एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ एवं अन्य_

[2018] 12 एस. सी. आर 565

एम. सी. मेहता

बनाम

भारत संघ एवं अन्य

(In Re: रिपोर्ट संख्या 71 और 78 की अनुशंसा संख्या 2.2.1 और 2.2.2 ई. पी. सी. ए. द्वारा प्रस्तुत )

(रिट याचिका (सिविल) क्र. 1985 की 13029)

24 अक्टूबर, 2018

**[मदन बी. लोकुर, एस. अब्दुल नजीर और दीपाक गुप्ता, न्यायाधीशगण ]**

*पर्यावरण–वाहन प्रदूषण–भारत स्टेज IV (BS–IV) अनुपालन वाले वाहनों से BS–VI अनुपालन वाले वाहनों में बदलाव–सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैन्युफैक्चरर्स (सियाम) और अन्य ऑटोमोबाइल निर्माताओं ने भारत में BS–IV अनुपालन वाले वाहनों को 31.03.2020 के बाद बेचने की अनुमति मांगी और दिनांक 20.02.2018 की अधिसूचना का संदर्भ दिया, जिसमें केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 115 में उप–नियम 21 डाला गया है–सियाम के अनुसार, BS–VI ईंधन पूरे देश में केवल 01.04.2020 के प्रभाव से उपलब्ध होगा और इसलिए निर्माताओं को 31.03.2020 के बाद उत्पादन बंद करने और रातोंरात BS–VI अनुपालन वाले वाहनों पर स्विच करने के लिए मजबूर होना पड़ा– अभिनिर्धारित: नियम 115 का उप–नियम 21 बहुत अस्पष्ट है क्योंकि इसमें वाहनों की बिक्री की बात नहीं की गई है–इसमें केवल वाहनों के पंजीकरण का उल्लेख किया गया है और BS–4 मानदंडों के अनुरूप वाहनों के पंजीकरण की अनुमति 30.06.2020 तक के लिए दी गई है और एम एंड एन श्रेणियों के मामले में 30.09.2020 तक के लिए अनुमति दी गई है –यह नियम संविधान के अनु. 21 का उल्लंघन करता है क्योंकि यह वाहनों के पंजीकरण के लिए 31.03.2020 से परे समय देता है–जब BS–VI ईंधन की तुलना BS–4 से की जाती है, तो पर्यावरण के संदर्भ में भारी सुधार होता है–एक बार BS–VI उत्सर्जन मानदंड लागू हो जाने के बाद, पीएम 2.5 में 68 प्रतिशत सुधार होगा–कुछ निर्माता 31.03.2020 समय सीमा का पालन करने को तैयार नहीं हैं क्योंकि प्रौद्योगिकी के नए उपयोग से लागत में वृद्धि होगी। जिससे वाहनों की बिक्री में और उनके लाभ में कमी हो सकती है। तथापि नागरिकों के स्वास्थ्य के साथ_समझौता नहीं किया जा सकता और स्वास्थ्य एवं संपत्ति में विरोध होने पर स्वास्थ्य को प्रथमिकता दी जानी चहिये इसलिए अनु. 142 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए नियम 115 का उपनियम 21 इस प्रकार पढ़ा और समझा जाएगा कि 01.04.2020 से उत्सर्जन मानक BS–IV के अनुरूप वाहनों को पूरे देश में बेचा या पंजीक्रत नहीं किया जाएगा। भारतीय संविधान– अनु. 142 और 21– केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 नियम 115 का उपनियम 21 ।* ___

**निर्देश जारी करते हुए, न्यायालय द्वारा**

अभिनिर्धारित: 1. यह कि इस न्यायालय के आदेशों के कारण BS–IV और अब BS–VI मानदंड पेश किए गए हैं, अब यह न्यायालय केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 का स्वतः (suo moto) संज्ञान ले रहा है। शुरुआत से ही, नियम 115 का उप–नियम 21 बहुत अस्पष्ट है।इसमें वाहनों की बिक्री की बात नहीं की गई है।इसमें केवल वाहनों के पंजीकरण का उल्लेख है और BS–IV मानदंडों के अनुरूप वाहनों का 30.06.2020 तक और M & N के मामले में 30.09.2020 तक पंजीकरण की अनुमति है।यह नियम, संविधान के अनुच्छेद 21 का उल्लंघन करता है क्योंकि यह 31.03.2020 से परे वाहनों के पंजीकरण के लिए समय बढ़ाता है और तदनुसार पढ़ा जाना चाहिए।नए मानदंडों को लागू करने में समय का कोई भी विस्तार जो बिल्कुल आवश्यक नहीं है, नागरिकों के स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है और इसलिए, भारत के संविधान के अनुच्छेद 21 का उल्लंघन है।यह नियम इस न्यायालय द्वारा पहले पारित किए गए सभी आदेशों की भावना के खिलाफ है।आज से, 31.03.2020 लगभग डेढ़ साल दूर है।निर्माताओं के पास नई प्रणाली में बदलने के लिए पर्याप्त समय है और इसलिए, कोई कारण नहीं है कि उन्हें संचित वाहनों की बिक्री के लिए तीन या छह महीने का समय दिया जाना चाहिए।01.04.2020 की कट–ऑफ तिथि के बाद बेचा गया प्रत्येक वाहन अधिक प्रदूषण पैदा करने के लिए बाध्य है और इसलिए, निर्माताओं को 01.04.2020 पर या उसके बाद किसी भी गैर–BS–VI अनुपालन वाहन को बेचने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।एक ओर सरकार BS–VI प्रौद्योगिकी की ओर बढ़ने के लिए भारी मात्रा में धन खर्च करने में सक्रिय रही है, लेकिन दूसरी ओर, ऑटोमोबाइल उद्योग कुछ महीनों तक BS–VI अनुपालन वाले वाहनों की शुरुआत में देरी करने के लिए कई प्रकार के असमर्थनीय बहाने बना रहा है।

