ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ

ਬਨਾਮ

ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਈ.ਪੀ.ਸੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਿਪੋਰਟ ਨੰਬਰ 71 ਅਤੇ

78 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਨੰਬਰ 2.2.1 ਅਤੇ 2.2.2 ਵਿੱਚ)

(ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸਿਵਲ) ਨੰਬਰ 13029 ਆਫ 1985)

24 ਅਕਤੂਬਰ, 2018

[ਮਦਨ ਬੀ. ਲੋਕੁਰ, ਐਸ. ਅਬਦੁਲ ਨਜ਼ੀਰ ਅਤੇ ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਵਾਤਾਵਰਣ - ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ - ਭਾਰਤ ਸਟੇਜ IV (ਬੀ.ਐਸ. -IV) ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ - ਸੋਸਾਇਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਅਨ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਰਜ਼ (ਸਿਆਮ) ਅਤੇ ਹੋਰ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੇ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗੀ ਅਤੇ 20.02.2018 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 115 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ - ਸਿਆਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀ.ਐਸ-VI ਬਾਲਣ ਸਿਰਫ਼ 01.04.2020 ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਤਪਾਦਨ ਬੰਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਾਤੋ-ਰਾਤ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ - ਆਯੋਜਿਤ: ਨਿਯਮ 115 ਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਬਹੁਤ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਇਹ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 30.06.2020 ਤੱਕ ਬੀ.ਐਸ-IV ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਐਮ ਐਂਡ ਐਨ, 30.09.2020 ਤੱਕ – ਇਹ ਨਿਯਮ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 21 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ – ਜਦੋਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਬਾਲਣ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਬੀ.ਐਸ-IV ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਸੁਧਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ – ਇੱਕ ਵਾਰ ਬੀ.ਐਸ-VI ਨਿਕਾਸੀ ਮਾਪਦੰਡ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪੀ.ਐੱਮ.2.5 ਵਿੱਚ 68% ਸੁਧਾਰ ਹੋਵੇਗਾ – ਕੁਝ ਨਿਰਮਾਤਾ 31.03.2020 ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਨਵੀਂ ਵਰਤੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੁਨਾਫੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ – ਹਾਲਾਂਕਿ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਦੌਲਤ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ – ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ 142 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਹਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ, ਨਿਯਮ 115 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸਮਝ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਕਿ ਨਿਕਾਸ ਮਿਆਰ ਬੀ.ਐਸ-IV ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੇਚਿਆ

ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। 01.04.2020 ਤੋਂ – ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ – ਕਲਾ 142 ਅਤੇ 21 – ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 – ਧਾਰਾ 115 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21.

ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

1.ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਕਾਰਨ ਹੀ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਤੇ ਹੁਣ ਬੀ.ਐਸ-VI ਮਾਪਦੰਡ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਹੁਣ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦਾ ਖੁਦ ਨੋਟਿਸ ਲੈ ਰਹੀ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਨਿਯਮ 115 ਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਬਹੁਤ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 30.06.2020 ਤੱਕ ਬੀ.ਐਸ-IV ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਐਮ ਐਂਡ ਐਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, 30.09.2020 ਤੱਕ। ਇਹ ਨਿਯਮ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਧਾ ਜੋ ਬਿਲਕੁਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਅੱਜ ਤੋਂ, 31.03.2020 ਲਗਭਗ ਡੇਢ ਸਾਲ ਦੂਰ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਨਵੀਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਤਿੰਨ ਜਾਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। 01.04.2020 ਦੀ ਕੱਟ-ਆਫ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਹਰ ਵਾਹਨ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 01.04.2020 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਵੀ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇੱਕ ਪਾਸੇ, ਸਰਕਾਰ ਬੀ.ਐਸ-VI ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਖਰਚ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਰਗਰਮ ਹੈ, ਪਰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਉਦਯੋਗ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੇਲੋੜੇ ਬਹਾਨੇ ਬਣਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 19] [575- ਐੱਚ; 576-ਏ-ਐੱਫ]

2. ਤੱਥ ਸਿਰਫ਼ ਇਹੀ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੁਝ ਨਿਰਮਾਤਾ 31.03.2020 ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਧੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਵੀ ਘੱਟ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਦੌਲਤ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨੀ ਪਵੇ, ਤਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲੱਖਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਕੁਝ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਲਾਲਚ ਉੱਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ।

ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 14] [573- ਈ-ਐਫ]

3. ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੜਾਅਵਾਰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਨੀਤੀ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਯੂਰਪ ਨੇ ਸਾਲ 2009 ਵਿੱਚ ਯੂਰੋ-IV ਬਾਲਣ ਅਤੇ 2015 ਵਿੱਚ ਯੂਰੋ-VI ਮਿਆਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ। ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋ ਸਕੇ ਸਾਫ਼ ਬਾਲਣ ਵੱਲ ਵਧਿਆ ਜਾਵੇ। [ਪੈਰਾ 20] [577- ਏ-ਬੀ]

