગ માત્ર કારખાનામાં તથા અન્ય બંધ પરિસરમાં જ થઈ શકે છે અને તેને રસ્તાઓ પર ચલાવી શકાતી નથી.

વાહનનું વર્ણન

૧૫૦ ટન કોલર કેનનું સંપૂર્ણ વિશિષ્ટીકરણ

ક્ષમતા: ૧૫૦ ટન

પ્રકાર: કોલર

નિર્માતા: આઈ.એચ.આઈ. (જાપાન)

મોડલ: સી.સી.એચ. ૧૫૦૦ ઈ બૂમની

લંબાઈ: ૭૫ મીટર

ફ્લાય જિબ: ૧૩ મીટર

મુખ્ય હોઈસ્ટ: એમરડુએક્સ ૪૩૦ મીટર

સહાયક હોઈસ્ટ કેબલ: એમરડુ x ૨૮૫ મીટર

એન્જિન: ડીઝલ એન્જિન

નિર્માતા: હિનો મોટર્સ કો. લિ.

એન્જિન મોડેલ: ઈએફ ૭૫૦

મૂળ મશીન અને ઉપકરણોની વિગતો અરજિના પાનાં ૧૭ અને ૧૮ પર આપવામાં આવી છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં.૫૪૫/૨૦૦૪

અરજદારે ૨૦૪૧૦૦ કિલોગ્રામ ઉઠાવવાની ક્ષમતા ધરાવતી હિતાચી ખેએચ-૧૦૦૦ કોલર કેન ખરીદી હતી. ઉક્ત કોલર કેન મઝાગોન ડોક લિ. પાસેથી ૨૨.૨.૨૦૦૩ તારીખના બીલ દ્વારા ખરીદવામાં આવી હતી. તેને

મઝાગોન ડોક લિ., મેંગલોર ચાર્ડમાંથી ૨૨.૩.૨૦૦૩ના રોજ તેના તમામ જોડાણો, બૂમ્સ અને અન્ય ભાગો સહિત હજિરા લઈ જવા માટે લેવામાં આવી હતી. પરિવહનકારો પાસેથી ભાડે લેવામાં આવેલા ૧૧ ટ્રુક ટ્રેલરોમાં તેને વિખંડિત હાલતમાં લાવવામાં આવી હતી. જ્યારે તેઓ ગુજરાતમાં પ્રવેશી રહ્યા હતા, ત્યારે તેમને સોનગઢ ચેક પોસ્ટ પર રોકવામાં આવ્યા હતા.

વિગતવાર વિશિષ્ટતા મળી આવેલ નથી.

વાહનનો પ્રકાર – કોલર કેન

મોડેલ નં.:– હિટાચી કે.એચ. ૧૦૦

ખરીદી તારીખ ૨૨.૨.૨૦૦૩

વાહનોની સંખ્યા: એક

ઉઠાવ ક્ષમતા:– ૨૦૪૧૦૦

બૂમ: મળી આવેલ નથી

ગતિ ૫૦ કિ.મી. પ્રતિ કલાક

નિષ્કર્ષ:–

આ વાહન 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર થશે.

એસ.સી.એ. નં.૬૩૨૬/૨૦૦૪

અરજદારે ૧૫.૫.૨૦૦૪ના રોજ એક કોલર કેન ખરીદી હતી. ઉક્ત કેન મોડેલ આરબી-૭૧, ૧૨૫ એમ ટન, ૧૨૦ ફૂટ બૂમ તથા અન્ય સહાયક સાધનો સહિત, એમ/એસ. ફ્રેમ ઇરેક્ટર્સ એન્ડ લિફ્ટર્સ પ્રા. લિ., મુંબઈ પાસેથી ખરીદવામાં આવી હતી. ઉક્ત કેનને આલંગ શિપ-બ્રેકિંગ યાર્ડ, ભાવનગર ખાતે લાવવામાં આવી હતી. અરજદારનું કહેવું છે કે આ વાહન માત્ર કારખાનામાં અથવા બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે જ અનુકૂળ બનાવવામાં આવ્યું છે.

વાહનની વિગત વિશિષ્ટતાઓ:

મુદ્દો	વર્ણન	ફૂટ.ઇંચ
એ	ટોચના ગેન્ટ્રીથી જમીન-ઊંચાઈ	૨૬'.૦૦"
બી	ગેન્ટ્રી-ઊંચાઈ	૧૩'.૦૦"
સી	કાઉન્ટર વેઈટનો તળિયાનો ભાગથી જમીન સુધીની ઊંચાઈ	૪'.૦૦"
ડી	કેબિન-લંબાઈ (કાઉન્ટર વેઈટ સાથે)	૨૨'.૦૬"
ઇ	કેબિન-લંબાઈ (કાઉન્ટર વેઈટ વિના)	૧૮'.૦૨"
એફ	તળિયાના બૂમના મુખ્ય પિનથી ધરતી સુધીની ઊંચાઈ	૭'.૦૩"
જી	ટ્રેક ચેઇન- લંબાઈ	૨૧'.૦૦"
એચ	ફ્રન્ટ આઈડલરથી રિયર આઈડલર- લંબાઈ	૧૮'.૦૦"
૧	કેબિન- પહોળાઈ	૧૦'.૦૬"
૨	કેબિન-ઊંચાઈ	૬'.૧૦"
કે	જમણા ટ્રેક ચેઇનથી ડાબા ટ્રેક ચેઇન સુધીની બાહ્ય-પહોળાઈ	૧૭'.૦૦"

એલ	જમણા આઈડલરથી ડાબા આઈડલર સુધીની બહારની પહોળાઈ	૧૪'.૦૩"
એમ	સાંકળ- ઊંચાઈ	૩'.૧૦"
એન	ટોપ કેબિનથી ગ્રાઉન્ડ- ઊંચાઈ	૧૩'.૦૦"
ઓ	કેબિન સાંધાથી કેબિનના આગળના ભાગ સુધીનું અંતર	૬'૬"
પી	કેબિન સાંધાથી પ્રતિભારના અંત સુધીનું અંતર	૧૭'