2. तथ्य केवल इस बात को उजागर करते हैं कि कुछ निर्माता 31.03.2020 समय सीमा का पालन करने के लिए तैयार नहीं हैं, इसलिए नहीं कि उनके पास प्रौद्योगिकी नहीं है, बल्कि इसलिए कि प्रौद्योगिकी के उपयोग से वाहनों की लागत में वृद्धि होगी जिससे वाहनों की बिक्री में कमी आ सकती है और अंततः उनके लाभ में कमी आ सकती है।नागरिकों के स्वास्थ्य के साथ कोई समझौता नहीं किया जा सकता है और यदि किसी को स्वास्थ्य और धन के बीच चयन करना है, तो संविधान के अनु. 21 के विस्तृत दायरे को ध्यान में रखते हुए, इस देश के लाखों लोगों के स्वास्थ्य को कुछ वाहन निर्माताओं के लालच पर प्राथमिकता देनी होगी।वाहन निर्माताओं को जिम्मेदारी से व्यवहार करना चाहिए।

3. सरकार ने प्रदूषणकारी वाहनों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने और प्रदूषणकारी वाहनों के निर्माताओं को हतोत्साहित करने की नीति विकसित की है।यह धीरे–धीरे किया गया है।यूरोप ने वर्ष 2009 में यूरो–IV ईंधन और 2015 में यूरो–VI मानकों की शुरुआत की।समय की मांग है कि जितनी जल्दी हो सके स्वच्छ ईंधन की ओर रुख किया जाए।

4. इसलिए, संविधान के अनुच्छेद 142 के तहत इस न्यायालय में निहित शक्ति का प्रयोग करते हुए, यह निर्देश दिया जाता है कि नियम 115 के उप–नियम 21 की व्याख्या की जाएगी और यह पढ़ा जाएगा कि उत्सर्जन मानक भारत चरण–IV के अनुरूप कोई भी मोटर वाहन पूरे देश में 01.04.2020 से बेचा या पंजीकृत नहीं किया जाएगा।

*शांतिस्टार बिल्डर्स बनाम नारायण खिमलाल टोटामे* ***(1990) 1 एस. सी. सी. 520;*** *भवानी नदी–शक्ति शुगर लिमिटेड, In re* ***(1998) 2 एससीसी 601:[1998] 1 एससीआर 431;***

*एम सी मेहता बनाम भारत संघ* ***(1998) 6 एससीसी 60;*** *एमसी मेहता बनाम यूनियन भारत* ***(1998) 6 एस. सी. सी. 63:[1998] 3 एससीआर 918;*** *एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ (वाहनों के लिए उत्सर्जन मानक से संबंधित मामला)* ***(1999) 6 एस. सी. सी. 12;*** *एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ* ***(2002) 10 एससीसी 191;*** *एम सी मेहता बनाम भारत संघ* ***2017 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 394;*** *एन. डी. जयाल बनाम भारत* ***संघ (2004) 9 एस. सी. सी. 362:[2003] 3 पूरक।एस. सी. आर. 152–संदर्भित।***

**संदर्भित न्याय निर्णय**

| | | |
|---|---|---|
| (1990) 1 एससीसी 520 | से संदर्भित | पैरा 16 |
| [1998] 1 एससीआर 431 | से संदर्भित | पैरा 16 |
| (1998) 6 एससीसी 60 | से संदर्भित | पैरा 16 |
| [1998] 3 एससीआर 918 | से संदर्भित | पैरा 16 |
| (1999) 6 एससीसी 12 | से संदर्भित | पैरा 16 |
| (2002) 10 एससीसी 191 | से संदर्भित | पैरा 16 |
| [2003] 3 पूरक एससीआर 152 | से संदर्भित | पैरा 16 |

सिविल मूल क्षेत्राधिकार 1985 की रिट याचिका (सिविल ) संख्या 13029।

भारत के संविधान के अनुच्छेद 32 के तहत।

ए. एन. एस. नाडकर्णी, ए. एस. जी., अनिल ग्रोवर, एस. एस. शमशेरी ए. ए. जी., हरीश एन. साल्वे, डॉ. ए. एम. सिंघवी, रंजीत कुमार, गोपाल सुब्रमण्यम, अश्विनी माता, वरिष्ठ अधिवक्ता।, सुश्री अपराजित सिंह, ए. डी. एन. राव, सिद्धार्थ चौधरी, अधिवक्ता।(ए. सी. एस.), एस. डब्ल्यू. ए. कादरी, डी. एल. चिदानंद, देवासिस भारुका, सुश्री सुहासिनी सेन, रितेश कुमार, अमित शर्मा, राजेश के. सिंह, राज बहादुर, सुश्री स्निधा मेहरा, जी. एस. मक्कर, बी. वी. बलरामदास, सुश्री अनिल कटियार, शिवम कुमार, संजय के. विसेन, डॉ. मोनिका गुसैन, बैज नाथ पटेल, सुश्री रचना गुप्ता, जितेंद्र कुमार त्रिपाठी, अमित शर्मा, संदीप सिंह, अंकित राज, सुश्री निधि जसवाल, सुश्री इंदिरा भाकर, सुश्री रुचि कोहली, संदीप नारायण, अविष्कार सिंघवी, मेसर्स एस नारायण एंड कंपनी के लिए सुश्री अंजलि अग्रवाल, अक्षत हंसारिया, पवन भूषण, आकाश चटर्जी, विजय के. सोंधी, नकुल सचदेवा, नयामत एस., आकर्शन सहाय, अधिवक्ता।उपस्थित दलों के लिए।