વિશિષ્ટતાઓ

અધિકતમ રેટેડ ભાર		૫.૦૦ મી કાર્યકારી ત્રિજ્યા પર ૧૨૫ ટન
બૂમ	મૂળભૂત બૂમ લંબાઈ	૬૦ ફૂટ
	મહત્તમ બૂમ લંબાઈ	૨૦૦ ફૂટ
સ્વિંગ ગતિ	વડી અદાલત	૧.૮ આરપીએમ
	ન્યૂન	૧.૨ આરપીએમ
પ્રવાસ ગતિ	વડી અદાલત	૧.૧ કિમી/કલાક
	લો	૦.૫ કિમી/કલાક
ગ્રેડેબિલિટી		૧૭૦ (૩૦%)
ભૂમિ દબાણ		૦.૭૫ બાર (૦.૭૫ કિ.ગ્રા./સે.મી.)
સંચાલન વજન		૧૧૦ ટન
એન્જિન	મોડેલ	કે.સી.એલ. એન.ટી. ૮૫૫ સી(એફ.એફ.સી.)
	મૂલ્યાંકિત અશ્વશક્તિ	૧૮૪ કેડબલ્યુ (૨૫૦ પીએસ) પર (૨,૦૦૦

		આરએમપી)
--	--	---------

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને આગળની પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધિન કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૫૩૨૬/૨૦૦૩

અરજદાર રિફાઈનરી કાચા તેલના શુદ્ધિકરણ અને પેટ્રોલિયમ ઉત્પાદનોના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી છે. તેને ગુજરાતની બહારથી ૬૦ કોલર કેન્સ લાવવાની આવશ્યકતા હતી. અરજદારના જણાવ્યા મુજબ આ વાહનો માર્ગ પર ચાલી શકતા નથી અને તેમને વિખંડિત કરી ૫ થી ૬ ટ્રેલર ટ્રકોમાં લાદવાની જરૂર પડે છે. તેમના ભારે વજનને કારણે ટ્રેલર ટ્રકો અત્યંત ધીમી ગતિએ ચાલે છે. આ નિર્માણ સાધનો છે અને તેઓ માત્ર બંધ પરિસરમાં જ ઉપયોગ માટે અનુરૂપ બનાવવામાં આવ્યા છે.

વાહનનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડેલ નં. મળ્યો નથી

વાહનોની સંખ્યા: ૬૦

કોલર્સ ઊંચકવાની ક્ષમતા: અરજીતે મળતી નથી

બૂમ: અરજીતે મળતી નથી

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહીને કરપાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૫૨૭૧/૨૦૦૩

અરજદારને ડેલ્ટા મેકકોન્સ (ઇન્ડિયા) લિ. ગામ કુકરવાડા, જિલ્લો: ભરુચ, ગુજરાત રાજ્યમાંથી ટ્રુક ટ્રેલરમાં કોલર કેન એટલે કે અમેરિકન હોઈસર કોલર મોડલ ૯૩૧૦, ૨૨૫ ટન ઊંચક ક્ષમતાવાળી કેન તથા તેના સહાયક ઉપકરણો/જોડાણો, સીરિયલ નં. ૮૦૦૩એ૦૨૩૫૪, એન્જિન નં. કમિન્સ મોડલ એનટીએ-૮૫૫-સી ડીઝલ એન્જિનનું પરિવહન કરવાનું આવશ્યક છે. તેને ભરુચ ચેક પોસ્ટ પર અટકાવવામાં આવ્યું હતું. અરજદારના કહેવા મુજબ તે બાંધકામ સાધન વાહન પણ નથી તથા મોટર વાહન પણ નથી, તેથી તેના પર કર લાદી શકાય નહીં.

વિશિષ્ટતા:-

વાહનનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડેલ નં.- અમેરિકન હોઈસર કોલર મોડેલ ૯૩૧૦

વાહનોની સંખ્યા- એક

ઊંચકવાની ક્ષમતા- ૨૨૫ ટન

બૂમ- ૨૨૦ ફૂટ. ૪૦ ફૂટ ફ્લાય.

નિષ્કર્ષ:

આ વાહન 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધિન રહી કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૭૭૦૯/૨૦૦૩

અરજદારો કોલર કેન અને આવા અન્ય સાધનો, જે બંધ કારખાના પરિસરમાં વિશાળ તથા ભારે કન્ટેનરો અને અન્ય સાધનોને ઉચકવા અને હટાવવા તેમજ કારખાના પરિસરની અંદર માલ ચડાવવાની અને ઉતારવાની પ્રવૃત્તિ માટે વપરાય છે, તેવા સાધનો ભાડે આપવાના વ્યવસાયમાં પ્રવૃત્ત છે. અરજદારોએ એક કોલર કેન રિલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિમિટેડને ભાડે આપ્યો હતો. તેને ખંડિત કરીને ટ્રેલર ટ્રકોમાં મોકલવામાં આવ્યો હતો. જ્યારે ટ્રેલર ટ્રકો પ.૧૧.૨૦૦૩ના રોજ શામળાજી ચેકપોસ્ટ પર પહોંચ્યા, ત્યારે કરની ચુકવણી માટે તેમને આર.ટી.ઓ. સત્તાધિકારીઓ દ્વારા અટકાયત કરવામાં આવી હતી.

વાહનનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડેલ નં. (૧) ટાટા ૬૫૫ બીઆઈસી- એક એકમ

(૨) ૪૦ એમટીએસ- એક એકમ

ઊંચકવાની ક્ષમતા: મળી નથી

બૂમ- ૧૦૦ ફૂટ.

ઉપરોક્ત ઉલ્લેખિત આ વાહનોના વિગતવાર વિશિષ્ટીકરણો નોંધપોથી પર ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:- આ વાહનો 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૭૭૦૮/૨૦૦૩

અરજદાર કોલર કેન તથા અન્ય ઉપકરણો જેવા સાધનો ભાડે આપવાના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે. કેનો સાંકળો પર સ્થાપિત છે અને બંધ પરિસર ધરાવતા કારખાનામાં ઉપયોગ માટે રચાયેલ છે. મશીનો રિલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિમિટેડમાં શટ-ડાઉન કામગીરી માટે ભાડે લેવામાં આવી હતી. જ્યારે કંપનીને ત્રણ કોલર કેનોની જરૂરિયાત હતી ત્યારે અરજદારોનો સંપર્ક કરવામાં આવ્યો હતો. રિલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિમિટેડે પણ ગુજરાત રાજ્ય ખરીદીની તારીખથી કોલર કેન પર મોટર વાહન કર વસૂલતું હોવાથી સીએ નં. ૧૫૩૨૬/૨૦૦૩ દાખલ કરી હતી. તેથી, અરજદારો તથા અન્ય કેન ભાડેદારો રિલાયન્સ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ લિમિટેડને કેનો પૂરી પાડવા તૈયાર નહોતા.

વિશિષ્ટ વિગતવર્ણન -

વાહનનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડેલ નં. (૧) એન.સી.કે. રેપિયર – એક એકમ

(૨) ટાટા-લપપ એ.એલ.સી.- બે એકમ

ઊંચકવાની ક્ષમતા- મળેલી નથી

બૂમ-૧૦૦ ફૂટ.

આ વાહનોની કોઈ વિગતવાર વિશિષ્ટતાઓ અભિલેખ પર ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:- આ વાહનો શ્રેણી 'સી' હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૭૭૦૭/૨૦૦૩

અરજદાર વર્ષ ૨૦૦૩ની કર અપીલ નં. ૬, ૮, ૧૨, ૧૪, ૧૫, ૧૬, ૧૭, ૧૮, ૨૩, ૨૪, ૩૧, ૩૪ અને ૩૫ માં પ્રતિવાદી દ્વારા પાસ કરાયેલા તે આદેશને પડકારવા માગે છે, જેમાં પાઈપ લેયર્સ, એક્સ્કાવેટર્સ, કેન્સ અને બેકહો વગેરેને મોટર વાહનો તરીકે જાહેર કરીને મોટર વાહન અધિનિયમ હેઠળ નોંધાયેલા છે.

અરજદારનું કહેવું છે કે અરજદાર કંપની કોલર કેન તથા અન્ય આવા ઉપકરણો, જે બંધ કારખાના પરિસરમાં વિશાળ અને ભારે કન્ટેનરો તથા અન્ય ઉપકરણોને ઊંચકવા અને દૂર કરવા તેમજ કારખાના પરિસરની અંદર માલના

ચઢાણ અને ઉતારણની પ્રવૃત્તિ માટે ઉપયોગમાં લેવાય છે, તેવા ઉપકરણોને ભાડે આપવાના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે. અરજદારનું કહેવુ છે કે કંપનીની કેનો સાંકળો પર સ્થાપિત છે, જે માત્ર કારખાનામાં ઉપયોગ માટે જ રચાયેલ અને અનુરૂપ બનાવવામાં આવી છે. કોલર કેનો ટ્રક પર સ્થાપિત એવી કેનો છે, જેમાં ઊંચકવાની ઊંચી ક્ષમતાવાળો બૂમ લગાડેલો હોય છે.

વાહનનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડેલ નં.: મબ્બો નથી

વાહનની સંખ્યા: ત્રણ

ઊંચકવાની ક્ષમતા: મળી નથી

બૂમ-૧૪૦ ફુટ (એંગલ બૂમ)

આ વાહનોની વિગતવાર વિશિષ્ટતાઓ ફાઈલના અભિલેખ પર ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો શ્રેણી 'સી' હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધિન રહીને કરપાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૬૨૨૮/૨૦૦૩

અરજદાર કમિશનિંગ, ડિઝાઈનિંગ અને પાઈપલાઈન પ્રકલ્પોના નિર્માણના વ્યવસાયમાં સંલગ્ન છે. તેને આઈ.ઓ.સી. માટે સલાયા-મથુરા ક્લૂડ ઓઈલ પાઈપલાઈન પ્રકલ્પનો રાષ્ટ્રીય પ્રકલ્પ એનાયત કરવામાં આવ્યો છે. કામના અમલીકરણ માટે તેને વિવિધ સાધનો અને યંત્રસામગ્રીની જરૂર પડે છે, જે પ્રકલ્પની આવશ્યકતાઓ અનુસાર વિવિધ પ્રકલ્પ સ્થળોએ એક સ્થળેથી બીજા સ્થળે પરિવહન કરવામાં આવે છે.

અરજદારના જણાવ્યા મુજબ, ચેઈન માઉન્ટેડ કોલર કેન બાંધકામ સાધન વાહનની વ્યાખ્યામાં આવતી નથી. તેથી, મોટર વાહન અધિનિયમ હેઠળ કોઈ કર લાદી શકાય નહીં. તે કાનૂનની જોગવાઈઓના વિરુદ્ધ છે.

અરજદાર તારીખવાળા પરિપત્રને પડકારવા માંગે છે. ગુજરાત રાજ્યના માર્ગ પરિવહન કમિશનર દ્વારા તા. ૧૫.૭.૨૦૦૩ના રોજ જારી કરવામાં આવેલ, તે જને રદ કરવાની પ્રાર્થના સાથે.

ઉપકરણનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડેલ નં.: ૧૦૧એમકે

ઊંચાઈ: ૨૯૩૫ મી.મી.

પહોળાઈ: ૩૪૨૫ મી.મી.

લંબાઈ: જાણીતું નથી

વજન: ૨૯૮૭૦ કિ.ગ્રા.

ઉઠાવવાની ક્ષમતા: ૪૧૦૦૦ કિ.ગ્રા.

ગતિ:- જાણીતું નથી

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા તપાસને આધીન રહી કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૭૬૮૬ / ૨૦૦૩

અરજદાર કંપની કોલર કેન્સ તથા બંધ કારખાનાના પરિસરમાં ઉપયોગમાં લેવાતા અન્ય આવા સાધનો ભાડે આપવાના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી છે.

કંપનીના કેન્સ સાંકળો પર સ્થાપિત છે, જે માત્ર કારખાનામાં અથવા અન્ય બંધ પરિસરમાં ઉપયોગ માટે જ રચાયેલ અને અનુકૂલિત કરવામાં આવ્યા છે અને રસ્તા પર ચલાવી શકાતા નથી, તેથી તેઓ મોટર વાહન અધિનિયમ હેઠળ મોટર વાહનો નથી.

વાહનનો પ્રકાર: કોલર કેન

મોડલ નં. (૧) ટાટા લપ્પ એએલસી-એક

(૨) લિમાકલાર્ક-૧૫૦૦-એક ઉઠાવ ક્ષમતા- મળેલ નથી

બૂમ- મળેલ નથી

ઉપરોક્ત ઉલ્લેખિત વાહનોની વિશિષ્ટતાઓ મળી આવી નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કરને પાત્ર ગણાશે।

એસ.સી.એ. નં.૩૨૧/૨૦૦૪

અરજદાર ગેસ પાઈપલાઈન પાથરવાના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે. તેણે પાઈપલાઈન પાથરવાના હેતુસર વિવિધ ઉપયોગ માટે આશરે ૨૦ ચંત્રો ખરીદ્યા હતા. ૨૦ ચંત્રોમાંથી ૧૦ ચંત્રો ચાકડા પર છે અને ૧૦ ચંત્રો સાંકળો પર સ્થાપિત છે. અરજિ મુજબ, પડકાર માત્ર બે ચંત્રોના સંદર્ભમાં જ ઉઠાવવામાં આવ્યો છે.