याचिकाकर्ता व्यक्तिगत रूप से

न्यायालय का निर्णय पारित किया गया, द्वारा

**दीपक गुप्ता, न्यायाधीश** 1. तय किया जाने वाला मूल मुद्दा यह है कि क्या भारत स्टेज IV (संछिप्त में BS–IV) अनुपालन वाहनों को 31.03.2020 के बाद भारत में बेचने की अनुमति दी जानी चाहिए।

2. दिनांक 13.04.2017 के पहले के एक निर्णय में, हमने 29.03.2017 के आदेश के लिए विस्तृत कारण दिए हैं, जिसमें इस अदालत ने निर्देश दिया था कि 01.04.2017 पर और उससे उपरांत, जो वाहन BS–IV के अनुरूप नहीं हैं, उन्हें किसी भी निर्माता या डीलर या मोटर वाहन कंपनी द्वारा नहीं बेचा जाएगा, चाहे वह वाहन दोपहिया, तिपहिया, चार पहिया या वाणिज्यिक वाहन इत्यादि। हमने उक्त आदेश द्वारा 01.04.2017 से गैर–BS–IV वाहनों के पंजीकरण पर भी प्रतिबंध लगा दिया गया था, सिवाय इसके कि ऐसे वाहन 31.03.2017 पर या उससे पहले बेचे गए थे।चूंकि दिनांक 13.04.2017 के फैसले में, हमने भारत चरण के अनुरूप ईंधन के कार्यान्वयन के इतिहास को विस्तार से वर्णन किया है, इसलिए यहां इसे दोहराना आवश्यक नहीं है।हालाँकि, उसी का एक छोटा सा पुनर्कथन विवादित मुद्दों को समझने के लिए उपयुक्त होगा।

3. 2003 में, भारत सरकार ने 2001 में गठित माशेलकर समिति की सिफारिशों के आधार पर राष्ट्रीय वाहन नीति की घोषणा की। देश के विभिन्न हिस्सों में अलग–अलग तिथियों पर चार पहिया वाहनों के लिए BS–IV अनुपालन वाहनों को अनिवार्य कर दिया गया था, जिसके बाद से दिल्ली, अहमदाबाद, बेंगलुरु, मुंबई, पुणे और कोलकाता के महानगरों में केवल BS–IV अनुपालन वाहनों के पंजीकरण की अनुमति दी गई थी।इसके बाद, कुछ अन्य शहरों में 01.04.2010 से BS–IV अनुपालन वाले वाहनों का होना अनिवार्य कर दिया गया। 21.05.2010 और 14.07.2015 को और शहर जोड़े गए। अंत में, दिनांक 19.08.2015 के संशोधन द्वारा यह अनिवार्य किया गया कि BS–IV मानदंड पूरे देश में 01.04.2017 से लागू होंगे।

4. जहां तक दोपहिया और तिपहिया वाहनों का संबंध है, उन्हें 01.04.2010 को केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 115 में उप–नियम 16, जो आगे 'नियम' के रूप में संदर्भित किए जाएंगे, को शामिल करके BS–II मानदंडों के अधीन बनाया गया था। दिनांक 04.07.2014 के प्रभाव से, यह अनिवार्य किया गया था कि 01.04.2016 पर और उसके उपरांत आने वाले सभी दोपहिया वाहन BS–IV उत्सर्जन मानदंडों का पालन करेंगे और सभी मौजूदा मॉडल 01.04.2017 से BS–IV उत्सर्जन मानदंडों में स्थानांतरित हो जाएंगे।इसी तरह, तीन पहिया वाहनों के संबंध में 12.06.2015 पर उक्त नियमों के नियम 115 में नियम 17 जोड़ा गया था, जिसमें 01.04.2016 पर या उसके बाद नए मॉडलों पर BS–IV मानक लागू होगा।परिणामस्वरूप, केवल वही वाहन जो BS–IV के अनुरूप थे, 01.04.2017 के बाद बेचे जाएंगे।

5. मोटर वाहनों के निर्माताओं द्वारा एक मुद्दा उठाया गया था कि उन्हें उन वाहनों के स्टॉक की बिक्री के लिए उचित और पर्याप्त समय दिया जाना चाहिए जो BS–IV अनुपालन वाहन नहीं हैं, लेकिन 31.03.2017 तक निर्मित हैं।इस न्यायालय ने निर्माताओं के निवेदन को स्वीकार नहीं किया और ऊपर निर्दिष्ट निर्देश जारी किया।यह ध्यान रखना दिलचस्प होगा कि यद्यपि दो पहिया और तीन पहिया वाहनों के कुछ निर्माताओं ने इस अदालत के समक्ष यह रुख अपनाया कि वाहनों को BS–IV के अनुरूप बनाने के लिए बड़े तकनीकी परिवर्तनों की आवश्यकता है, भारत में दो पहिया और तीन पहिया वाहनों के सबसे बड़े निर्माताओं में से एक, बजाज ऑटो ने इस अदालत में एक आवेदन दायर कर अनुरोध किया कि वह पहले

से ही BS–IV के अनुरूप वाहनों का निर्माण कर रहा है और जो वाहन BS–IV मानदंडों का पालन नहीं कर रहे हैं, उन्हें 2017 के बाद पंजीकृत नहीं किया जाना चाहिए।

6. हमारे सामने कुछ ऐसा ही मुद्दा है।वरिष्ठ वकील श्री रंजीत कुमार और सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैन्युफैक्चरर्स (संक्षेप में 'एस. आई. ए. एम.') की ओर से पेश विद्वान वकील श्री संदीप नारायण ने कहा है कि हालांकि वे BS–VI अनुपालन वाले वाहनों के विनिर्माण के खिलाफ नहीं हैं। उन्हें 31.03.2020 तक निर्मित गैर–BS–VI अनुपालन वाले वाहनों के स्टॉक को बेचने के लिए कुछ समय दिया जाना चाहिए।इस संबंध में, उन्होंने दिनांकित 20.02.2018 अधिसूचना का संदर्भ दिया है जिसके तहत नियमों के नियम 115 में उप–नियम 21 जोड़ा गया है, जो इस प्रकार हैः