વડોદરા જિલ્લામાં વાઘોડિયાથી રણોલી સ્થિત ગુજરાત રિફાઈનરી સુધી ગેસ ઓથોરિટી ઓફ ઇન્ડિયા લિમિટેડ (સંક્ષેપમાં 'ગેઈલ') માટે એલ.પી.ગેસ પાઈપલાઈન નાખવા બાબતે, અરજદાર પાઈપલાઈન નાખવાના સ્થળે ચંત્રો પહોંચાડવા ઇચ્છતો હતો. દાહોદ ચેક પોસ્ટ મારફતે ગુજરાત રાજ્યની હદમાં ચંત્રો લાવવા માટે, તેઓને ૮મી જાન્યુઆરી, ૨૦૦૪ના રોજ આર.ટી.ઓ. નોંધણી ક્રમાંક એચ.આર.-૩૮ ઈ૩૬૩૨ ધરાવતા મોટર વાહન સાથે જોડાયેલ ટ્રેલર પર

ચડાવવામાં આવ્યા હતા. ચાલકને વાહનનો ઇતિહાસ રજૂ કરવા કહેવામાં આવ્યું. રૂપિયા ૨.૫ લાખ જેટલો કર માત્ર માંગવામાં જ આવ્યો નહોતો, પરંતુ તે વાહનને અટકાયતમાં પણ લેવામાં આવ્યા હતા.

અરજદારના કહેવા મુજબ 'કેટરપિલર ડી-૭' તરીકે ઓળખાતું એક ચંત્ર જાન્યુઆરી, ૨૦૦૧માં કિવાહ વેલિંગ એન્ડ કન્સ્ટ્રક્શન કંપની, યુએસએ પાસેથી ખરીદવામાં આવ્યું હતું. બીજું ચંત્ર એટલે કે બીજું ચંત્ર, જે 'કેટરપિલર ડી-૮' યુ.એસ.એ.ની એ જ કંપની પાસેથી જાન્યુઆરી, ૨૦૦૧માં ખરીદવામાં આવ્યું હતું.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધિન રહીને કરલાયક ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૭૯૬૫/૨૦૦૩

અરજદાર-કંપનીએ પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૪ દ્વારા ઊભી કરાયેલ તા. ૧૦.૧૧.૨૦૦૩ ની કરની માંગને પડકારેલી છે. અરજદાર-કંપની ભારે પેટ્રોરાસાયણોના ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી હતી. ઉક્ત વ્યવસાય માટે તેણે વડોદરા ખાતે વિશાળ રિફાઈનરી અને પેટ્રોરાસાયણિક સંકુલ સ્થાપ્યું હતું. તેને ભારે મશીનો અને સાધનોની જરૂર રહેતી હતી તેમજ ચઢાણ-ઉતાર,

જાળવણી અને શટડાઉન પ્રક્રિયા માટે પણ તેવી જરૂર પડતી હતી. તે માટે એવી ખાસ રચનાવાળી ચેઇન પર સ્થાપિત કોલર કેનોની જરૂર હતી, જે ફક્ત કારખાનાના પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત કરવામાં આવેલી હતી. નીચે મુજબના વર્ણન ધરાવતી ચાર કોલર કેનો કંપની દ્વારા ઉપયોગમાં લેવામાં આવતી હતી:– વાહનોનો પ્રકાર અને વર્ણન : કોલર કેન્સ

	મોડેલ નં.	એકમ	વાઇટ (કે.ગ્ર)	એમ.ટી.	વર્ગ
૧.	૯૦૦ અમેરિકન સ્કાય હોર્સ	૧	૨,૨૦,૦૦૦	૨૨૦	એ
૨.	ટાટા પી એન્ડ એચ ૯૫૫/૧	૧	૭૨,૫૦૦	૭૨.૫	સી
૩.	ટાટા પી એન્ડ એચ ૩૨૦	૧	૨૨,૫૦૦	૨૨.૫	સી
૪.	ટાટા પી એન્ડ એચ ૯૫૫/૨	૧	૭૨,૫૦૦	૭૨.૫	સી

અરજદારના મતે, બોમ્બે મોટર વાહનો કર અધિનિયમ, ૧૯૫૮ હેઠળ તેને 'મોટર વાહનો' તરીકે ઓળખાવી શકાય નહીં, તથા કેન્દ્રીયની કલમ ૨(૨૮) હેઠળ તેને 'બાંધકામ સાધન વાહન' પણ કહી શકાય નહીં મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯.

નિષ્કર્ષ:–

ક્રમ નં. ૧ પરનું વાહન 'એ' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને તે મોટર વાહન નથી તથા માર્ગ કરને પણ પાત્ર નથી.

ક્રમ નં. ૨ થી ૪ ખાતેના વાહનો 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહીને કર માટે પાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. ૨૦૮૦૨/૨૦૦૫

અરજદાર કેનોના આયાતના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે અને ભારે ઉદ્યોગોમાં સ્થાપના કાર્ય માટે તેમના ઉપયોગાર્થે તે ભાડે આપે છે. અરજદાર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ દ્વારા તા. ૧૦.૬.૨૦૦૫ના રોજ પસાર કરાયેલા આદેશને પડકારે છે.

અરજદારનું કહેવું છે કે તમામ કૉલર કેન્સ અતિ વિશાળ કદની છે અને વિખંડિત હાલતમાં છે; તે જનું પરિવહન કરવા માટે ઓછામાં ઓછા ૧૦ થી ૧૨ ટ્રેલરની જરૂર પડશે. કેન્સમાંથી એકને ગુજરાતમાંથી કર્ણાટક લઈ જવામાં આવી રહી હતી. તે જને સી.પી. સગબારા અને સોનગઢ ચેક પોસ્ટ ખાતે અટકાયતમાં રાખવામાં આવી હતી. અરજીના પાના ૧૯-૨૨ પર આપવામાં આવેલ મેનિટોવોક ૪૧૦૦ડબ્લ્યુ સિરીઝ-૨ કૉલર કેન્સ સંબંધિત સાહિત્યનું સંક્ષેપમાં વર્ણન એવું કરી શકાય કે મેનિટોવોકનું મોડલ ૪૬૦૦ સિરીઝ-૫, ૧૫૦ બૂમથી સજ્જ, પૂર્વ-વિતરણ પરીક્ષણ દરમિયાન ૧૯૧.૯ ટનનો ભાર ઊંચકે છે અને વહન કરે છે. ૫૫,૦૦૦ પાઉન્ડના કારબોડી કાઉન્ટરવેઈટના બે અને ૨૦,૭૦૦

પાઉન્ડના અપરવર્ક્સ કાઉન્ટરવેઈટના બે ઉમેરવાથી, મેનિટોવોક ૪૬૦૦ સિરીઝ-૪ ને સિરીઝ-૫માં ઉન્નત કરી શકાય છે.

ત્રણ કૉલર કેન્સનું વર્ણન નીચે મુજબ છે:-

સાધન ક્રમાંક	મોડેલ નંબર	ક્રમ નં.	વર્ગ
૧.	મેનિટોવોક ૪૧૦૦ડબલ્યુ એસ-૨	એસ.આઈ. નં.૪૧૭૪૯	સી
૨.	મેનિટોવોક ૪૧૦૦ડબલ્યુ એસ-૨	એસ.આઈ.નં.૪૧૩૦૭૪	સી
૩.	કોબેલ્કો પી એન્ડ એચ ૫૩૦૦	એસ.આઈ.નં. ૪૨૩૧૧૦	સી

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત કોષ્ટકમાં દર્શાવાયેલા તમામ વાહનો 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહીને કરપાત્ર થશે.

એસ.સી.એ. નં.૪૦૯૦/૨૦૦૬

અરજદાર કેનોની આયાત કરવાનો અને તેમને ભારે ઉદ્યોગોમાં સ્થાપન કાર્ય માટે ઉપયોગાર્થે ભાડે આપવાનો ધંધો કરે છે. વિવાદ અરજદારની કૉલર કેનોને 'મોટર વાહન' તરીકે ગણવામાં આવતી હોવાથી તેમની કરલાયકાતના પ્રશ્ન અંગે છે. ઉક્ત કેનો માટે જમા કરાવેલ કરની કુલ રકમ દંડ સાથે નીચે મુજબ છે:

મોડેલ નં.	ક્રમાંક.	દંડ સાથે જમા કરાવેલ કર (રૂ.)	વર્ગ
મેનિટોપોક ૪૧૦૦ ડબલ્યુ	એસ.આર.૪૧૭૪૯	૨૫૬૪૧૧	સી
મેનિટોપોક ૪૧૦૦ ડબલ્યુ	એસ.આર.૪૧૩૦૭૪	૧૧૪૮૫૬૮	સી
કોબેલ્ટો પી એન્ડ એચ ૫૩૦૦	એસ.આર.૪૨૩૧૧૦	૧૫૧૧૯૧	સી

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત ચાર્ટમાં દર્શાવેલ તમામ વાહનો 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કરપાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં.૪૦૯૨/૨૦૦૬ નું

અરજદાર દ્વારા મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) અને કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ ના ઉપકલમ સીએના નિયમ ૨ ના અર્થક્ષેત્રમાં આવતું બાંધકામ ઉપકરણ વાહન તરીકે કોલર કેન મેનિટોપોક-૪૦૦-ડબલ્યુને ગણાવતો તારીખ ૧૨.૧.૨૦૦૬ નો આદેશ પડકારવાનો અભિપ્રાય વ્યક્ત કરવામાં આવ્યો છે.

જ્યારે અરજદાર કોલર કેન લઈ આવી રહ્યો હતો, ત્યારે તેને થરાદ તપાસ નાકા પર અટકાયત કરવામાં આવી હતી અને વિરોધ સાથે રૂપિયા ૧,૦૧,૯૨૦/- ની રકમ જમા કરાવી હતી.

આ વાહનની વિગતો ફાઈલના અભિલેખમાં ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કરને પાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં. ૪૦૯૪/૨૦૦૬

અરજદાર ઈરેક્શન કાર્ય માટે ભારે ઉદ્યોગોમાં ઉપયોગાર્થે કેનો આયાત કરવા અને ભાડે આપવાના વ્યવસાય સાથે સંકળાયેલ છે. ત્રણ કોલર કેનોને ભિલાડ અને ટીસા ચેકપોસ્ટ ખાતે આ આધાર પર અટકાવવામાં આવ્યા હતા કે બોમ્બે મોટર વાહન કર અધિનિયમ હેઠળ તેઓને 'મોટર વાહનો' તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યા હતા. અરજદારના કહેવા મુજબ તેણે વિરોધ નોંધાવી રૂપિયા ૩,૬૬,૩૮૪/- ની રકમ જમા કરાવી હતી. આ અરજદાર તા. ૧૨.૧.૨૦૦૬ના તે આદેશને પડકારે છે જેમાં પ્રતિવાદીએ મોટર વાહન અધિનિયમની કલમ ૨(૨૮) તથા કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ ના નિયમ (૨) ઉપખંડ (સી)(એ) ના અર્થક્ષેત્રમાં કોલર કેનોને 'મોટર વાહનો' અથવા બાંધકામ સાધન વાહનો તરીકે ગણાવ્યાં હતાં.

અરજીના ચાલીમાં વાહનોની વિગતો દર્શાવવામાં આવેલ નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર ગણાશે.

એસ.સી.એ. નં. ૪૨૮૧/૨૦૦૬

અરજદાર કેનોની આયાત કરવાનો તથા ભારે ઉદ્યોગોમાં સ્થાપન કાર્ય માટે તેમના ઉપયોગાર્થે ભાડે આપવાનો ધંધો કરે છે. કૉલર કેનોના ૫ પ્રકારો હતા અને તેમને ભીલાડ ચેકપોસ્ટ પર આ કારણસર અટકાયત કરવામાં આવી હતી કે તે જ બોમ્બે મોટર વાહન કર અધિનિયમ હેઠળ મોટર વાહનો છે.