> "केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 में, नियम 115 में, उप–नियम (20) के बाद, निम्नलिखित उप–नियम जोड़ा जाएगा, अर्थात्:–
>
> "(21) 1 अप्रैल, 2020 से पहले निर्मित उत्सर्जन मानक भारत चरण–IV के अनुरूप नए मोटर वाहन 30 जून, 2020 के बाद पंजीकृत नहीं होंगेः
>
> जबकि कि उत्सर्जन मानक भारत चरण–IV के अनुरूप एम और एन श्रेणियों के नए मोटर वाहन, जो 1 अप्रैल, 2020 से पहले निर्मित और ड्राइव अवे चेसिस के रूप में बेचे जाते हैं, 30 सितंबर, 2020 के बाद पंजीकृत नहीं होंगे।"

7. यह तर्क दिया गया है कि भारत सरकार ने निर्माताओं के सामने आने वाली व्यावहारिक कठिनाइयों के साथ एक स्वच्छ वातावरण की आवश्यकता को संतुलित करते हुए वाहन निर्माताओं को BS–IV मानदंडों के अनुरूप वाहनों का निपटान करने के लिए तीन महीने का समय दिया है।वाणिज्यिक वाहनों की कुछ श्रेणियों के संबंध में जिनमें केवल एक चेसिस बेचा जाता है और उसके बाद एक ढांचे का निर्माण करना होता जाता है, पंजीकरण की अवधि 30.09.2020 तक बढ़ा दी गई है।

8. एस.आई.ए.एम की ओर से यह तर्क दिया गया है कि यूरोप में सामान्य प्रथा यह है कि वाहनों के निर्माताओं को लगभग एक साल का समय दिया जाता है जब उच्च गुणवत्ता का ईंधन पेश किया जाता है और ईंधन बहुत पहले पेश किया जाता है और उसके बाद अनुपालन वाहनों की बिक्री के लिए एक बाहरी सीमा तय की जाती है। एस. आई. ए. एम. के अनुसार, BS–VI ईंधन पूरे देश में केवल 01.04.2020 के प्रभाव से उपलब्ध होगा और इसलिए निर्माता 31.03.2020 के बाद उत्पादन बंद करने के लिए मजबूर हैं। इसलिए, निर्माताओं के लिए रातोंरात BS–VI अनुपालन वाले वाहनों पर स्विच करना संभव नहीं है।उन्हें गैर–BS–VI (यानी BS–IV) अनुपालन वाहनों के संचित स्टॉक की बिक्री के लिए कुछ उचित समय दिया जाना चाहिए।आगे यह भी कहा गया है कि BS–VI अनुपालन वाले वाहन बनाने के लिए असेंबली लाइन को स्थानांतरित करने के लिए छह से नौ महीने का समय चाहिए और यदि निर्माताओं का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जाता है, तो उन्हें 31.03.2020 से पहले और उक्त तिथि से कम से कम तीन से छह महीने पहले BS–VI अनुपालन वाले वाहनों का निर्माण शुरू करना होगा। यह भी तर्क दिया गया है कि पहले BS–VI ईंधन को 01.04.2024 से लागू किया जाना था, जिसे पहले 01.04.2023 कर दिया गया था और फिर इसे पहले 01.04.2021 कर दिया गया था और अंत में तारीख को 01.04.2020 कर दिया

गया था। BS–5 ईंधन को बदले बिना BS–4 ईंधन को BS–VI ईंधन में बदलने का निर्णय लिया गया। एस. आई. ए. एम. के अनुसार, यह निर्माताओं के लिए बहुत सारी कठिनाइयाँ पैदा कर रहा है।

9. निर्माताओं में से एक की ओर से पेश वरिष्ठ वकील श्री गोपाल सुब्रमणियम ने कहा कि उनके ग्राहक पहले से ही ऐसे वाहनों का निर्माण कर रहे हैं जो BS–IV और BS–VI ईंधन के अनुरूप हैं और वे पहले से ही सड़क पर हैं। श्री ए. एन. एस. नाडकर्णी, विद्वान अतिरिक्त सॉलिसिटर जनरल के द्वारा तर्क किया गया है कि निर्माताओं के सामने आने वाली कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए और एक स्वच्छ वातावरण की आवश्यकता को संतुलित करते हुए, निर्माताओं को दी गई तीन महीने की अवधि उचित है। उन्होंने यह भी आग्रह किया कि नियमों को किसी भी पक्ष द्वारा चुनौती नहीं दी गई है और इसलिए, इस न्यायालय को नियमों की वैधता में नहीं जाना चाहिए।