ઉક્ત કેનો માટે જમા કરાયેલ કરનું વર્ણન અને દંડ સહિતની કુલ રકમ નીચે મુજબ છે :

અપીલ નં.	કેન બનાવટ	કાવલે ૨ કેન ક્રમાંક નં.	ચૂકવેલ મોટર વાહન કર (રૂ.)	વસૂલાતની તારીખ	કર માન્યતા	વર્ગ
૬૧/૦૪	હિતાચી ખ ૭૦૦	૦૨૫૩ - ૨૪૧	૭૧૪૪૮ ૭૧૪૪૮ ૭૧૪૪૮	૨૯-૧૧-૦૩ ૩૧-૦૧-૦૪ ૧૫-૦૪-૦૪	૩૧-૦૧-૦૪ ૩૦-૦૪-૦૪ ૩૧-૦૭-૦૪	સી
૬૨/૦૪	મેનિટોવોક ૪૧૦૦ડબલ્યુ	૪૧૮૫૬	૧૦૭૨૦૮	૧-૧૨-૦૩	૨૮-૦૨-૦૪	સી

૬૩/૦૪	મેનિટોવોક જ૧૦૦૬બલ્યુ	જ૧૪૧૨	ટેક્સ ૧૦૦૨૪૮ ઈંડ.૨૫૦૬૨ વ્યાજ. ૨૦૦૫ ----- કુલ ૧૨૭૩૧૫ ૧૦૦૨૪૮	૨૯-૧૧-૦૩ ૩૧-૧-૦૪	૩૧-૧-૦૪ ૩૦-૪-૦૪	સી
૬૪/૦૪	ડેમેજીસીસી ૨૦૦૦	૬૪૦૩૫	કર ૧૫૧૩૬૮ ઈંડ.૩૭૮૪૨ વ્યાજ.૩૦૨૮ ----- કુલ ૧૯૨૨૩૮	૨૯-૧૧-૦૩	૩૧-૧-૦૪	સી
૬૫/૦૪	મેનિટોવોક જ૧૦૦૬બલ્યુ	જ૧૮૪૬	કર ૧૦૦૨૪૮ ઈંડ ૨૫૦૬૨ વ્યાજ ૨૦૦૫ ----- કુલ ૧૨૭૩૧૫ ૧૦૦૨૪૮	૩૯-૧૧-૦૩ ૩૧-૧-૦૪	૩૧-૧-૦૪ ૩૦-૪-૦૪	સી

નિષ્કર્ષ:-

ઉપરોક્ત ચાર્ટમાં દર્શાવેલ તમામ વાહનો 'સી' વર્ગ હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધિન કરપાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં. જર૭૭/૨૦૦૬

અરજદાર પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૨ દ્વારા કર અપીલ ક્રમાંક ૧૦૨ થી ૧૦૪/૨૦૦૩ માં તા. પ.૧૧.૨૦૦૫ના રોજ પસાર કરાયેલા તે આદેશને પડકારે છે, જેમાં એવું ઠરાવવામાં આવ્યું છે કે અરજદારની માલિકીની ટ્રક પર સ્થાપિત કેનો કેન્દ્રીય મોટર વાહન નિયમો, ૧૯૮૯ હેઠળ 'બાંધકામ સાધન વાહન'ના પરિધિમાં આવતાં 'મોટર વાહનો' તરીકે વ્યાખ્યાયિત થાય છે।

મિલાડ ચેકપોસ્ટ ખાતે જ્યારે ટ્રક-માઉન્ટેડ કેન્સ લાવવામાં આવ્યા હતા, ત્યારે કરની માંગ કરવામાં આવી હતી. કેન્સને અટકાયતમાં લીધા બાદ વિવિધ આધાર પર પડકાર કરવામાં આવ્યો છે.

વાહનોની ચોક્કસ વિગતો ઉપલબ્ધ નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કર માટે પાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં. ૧૭૮૪૩/૨૦૦૬

અરજદાર વિવિધ કાર્યસ્થળોએ પોતાની મશીનો અને કેનો પહોંચાડવાની આવશ્યકતા હોય એવા કામના કરાર લઈને ઔદ્યોગિક અને તકનીકી સેવાઓ પ્રદાન કરે છે. અરજદારે ૨.૧૨.૧૯૯૬ના રોજ કોલર કેન (એચ.એમ.૯૩-શવેલ) ખરીદી હતી, જેનો ઉપયોગ કારખાનાની પરિસરમાં ભારે ક્ષમતા ધરાવતી મશીનરી અથવા સાધનો અથવા કેટાલિસ્ટને ઉંચકવા તથા ચઢાણ-ઉતાર માટે થાય છે. લાર્સન એન્ડ ટૂલ્સ લિ. દ્વારા હજીરા, સુરત ખાતે ડ્રેજિંગના કામ માટે અપાયેલા કામના કરાર અનુસંધાને, અરજદારે કોલર કેનને ત્યાં પહોંચાડી હતી, જેના પરિવહન માટે ત્રણ ભિન્ન પ્રકારના ટ્રેલરોની જરૂર પડે છે.

હાલની અરજીમાં તા. ૧૫.૭.૨૦૦૩ના પરિપત્રના આધારે માર્ગ કર અને દંડની વસૂલીને પડકારવામાં આવી છે. અપીલકર્તાનું કહેવું છે કે ઉક્ત કોલર કેન ૧૯૯૬માં ખરીદવામાં આવી હતી. પરંતુ તેને ૨૦૦૧માં ગુજરાતમાં લાવવામાં આવી હતી અને તે સુધી તે બિનઉપયોગી હાલતમાં પડી રહી હતી. તેથી, ૧૯૯૫થી કરની માંગણી ન્યાયસંગત ગણાવી શકાય તેવી નથી. મશીન 'મોટર વાહન' નથી, તે આધારે પણ સમગ્ર કર માંગણીને પડકારવામાં આવી છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણી હેઠળ આવે છે અને વધુ પૂછપરછ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કરપાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં. ૨૯૭૬૨ / ૨૦૦૭

અરજદાર એક ભાગીદારી પેઢી છે, જેણે કર્ણાટક રાજ્યમાં કારવાર ખાતે ઓઈસ્ટર રોક પર અટવાઈ ગયેલ વહાણ એમ.વી. ઓશિયન સેરાયા નો ભંગાર બહાર કાઢવાનો પ્રકલ્પ હાથ ધર્યો છે. ઉક્ત ભંગાર અરજદાર પેઢીએ પાણીની અંદર વિશેષ કામગીરી કરતી એજન્સી એમ/એસ. એન.આર. અન્ડરવોટર ડાઇવિંગ સર્વિસિસ પાસેથી ખરીદ્યો છે, જેના મુખ્ય કાર્યાલય ભાવનગર ખાતે અને શાખા કાર્યાલય ગોવા ખાતે આવેલ છે.

અરજદારનું કહેવું છે કે એન્જિન નં. ૯૧૭૨૧ અને ચેસિસ નં. એસ.ઓ ૮૧૯૦૦૦૧૯૨૧ ધરાવતી કોલર કેન બાબતે અરજદાર-પેઢીએ એમ/એસ. જાવંદામલ ધન્નામલ સાથે ભાડાપટ્ટાનો કરાર કર્યો હતો. સ્કેપ ઊંચકવા માટેની કોલિંગ કેનને લઈ જવા માટે અરજદારે એક ટ્રક ટ્રેલર ભાડે રાખ્યું હતું. આ કેનને આલંગ શિપ બ્રેકિંગ યાર્ડના શિપ બ્રેકિંગ પ્લોટમાંથી જણાવેલ ટ્રક ટ્રેલર પર લાદવામાં આવી હતી. અરજદારના જણાવ્યા અનુસાર, ભાવનગરની આર.ટી.ઓ. સત્તાધિકારીએ શિપ બ્રેકિંગ પ્લોટ ખાતે કેનની ભૌતિક તપાસ કરી હતી અને વર્ષ ૧૯૯૫ થી ૨૦૦૭ સુધીનો કર ગણતરી કરીને કરપેટે ચુકવણી કરવા નિર્દેશ કર્યો હતો.

અરજદારનું એવું પણ કહેવું છે કે જ્યારે ઉક્ત કોલિંગ કેન કર્ણાટક રાજ્યના કારવાર ખાતે મોકલવામાં આવી હતી અને જ્યારે તેને ટ્રક ટ્રેલર ઉપર લઈ જવામાં આવી રહી હતી, ત્યારે તેને ૧૨.૧૦.૨૦૦૭ના રોજ અટકાવી અટકાયત કરવામાં આવી હતી. સત્તાધિકારીએ જે કરનું મૂલ્યાંકન કર્યું છે તે વસૂલ્યા વિના ઉક્ત કોલિંગ કેન મુક્ત કરવાની દિશા મેળવવા તેમજ સત્તા વિના કરવામાં આવેલી અટકાયત બદલ નુકસાનની ભરપાઈ ચૂકવવા માટે આ અરજી રજૂ કરવામાં આવી છે.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને આગળની પૂછપરછ અને નિરીક્ષણને આધિન કરપાત્ર રહેશે.

એસ.સી.એ. નં.૧૩૦૫૧ / ૨૦૦૮

અરજદાર – કંપની વિવિધ પેટ્રોલિયમ ઉત્પાદનોની શોધખોળ, ઉત્પાદન, પરિશોધન અને બજારીકરણના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે. તેને ચેઇન પર માઉન્ટ કરાયેલ અને કારખાનાના પરિસરમાં ઉપયોગ માટે અનુકૂલિત, અલગ રીતે રચાયેલ કોલર કેનની જરૂર છે. અરજદારનું વધુમાં એવું કહેવું છે કે ઉક્ત કેન સંપૂર્ણપણે ઓફ હાઇવે મશીન છે. અરજદાર પરિવહન આયુક્ત દ્વારા તા. ૨૮.૪.૨૦૦૩ના રોજ પસાર કરાયેલ આદેશને પડકારે છે.

હાલના કેસમાં ઉપયોગમાં લેવાયેલ ચંત્ર કોલર મોબાઇલ કેન મોડેલ સીસી ૧૨૦૦૦ (ડેમેગ સુપરલિફ્ટર) એસ.આર. નં. ૫૪૦૦૧ એન્જિન નં. ૩૩૧૧૨૧૪૬-ડબલ્યુ છે, જે ૧૪મી જૂન, ૧૯૯૮ના રોજ ગુજરાતમાં પ્રવેશ્યું હતું.

આ વાહનની વિશિષ્ટતાઓ ફાઇલના નોંધપત્રકમાં નોંધાયેલ હોવાનું મળતું નથી.

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહન 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણને આધીન રહી કરપાત્ર થશે.

એસ.સી.એ. ૧૨૬૮૦/૨૦૦૫

૧. અરજદાર કંપની ઇન્ડિયન ઓઈલ કોર્પોરેશન લિ.ની વિવિધ પાઈપલાઈન યોજનાઓના પ્રારંભન, રચના, ખરીદી અને બાંધકામના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલ છે. અરજદાર કંપનીને ઇન્ડિયન ઓઈલ કોર્પોરેશન લિ. દ્વારા સલાયા-મથુરા ક્રૂડ ઓઈલ પાઈપલાઈન યોજનાનું કામ ફાળવવામાં આવ્યું હતું. ઉક્ત યોજનાના અમલીકરણ માટે અરજદાર કંપનીને વિવિધ યોજના સ્થળોએ વિવિધ સાધનો અને ચંત્રસામગ્રીની જરૂર છે.

૨. હાલનો અરજદાર પ્રતિવાદીઓની તે કાર્યવાહી પડકારે છે, જેમાં તેમણે નોંધણી ક્રમાંક આરજે-૦૧-જી-૨૮૭૬ અને આરજે-૦૧-જી-૨૩૬૬ ધરાવતા બે ટ્રક ટ્રેલરો, જેના ઉપર પાઈપ લેયર લદાયેલા હતા, તેમને અટકાયતમાં લીધા હતા. અરજદાર કંપનીએ એવો અવેર કર્યો છે કે આ મોટર વાહનો નથી અને તેઓ ઉપર કર લાદી શકાય તેમ નથી, કારણ કે તેઓ ખાસ પાઈપલાઈનો પાથરવા માટે રચાયેલ છે અને માર્ગો ઉપર ચલાવવા યોગ્ય નથી. તેમને સોનગઢ ચેક પોસ્ટ ખાતે અટકાવવામાં આવ્યા હતા. આ ઉપરાંત એવું બાંહેધરીપત્ર પણ આપવામાં આવ્યું હતું કે પાઈપ લેયરોને ગુજરાત રાજ્યની પ્રાદેશિક સીમાઓની બહાર લઈ જવામાં આવશે નહીં. પ્રતિવાદી ક્રમાંક ૩ દ્વારા પુનરાવલોકનમાં આપવામાં આવેલા તે આદેશથી પણ તે વ્યથિત છે, જેમાં એવો ઠરાવ કરવામાં આવ્યો હતો કે મોટર વાહન અધિનિયમ, ૧૯૮૮ ની વ્યાખ્યા મુજબ પાઈપ લેયર એક મોટર વાહન છે. અરજીમાં જ પાઈપ લેયરના વિગતવાર લક્ષણો, તેની લંબાઈ અને વજન સાથે, નીચે મુજબ દર્શાવવામાં આવ્યા છે:

ઊંચાઈ : ૨૧.૧૯ ફૂટ, ૬.૪૩ મીટર.