10. दूसरी ओर, न्यायमित्र सुश्री अपराजित सिंह ने एक भावुक याचिका दायर की है कि 01.04.2020 के बाद पूरे देश में किसी भी गैर–BS–VI अनुपालन वाहन को बेचने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। उन्होंने संसदीय स्थायी समिति की रिपोर्ट (संक्षेप में 'समिति') दिनांक 07.08.2018 की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया है। यह रिपोर्ट मुख्य रूप से दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एन. सी. आर.) से संबंधित है लेकिन पूरे देश के कुछ संदर्भ हैं।समिति द्वारा की गई कुछ टिप्पणियों पर विचार करने और उन पर ध्यान देने की आवश्यकता है।समिति ने पैरा 5.15 में कहा है कि वायु प्रदूषण की समस्या सभी मनुष्यों को प्रभावित कर रही है और इससे निपटने में सरकार की ओर से किसी भी तरह की नरमी का नागरिकों के स्वास्थ्य पर व्यापक प्रभाव पड़ेगा।ये टिप्पणियाँ वाहनों के प्रदूषण के विशिष्ट संदर्भ और 01.04.2020 से BS–VI मानदंडों का अनुपालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता के साथ किए गए हैं। इस पर कोई दो राय नहीं हो सकती कि वायु प्रदूषण स्वास्थ्य के लिए खतरनाक है।हम समिति की रिपोर्ट की कुछ टिप्पणियों पर भी विचार कर सकते हैं जो दर्शाती हैं कि दिल्ली में तीन में से एक बच्चा सांस की समस्याओं से पीड़ित है।यह कोलकाता शहर या ग्रामीण क्षेत्रों की तुलना में लगभग दोगुना अधिक है।हम विचार कर सकते हैं कि विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यूएचओ) के 4,300 से अधिक शहरों के डेटाबेस ने भारतीय शहरों ग्वालियर, इलाहाबाद, रायपुर, दिल्ली, लुधियाना, खन्ना, वाराणसी और पटना को दुनिया के सबसे प्रदूषित शहरों में से एक के रूप में दिखाया है[1]। हमारा ध्यान विभिन्न अन्य दस्तावेजों की ओर आकर्षित किया गया है जो स्पष्ट रूप से स्वास्थ्य पर प्रदूषण के हानिकारक प्रभावों को दर्शाते हैं। प्रदूषण के खतरे और नागरिकों, विशेषकर बच्चों के स्वास्थ्य पर इसका बुरा प्रभाव केवल दिल्ली या एनसीआर या दिल्ली तक ही सीमित नहीं है, बल्कि देश के सभी नागरिकों को प्रभावित करता है।

11. केंद्र सरकार ने BS–IV अनुरूप ईंधन के निर्माण के लिए लगभग 30,000 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। हमें सूचित किया गया है कि एक ओर यह सुनिश्चित करने के लिए कि देश में उपलब्ध ईंधन BS–VI के अनुरूप है, संघ द्वारा करदाताओं के पैसे का 30,000 करोड़ रुपये खर्च और बढ़ाया गया है। यह खुशी की बात है कि संघ ने नागरिकों के स्वास्थ्य के बारे में चिंतित होने और स्वच्छ पर्यावरण की तत्काल आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए स्वच्छ ईंधन के निर्माण के लिए कदम उठाए हैं।यह ईंधन दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एन. सी. टी.) में पहले ही 01.04.2018 से उपलब्ध कराया जा चुका है और हमें सूचित किया गया है कि कुछ स्थानों को छोड़कर, यह पूरे एन. सी. आर. में 01.04.2019 से उपलब्ध होगा।यह संभवतः देश के कई हिस्सों में 01.04.2020 से पहले उपलब्ध होगा और पूरा देश 01.04.2020 से BS–VI ईंधन की ओर रुख करेगा।जाहिर है, स्वच्छ ईंधन का निर्माण चरणबद्ध तरीके

से किया जा रहा है क्योंकि सभी रिफाइनरियां एक साथ स्वच्छ ईंधन का निर्माण शुरू नहीं कर सकती हैं। ऐसा नहीं है कि 01.04.2020 पर सिर्फ एक जादू की छड़ी लहराने से पूरा देश BS–VI अनुपालन मानदंडों में बदल जाएगा।यदि सभी रिफाइनरियों और निर्माताओं ने BS–VI ईंधन लाने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, 2018 से इस तरह के ईंधन की शुरुआत की है और इसे पूरे देश में चरणबद्ध तरीके से 31.03.2020 द्वारा पेश किया जा रहा है, तो हमें कोई कारण नहीं दिखता है कि ऑटोमोबाइल, दोपहिया, तिपहिया आदि के निर्माता भी ऐसा क्यों नहीं कर सकते हैं।

12. हम इस बात पर ध्यान दे सकते हैं कि इस अदालत में एस. आई. ए. एम. यह प्रचार कर रहा है कि बी. एस.–6 अनुपालन वाले वाहनों की ओर स्थानांतरण एक लंबी प्रक्रिया है जिसके लिए प्रौद्योगिकी में भारी बदलाव की आवश्यकता होती है, वही निर्माता बी. एस.–6 अनुपालन वाले वाहनों को यूरोप और अन्य देशों में बेच और निर्यात कर रहे हैं।दुपहिया वाहनों के संबंध में यह विशेष रूप से आग्रह किया गया है कि तकनीकी परिवर्तन बहुत अधिक हैं।इस तर्क का विरोध करने के लिए विद्वान न्यायमित्र ने मेसर्स हीरो मोटोकॉर्प द्वारा जारी एक प्रेस विज्ञप्ति की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया है।, जो देश में दोपहिया वाहनों के सबसे बड़े मोटर निर्माताओं में से एक है।जुलाई 2017 में जारी इस प्रेस विज्ञप्ति में कहा गया है कि मेसर्स हीरो मोटोकॉर्प ने BS–VI अनुपालन मॉडल विकसित करना शुरू कर दिया है और इसका उद्देश्य 2020 की समय सीमा से बहुत पहले ऐसे उत्पादों को पेश करना है।कंपनी ने यह भी कहा है कि वह अधिकारियों द्वारा निर्धारित तिथि से पहले केवल BS–VI ईंधन अनुपालन वाले वाहनों का निर्माण करेगी। अगर एक निर्माता ऐसा कर सकता है, हम कोई कारण नहीं देखते हैं कि दो पहिया वाहनों के अन्य निर्माता ऐसा क्यों नहीं कर सकते।

13. ट्रकों और बसों के संबंध में, वित्तीय एक्सप्रेस दिनांक 06.07.2018 में प्रकाशित एक समाचार से यह स्पष्ट है कि आयशर पहले से ही ट्रकों और बसों का निर्माण कर रहा है जो न केवल BS–VI के अनुरूप हैं बल्कि BS–VI CNG के अनुरूप हैं।भारी वाहनों के एक अन्य निर्माता अशोक लेलैंड ने अगस्त, 2018 में अपनी सहायक कंपनी ऑप्टेर के माध्यम से दुनिया की पहली इलेक्ट्रिक डबल डेकर बसों के निर्माण का आदेश प्राप्त किया था।इस तरह की इलेक्ट्रिक बसों के निर्माण के लिए आवश्यक तकनीक, पेट्रोल और डीजल वाहनों के निर्माण के लिए आवश्यक तकनीकी परिवर्तनों की तुलना में, बहुत अधिक उन्नत और कठिन है, जो BS–VI के अनुरूप हैं।इसी तरह, टीवीएस मोटर्स ने 07.08.2018 पर एक प्रेस नोट जारी किया है कि वह 2020 की समय सीमा से बहुत पहले BS–VI अनुपालन वाले वाहनों का निर्माण करेगी।फरवरी, 2018 में आयोजित ऑटो एक्सपो में एस. आई. ए. एम. के कई सदस्यों ने ऐसे वाहनों का प्रदर्शन किया है जो बी. एस.–6 के अनुरूप वाहनों की तुलना में तकनीकी रूप से बहुत अधिक उन्नत हैं।इन निर्माताओं ने न केवल इस बात पर जोर दिया है कि वे इलेक्ट्रिक वाहनों का निर्माण कर सकते हैं, बल्कि इस पर भी जोर दिया है कि वे हाइब्रिड, इलेक्ट्रिक और सीएनजी वाहनों के साथ हाइड्रोजन सेल ईंधन वाहन भी विकसित कर रहे हैं।

14. हमने इन तथ्यों का उल्लेख केवल इस बात को उजागर करने के लिए किया है कि कुछ निर्माता 31.03.2020 समय सीमा का पालन करने के लिए तैयार नहीं हैं, इसलिए नहीं कि उनके पास प्रौद्योगिकी नहीं है, बल्कि इसलिए कि प्रौद्योगिकी के उपयोग से वाहनों की लागत में वृद्धि होगी जिससे वाहनों की बिक्री में कमी आ सकती है और अंततः उनके लाभ में कमी आ सकती है।नागरिकों के स्वास्थ्य के साथ कोई समझौता नहीं किया जा सकता है और यदि किसी को संविधान के अनुच्छेद 21 के विस्तारित दायरे

को ध्यान में रखते हुए स्वास्थ्य और धन के बीच चयन करना है, तो इस देश के लाखों लोगों के स्वास्थ्य को कुछ वाहन निर्माताओं के लालच पर प्राथमिकता देनी होगी।वाहन निर्माताओं को जिम्मेदारी से व्यवहार करना चाहिए।हमें उम्मीद थी कि हमारे पहले के आदेश को ध्यान में रखते हुए, वे स्वयं ही 31.03.2020 द्वारा BS–VI अनुपालन करने के लिए स्वेच्छा से काम करेंगे।दुर्भाग्य से, कुछ निर्माताओं के साथ ऐसा नहीं हुआ है और वे कुछ और पैसे कमाने के अलावा बिना किसी अन्य कारण से कुछ दिनों या महीनों तक समय सीमा को बढ़ाना चाहते हैं।

15. जब हम BS–VI ईंधन की तुलना BS–IV ईंधन से करते हैं, तो पर्यावरण के संदर्भ में भारी सुधार होता है।एक बार BS–VI उत्सर्जन मानदंड लागू हो जाने के बाद पीएम 2.5 में 68 प्रतिशत सुधार होगा। कोई छोटा बदलाव नहीं।यह एक बहुत बड़ा सुधार है और इसे जितनी जल्दी लाया जाएगा, उतना ही बेहतर होगा।न्यायमित्र ने पुरजोर आग्रह किया है कि कम से कम दिल्ली के एन. सी. आर. में, 01.04.2020 से वाहनों की बिक्री के लिए बी. एस.–6 मानदंड लागू किए जाएं।हमें लगता है कि क्षेत्रवार या शहरवार BS–VI अनुपालन वाले वाहनों को पेश करना व्यावहारिक नहीं हो सकता है।हमारे विचार में, इस संबंध में BS–IV प्रयोग बहुत सफल नहीं था।BS–VI के अनुरूप वाहन BS–IV के अनुरूप वाहनों की तुलना में अधिक महंगे होने जा रहे हैं।लोगों में पड़ोसी शहर से भी सस्ते वाहन खरीदने की प्रवृत्ति है।हम यह भी दृढ़ता से महसूस करते हैं कि प्रदूषण की समस्या केवल दिल्ली के एन. सी. आर. तक ही सीमित नहीं है, बल्कि यह एक ऐसी समस्या है जिसने पूरे देश को, विशेष रूप से प्रमुख शहरों को घेर लिया है। भारत को दुनिया के 20 सबसे प्रदूषित शहरों में से 15 का संदिग्ध गौरव प्राप्त है।ग्वालियर, रायपुर और इलाहाबाद में प्रदूषण दिल्ली से भी बदतर है।स्थिति चिंताजनक और गंभीर है।इसमें कोई देरी बर्दाश्त योग्य नहीं है।