પહોળાઈ : ૧૧.૧ ફૂટ (૩.૩૮ મીટર)

લંબાઈ : ૧૬.૫ ફૂટ (૫.૦૩ મીટર)

વજન : ૨૫ ટન

૩. જવાબરૂપ સોગંદનામું દાખલ કરવામાં આવ્યું છે, જેમાં આનો વિરોધ કરવામાં આવ્યો છે અને એવો આગ્રહ રાખવામાં આવ્યો છે કે માત્ર પાઈપ લેયર કદમાં મોટું અને વજનમાં ભારે હોવાથી તે મોટર વાહન રહેતું નથી એવું કહી શકાય નહીં; પરંતુ તે એક વિશેષ હેતુ માટેનું સાધન છે, જેમ કે એક્સ્કાવેટર, લોડર, ડમ્પર, મોટર ગ્રેડર વગેરે.

૩.૧ પ્રત્યુત્તર-સોગંદનામામાં, પુસ્તિકાઓ અને ફોટોગ્રાફ્સ પણ નોંધ પર લાવવામાં આવ્યા છે, પાઈપ લેયર્સની કુલ સંખ્યા ચાર છે. વાહનોના વિનિર્દેશો નીચે મુજબ છે:-

અનુક્રમ ક્રમાંક	બનાવટ/મોડેલ	ક્રમ સંખ્યા.	ચેસિસ નં.
૧	સી.એ.ટી.પૉરએફ	૯૬એન૧૭૨	૨પી૬૮૦૮
૨	સીએટીપૉરજી	૪૦યુ૪૮૮	૩એન૪૭૮૫
૩	સીએટીપૉરજી	૪૦યુ૭૮૮	૩એન૮૧૨૪૩
૪	સીએટીપૉરજી	૪૦યુ૭૮૪	૩એન૮૦૯૨૫

નિષ્કર્ષ:-

આ વાહનો 'સી' શ્રેણીમાં આવે છે અને વધુ તપાસ તથા નિરીક્ષણના આધિન રહીને કર માટે આદેય ગણાશે.

૫૫. અમને જાણ કરવામાં આવી છે કે આ તમામ અરજીઓમાં, વિવિધ આદેશો હેઠળ, અરજદારોએ કરની બાકી રકમનો એક ભાગ ચૂકવી દીધો છે અને બાકીની રકમ માટે બેંક ગેરંટી અથવા જામીનગીરી આપી છે. તે મુજબ, વાહનોની જે તમામ શ્રેણીઓ બાબતે અમે નિર્ધારિત કર્યું છે કે તે મોટર વાહનો નથી, તે બાબતમાં રાજ્યએ જે કંઈ કર વસૂલ કર્યો હોય તે પરત કરવો પડશે. જે શ્રેણીઓ બાબતે અમે નિષ્કર્ષે પહોંચ્યા છીએ કે વાહનો મોટર વાહનો છે, તે બાબતમાં અરજદારોએ બાકી કર ચૂકવવો પડશે. જે બાબતોમાં અમે વધુ તપાસની પરવાનગી આપી છે, તેમાં આવી તપાસ પૂર્ણ થયા પછી જ કરની જવાબદારી નિર્ધારિત કરવામાં આવશે.

૫૬. નિષ્કર્ષે આવતાં પહેલાં, અમે નોંધીએ છીએ કે કેટલાક અરજદારો દ્વારા એવી ફરિયાદ કરવામાં આવી છે કે માર્ગ કરની માંગણી વાહનની ખરીદીની તારીખથી કરવામાં આવી હતી અને રાજ્યમાં પ્રવેશની તારીખથી નહીં. અમારી માન્યતા છે કે આ સ્પષ્ટપણે ભૂલભર્યું છે. પ્રતિવાદીઓ કોઈ પણ પરિસ્થિતિમાં અરજદારો દ્વારા વાહન ખરીદવામાં આવેલી તારીખથી કરની માંગણી કરશે નહીં, પરંતુ માત્ર તે તારીખથી જ કરશે જ્યારે વાહન રાજ્યમાં પ્રવેશ્યું હતું અથવા સત્તાધિકારીઓ દ્વારા અટકાવવામાં આવ્યું હતું.

૫૭. ઉપરોક્ત નિર્દેશો અને સ્પષ્ટતાઓને આધીન રહીને, તમામ અરજીઓનો આ વધુ નિર્દેશ સાથે નિકાલ કરવામાં આવે છે કે જ્યાં પણ સામાવાળાઓએ પહેલેથી વસૂલ કરેલો કર પરત કરવાનો થાય છે, તેના પર વસૂલાતની તારીખથી પરત ચૂકવણી સુધી વાર્ષિક ૯% ના દરે સાદું વ્યાજ ચૂકવવાનું રહેશે. તે જ રીતે, જે કિસ્સાઓમાં અરજદારોએ અવેતન બાકી લેણાં ચૂકવવાના છે, તેવા લેણાં પર પણ કર જવાબદારી ઉદ્ભવ્યાની તારીખથી વાસ્તવિક ચુકવણી સુધી વાર્ષિક ૯% ના દરે સાદું વ્યાજ લાગુ પડશે.

૫૮. અરજદારો તરફથી એવી રજૂઆત કરવામાં આવી હતી કે વાહન કરપાત્ર મોટર વાહન હોય તો પણ, જો તેનો ઉપયોગ ન થતો હોય અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં ન આવ્યો હોય, તો તેવા સમયગાળા માટે કર જવાબદારી સ્થગિત રહેશે. દરેક કેસ સંબંધિત રેકૉર્ડ પર સંપૂર્ણ સામગ્રીના અભાવે, અમે આ સંબંધમાં કોઈ નિર્ણાયક નિર્દેશો આપી શકતા નથી અને વ્યક્તિગત કેસોના અરજદારો માટે આ બાબતે સત્તાધિકારીઓનો સંપર્ક કરવાનો માર્ગ ખુલ્લો રાખીએ છીએ.

(ન્યાયમૂર્તિશ્રી અકિલ કુરેશી)

(ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી સોનિયા ગોકાણી)

ફૂટનોટ:- વ્યક્તિગત અરજીઓમાંથી જ્યાં પણ વિગતો અને ચર્ચાઓ મળી આવી છે તે આ ચુકાદામાં નોંધવામાં આવી છે. જોકે, જ્યાં તે સરળતાથી ઉપલબ્ધ નહોતી, તે ઇન્ટરનેટ સાઈટ્સ, એટલે કે વિકિપીડિયા અને રિચીવિકી પરથી લેવામાં આવી છે.

The translation of this judgment has been provided by M/s Hyperlink E-Solutions Pvt. Ltd.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.