16. यह कानून का एक स्थापित सिद्धांत है कि भारत के संविधान के अनुच्छेद 21 के तहत परिकल्पित जीवन के अधिकार में एक उचित पर्यावरण का अधिकार शामिल है[2]। इसके दायरे में एक नागरिक का स्वच्छ वातावरण में रहने का अधिकार शामिल है[3]।वाहनों के आवागमन के संबंध में, इस न्यायालय ने स्वच्छ पर्यावरण सुनिश्चित करने और प्रदूषण को कम करने के लिए कई निर्देश जारी किए हैं[4]। यह अभिनिर्धारित किया गया है कि स्वच्छ पर्यावरण का अधिकार एक मौलिक अधिकार है[5]।धुएँ और प्रदूषण से मुक्त वातावरण में रहने का अधिकार जीवन की "गुणवत्ता" में शामिल है जो संविधान के अनुच्छेद 21 का एक अंतर्निहित हिस्सा है।स्वस्थ वातावरण के अभाव में मानवीय गरिमा के साथ जीने का अधिकार भ्रामक हो जाता है[6]।जीवन के अधिकार का अर्थ न केवल गरिमा के साथ जीवन जीना है, बल्कि इसके दायरे में प्रदूषण से मुक्त स्वच्छ वातावरण में स्वस्थ, मजबूत जीवन जीने का अधिकार भी शामिल है। जाहिर है, ऐसे अधिकार निरपेक्ष नहीं हैं और इन्हें सतत विकास के साथ सह–अस्तित्व में होना चाहिए। इसलिए, अगर स्वास्थ्य और धन के बीच टकराव होता है, तो जाहिर है, स्वास्थ्य को वरीयता देनी होगी। जब हम किसी एक नागरिक के स्वास्थ्य के बारे में नहीं बल्कि देश के भावी नागरिकों सहित पूरे नागरिक के स्वास्थ्य के बारे में चिंतित हैं, तो व्यापक जनहित को उद्योग के बहुत छोटे आर्थिक हित से अधिक महत्व देना होगा, इस मामले में ऑटोमोबाइल उद्योग, विशेष रूप से जब स्वच्छ प्रौद्योगिकी को पेश करने के लिए संपूर्ण साधन मौजूद हैं।

17. इसलिए यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि BS–VI का अनुपालन पूरे देश में एक समान हो ताकि देश के वे क्षेत्र भी भविष्य में सुरक्षित रहें जिन्हें सौभाग्य से अत्यधिक प्रदूषण की बुराइयों का सामना नहीं करना पड़ा है।ऑटोमोबाइल और अन्य वाहनों की बिक्री तेजी से बढ़ रही है और सड़कों पर वाहनों की संख्या दिन–प्रतिदिन बढ़ रही है।इसलिए, BS–VI मानदंडों को लागू करने में एक दिन की देरी भी लोगों के स्वास्थ्य को नुकसान पहुंचाने वाली है।हम यहां एक ऐसी स्थिति से निपट रहे हैं जहां बच्चे और अजन्मे बच्चे प्रदूषण से पीड़ित हैं और अंतर–पीढ़ीगत समानता के मुद्दे शामिल हैं।क्या एक समाज के रूप में या ऑटोमोबाइल के निर्माताओं के रूप में हमें अधिक प्रदूषणकारी वाहनों का निर्माण करने का अधिकार है, जबकि हमारे पास कम प्रदूषणकारी वाहनों का निर्माण करने की तकनीक है? जवाब स्पष्ट रूप से "नहीं" है। अगर हम केवल अर्थशास्त्र को ध्यान में रखते हैं, तो सड़कों पर अधिक प्रदूषणकारी वाहनों का होना कोई आर्थिक समझ में नहीं आता है।पर्यावरण और स्वास्थ्य पर प्रदूषण का प्रभाव इतना अधिक है कि निर्माताओं को होने वाले मामूली अतिरिक्त लाभ में इसकी भरपाई नहीं की जा सकती है।प्रदूषित वायु से क्षतिग्रस्त फेफड़ों और स्वास्थ्य देखभाल की लागत जैसी प्रदूषण की बीमारियों का मुकाबला करने के लिए खर्च की गई राशि अर्जित लाभ से कहीं अधिक है।

18. निर्माताओं की ओर से यह आग्रह किया गया कि प्रदूषण के कई स्रोत हैं और प्रदूषण में वाहनों का योगदान केवल 2 प्रतिशत है।हम इस निवेदन से सहमत नहीं हैं क्योंकि समिति की रिपोर्ट जिसमें हमने ऊपर उल्लेख किया है, उसमें कहा गया है कि सर्दियों के मौसम में परिवेशी पीएम 2.5 सांद्रता में वाहनों का योगदान 25 प्रतिशत है और गर्मियों के मौसम में इसका योगदान 9 प्रतिशत है।भले ही हम एस. आई. ए. एम. द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों को स्वीकार करें, हमारा मानना है कि प्रदूषण से लड़ने के लिए कोई भी कदम बहुत छोटा नहीं है।प्रदूषण को कम करने के लिए जब एक साथ छोटे कदम उठाए जाते हैं तो प्रदूषण में बड़े पैमाने पर कमी आएगी जिसके परिणामस्वरूप बहुत अधिक स्वच्छ हवा होगी, जिसके परिणामस्वरूप अंततः एक स्वच्छ और बेहतर पर्यावरण, स्वस्थ नागरिक और सबसे महत्वपूर्ण रूप से आने वाली एक स्वस्थ पीढ़ी होगी।

19. इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि ये कार्यवाही लंबे समय से अदालत में लंबित हैं और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इस अदालत के आदेशों के कारण ही BS–IV और अब BS–VI मानदंडों को जिन तिथियों से लागू किया गया है। उनके बारे में सरकार ने सोचा भी नहीं था, उनसे शुरू करके हमें लगता है कि हमें नियमों का स्वतः संज्ञान लेना होगा।शुरुआत में, हम देख सकते हैं कि नियम 115 का उप–नियम 21 बहुत अस्पष्ट है।इसमें वाहनों की बिक्री की बात नहीं की गई है।इसमें केवल वाहनों के पंजीकरण का उल्लेख है और 30.06.2020 तक और श्रेणियों M & N के मामले में 30.09.2020 तक BS–IV मानदंडों के अनुरूप वाहनों के पंजीकरण की अनुमति है।यह नियम, हमारे विचार में, संविधान के अनुच्छेद 21 का उल्लंघन करता है क्योंकि यह 31.03.2020 से परे वाहनों के पंजीकरण के लिए समय बढ़ाता है और तदनुसार पढ़ा जाना चाहिए।नए मानदंडों को लागू करने में समय का कोई भी विस्तार जो बिल्कुल आवश्यक नहीं है, नागरिकों के स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है और इसलिए, भारत के संविधान के अनुच्छेद 21 का उल्लंघन है।यह नियम इस न्यायालय द्वारा पहले पारित किए गए सभी आदेशों की भावना के खिलाफ है।मार्च, 2017 के महीने में हम एक ऐसी स्थिति से निपट रहे थे जब BS–VI मानदंडों को पूरे देश में प्रभावी बनाया जाना था और इस अदालत ने निर्देश दिया था कि गैर–BS–4 अनुपालन वाले वाहनों को 01.04.2017 पर या उसके बाद पंजीकृत नहीं किया जाएगा।वर्तमान मामले में

स्थिति बिल्कुल अलग है।31.03.2020 लगभग डेढ़ साल दूर है।निर्माताओं के पास नई प्रणाली में बदलने के लिए पर्याप्त समय है और इसलिए, हमें कोई कारण नहीं दिखता है कि उन्हें संचित वाहनों की बिक्री के लिए तीन या छह महीने का समय क्यों दिया जाना चाहिए। 01.04.2020 की कट–ऑफ तिथि के बाद बेचा गया प्रत्येक वाहन अधिक प्रदूषण पैदा करने के लिए बाध्य है और इसलिए, निर्माताओं को, हमारे विचार में, 01.04.2020 पर या उसके बाद किसी भी गैर–BS–V। अनुपालन वाहन को बेचने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।एक ओर सरकार BS–V। प्रौद्योगिकी की ओर बढ़ने के लिए भारी मात्रा में धन खर्च करने में सक्रिय रही है, लेकिन दूसरी ओर, ऑटोमोबाइल उद्योग कुछ महीनों तक BS–V। अनुपालन वाले वाहनों की शुरुआत में देरी करने के लिए कई प्रकार के असमर्थनीय बहाने बना रहा है। हमने अपने दिनांक 13.04.2017 के फैसले में स्पष्ट रूप से कहा था कि "जब हमारे लाखों देशवासियों का स्वास्थ्य शामिल है, तो वाणिज्यिक गतिविधियों से संबंधित अधिसूचना की शाब्दिक तरीके से व्याख्या नहीं की जानी चाहिए।उन्होंने कहा, "हमें अधिसूचनाओं की एक उद्देश्यपूर्ण व्याख्या करनी होगी, विशेष रूप से सार्वजनिक स्वास्थ्य के मुद्दों से निपटने वाली और इससे भी अधिक, जब न केवल वर्तमान में नागरिकों का बल्कि भविष्य में नागरिकों का भी स्वास्थ्य शामिल है।निर्माताओं के पास BS–V। के अनुरूप वाहनों के निर्माण के लिए पर्याप्त समय है।उनके पास पहले से ही ऐसा करने की तकनीक है।ऑटोमोबाइल उद्योग को इस संबंध में इच्छाशक्ति, जिम्मेदारी और तात्कालिकता दिखानी चाहिए।

20. सरकार ने प्रदूषणकारी वाहनों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने और प्रदूषणकारी वाहनों के निर्माताओं को हतोत्साहित करने की नीति विकसित की है।यह धीरे–धीरे किया गया है।यूरोप ने वर्ष 2009 में यूरो–IV ईंधन और 2015 में यूरो–V। मानकों की शुरुआत की।हम पहले से ही उनसे कई साल पीछे हैं। हम एक दिन भी पीछे नहीं हट सकते।समय की मांग है कि जितनी जल्दी हो सके स्वच्छ ईंधन की ओर रुख किया जाए।

21. इसलिए, संविधान के अनुच्छेद 142 के तहत इस न्यायालय में निहित शक्ति का प्रयोग करते हुए, हम नियम 115 के उप–नियम 21 को पढ़ते हैं और निर्देश देते हैं कि नियम 115 के उप–नियम 21 की यह व्याख्या की जाएगी और यह समझा जाएगा कि उत्सर्जन मानक भारत चरण–IV के अनुरूप कोई भी मोटर वाहन पूरे देश में 01.04.2020 से बेचा या पंजीकृत नहीं किया जाएगा।

लेखन लाल वर्मा

निर्देश जारी किए गए।

[1]

"दुनिया के सबसे प्रदूषित शहर", विश्व आर्थिक मंच, 03.05.2018–

[2] शांतिस्टार बिल्डर्स बनाम नारायण खिमलाल टोटामे एयर 1990 एससी 630; (1990) 1 एससीसी 520।

[3] भवानी नदी–शक्ति शुगर लिमिटेड, इन री, (1998) 2 एस. सी. सी. 601

[4] एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ, (1998) 6 एस. सी. सी. 60, एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ, (1998) 6 एस. सी. सी. 63, एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ (वाहनों के लिए उत्सर्जन मानक के संबंध में मामला), (1999) 6 एस. सी. सी. 12, एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ, (2002) 10 एस. सी. सी. 191, एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ, 2017 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 394

[5] एन. डी. जयाल बनाम भारत संघ, (2004) 9 एस. सी. सी. 362

[6] शांतिस्टार बिल्डर्स बनाम नारायण खिमलाल गोटामे और अन्य। आदि, ए. आई. आर. 1990 एस. सी. 630, एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ, (2004) 12 एस. सी. सी. 118, एम. पी. राज्य बनामकेडिया लेदर एंड लिकर लिमिटेड, (2003) 7 एससीसी 389।