4. ਇਸ ਲਈ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 142 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 115 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸਮਝ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਕਿ ਨਿਕਾਸ ਮਿਆਰ ਭਾਰਤ ਪੜਾਅ-IV ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 01.04.2020 ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 21] [577- ਬੀ-ਸੀ]

ਸ਼ਾਂਤੀਸਟਾਰ ਬਿਲਡਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਨਾਰਾਇਣ ਖਿਮਾਲ ਟੋਟਾਮੇ (1990)1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 520; ਭਵਾਨੀ ਰਿਵਰ - ਸਕਤੀ ਸ਼ੂਗਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ, ਇਨ ਰੈ. (1998) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 601: [1998] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 431; ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (1998) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 60; ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (1998) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 63: [1998] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 918; ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਨਿਕਾਸ ਮਿਆਰ ਸੰਬੰਧੀ ਮਾਮਲਾ) (1999) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 12; ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (2002) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 191; ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ 2017 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ. 394; ਐਨ.ਡੀ. ਜੈਲ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਯੂਨੀਅਨ (2004) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 362: [2003] 3 ਸਮਰਥਣ ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 152 - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

(1990) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 520 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ

[1998] 1 ਐਸਸੀਆਰ 431 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

(1998) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 60 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ

[1998] 3 ਐਸਸੀਆਰ 918 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

(1999) 6 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 12 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ

(2002) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 191 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ

[2003] 3 ਸਮਰਥਨ ਐਸਸੀਆਰ 152 ਪੈਰਾ 16 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਮੂਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ : 1985 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਸਿਵਲ) ਨੰ.13029.

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 32 ਦੇ ਤਹਿਤ।

ਏ.ਐਨ.ਐਸ. ਨਾਡਕਰਨੀ, ਏ.ਐਸ.ਜੀ., ਅਨਿਲ ਗਰੋਵਰ, ਐਸ.ਐਸ. ਸ਼ਮਸ਼ੇਰੀ ਏ.ਏ.ਜੀ., ਹਰੀਸ਼ ਐਨ. ਸਾਲਵੇ, ਡਾ. ਏ.ਐਮ. ਸਿੰਘਵੀ, ਰਣਜੀਤ ਕੁਮਾਰ, ਗੋਪਾਲ ਸੁਬਰਾਮਨੀਅਮ,ਅਸ਼ਵਨੀ ਮਾਤਾ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਪਰਾਜਿਤਾ ਸਿੰਘ, ਏ.ਡੀ.ਐਨ. ਰਾਓ, ਸਿਧਾਰਥ ਚੌਧਰੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ. (ਏ.ਸੀ.), ਐਸ.ਡਬਲਯੂ.ਏ. ਕਾਦਰੀ, ਡੀ.ਐਲ. ਚਿਦਾਨੰਦ, ਦੇਵਾਸਿਸ ਭਾਰੂਕਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਹਾਸਿਨੀ ਸੇਨ, ਰਿਤੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਅਮਿਤ ਸ਼ਰਮਾ, ਰਾਜੇਸ਼ ਕ੍ਰ. ਸਿੰਘ, ਰਾਜ ਬਹਾਦਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਨਿਧਾ ਮਹਿਰਾ, ਜੀ.ਐੱਸ. ਮੱਕੜ, ਬੀ.ਵੀ. ਬਲਰਾਮਦਾਸ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਸ਼ਿਵਮ ਕੁਮਾਰ, ਸੰਜੇ ਕ੍ਰਿ. ਵਿਸੇਨ, ਡਾ: ਮੋਨਿਕਾ ਗੁਸਾਈਂ, ਬੈਜ ਨਾਥ ਪਟੇਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰਚਨਾ ਗੁਪਤਾ, ਜਤਿੰਦਰ ਕੁਮਾਰ ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ, ਅਮਿਤ ਸ਼ਰਮਾ, ਸੰਦੀਪ ਸਿੰਘ, ਅੰਕਿਤ ਰਾਜ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਿਧੀ ਜਸਵਾਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਇੰਦਰਾ ਭਾਕਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰੁਚੀ ਕੋਹਲੀ, ਸੰਦੀਪ ਨਰਾਇਣ, ਅਵਿਸ਼ਕਾਰ ਸਿੰਘਵੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅੰਜਲੀ ਅਗਰਵਾਲ, ਹੰਸਾਨ ਅਗਰਵਾਲ, ਐਮ. ਭੂਸ਼ਣ, ਆਕਾਸ਼ ਚੈਟਰਜੀ, ਵਿਜੇ ਕੇ. ਸੋਂਧੀ, ਨਕੁਲ ਸਚਦੇਵਾ, ਨਯਾਮਤ ਐਸ., ਆਕਰਸ਼ਨ ਸਹਾਏ, ਐਡਵ. ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ.

ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਵਿਅਕਤੀਗਤ

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.

1. ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਭਾਰਤ ਸਟੇਜ IV (ਛੋਟੇ ਬੀ.ਐਸ-IV ਲਈ) ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

2. 13.04.2017 ਦੇ ਇੱਕ ਪੁਰਾਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ 29.03.2017 ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਕਾਰਨ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ 01.04.2017 ਨੂੰ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹ ਵਾਹਨ ਜੋ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਵੇਚੇ ਜਾਣਗੇ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹਾ ਵਾਹਨ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ, ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ, ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨ ਆਦਿ ਹੋਵੇ। ਅਸੀਂ ਉਕਤ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ 01.04.2017 ਤੋਂ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ-IV ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਵੀ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਸਿਵਾਏ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ 31.03.2017 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੇਚੇ ਗਏ ਸਨ। ਕਿਉਂਕਿ 13.04.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਭਾਰਤ ਸਟੇਜ ਅਨੁਕੂਲ ਈਂਧਨ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇੱਥੇ ਇਸਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਸਦਾ ਇੱਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਸੰਖੇਪ ਚੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇਗਾ।

3. 2003 ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 2001 ਵਿੱਚ ਗਠਿਤ ਮਸ਼ੇਲਕਰ ਕਮੇਟੀ ਦੀਆਂ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਟੋ ਨੀਤੀ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰੀਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ- 01.04.2005 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਕੇ, ਜਿਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਬੰਗਲੁਰੂ, ਮੁੰਬਈ, ਪੁਣੇ ਅਤੇ ਕੋਲਕਾਤਾ ਦੇ ਮਹਾਂਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, 01.04.2010 ਤੋਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਹੋਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। 21.05.2010 ਅਤੇ 14.07.2015 ਨੂੰ ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰ ਜੋੜੇ ਗਏ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, 19.08.2015 ਦੀ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਬੀ.ਐਸ-IV ਨਿਯਮ 01.04.2017 ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ।

4. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਦੋ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ 01.04.2010 ਨੂੰ ਅਤੇ 01.04.2010 ਤੋਂ ਬੀ.ਐਸ-III ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਨਿਯਮ 115 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਨਿਯਮ 16 ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ, ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਨਿਯਮ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 04.07.2014 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ,ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 01.04.2016 ਨੂੰ ਅਤੇ 01.04.2017 ਤੋਂ ਸਾਰੇ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਬੀ.ਐਸ-IV ਨਿਕਾਸੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਡਲ 01.04.2017 ਤੋਂ ਬੀ.ਐਸ-IV ਨਿਕਾਸੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਜਾਣਗੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, 12.06.2015 ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 115 ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮ 17 ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੇ 01.04.2016 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਵੇਂ ਮਾਡਲਾਂ 'ਤੇ ਬੀ.ਐਸ-IV ਮਿਆਰ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਸਿਰਫ਼ ਉਹੀ ਵਾਹਨ ਜੋ 01.04.2017 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਸਨ ਵੇਚੇ ਜਾਣਗੇ।

5. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਟਾਕ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਪਰ 31.03.2017 ਤੱਕ ਨਿਰਮਿਤ ਹਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਟੈਂਡ ਲਿਆ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵੱਡੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਜਾਜ ਆਟੋ, ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬੀ.ਐਸ-IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੀ.ਐਸ-IV ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ 2017 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਜਿਸਟਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

6. ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਮੁੱਦਾ ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਹੈ। ਸੋਸਾਇਟੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਅਨ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਰਜ਼ (ਛੋਟੇ 'ਸਿਆਮ ' ਲਈ) ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਰਣਜੀਤ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਸੰਦੀਪ ਨਰਾਇਣ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੱਕ ਨਿਰਮਿਤ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 20.02.2018 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 115 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੱਕ ਨਿਰਮਿਤ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 20.02.2018 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 115 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਵਿੱਚ, ਉਪ-ਨਿਯਮ (20) ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨਿਯਮ 115 ਵਿੱਚ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ:-

"(21) 1 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2020 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਮਿਤ ਐਮਿਸ਼ਨ ਸਟੈਂਡਰਡ ਭਾਰਤ ਸਟੇਜ-IV ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਵੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 30 ਜੂਨ, 2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2020 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਮਿਤ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਅਵੇ ਚੈਸੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੇਚੇ ਗਏ ਐਮਿਸ਼ਨ ਸਟੈਂਡਰਡ ਭਾਰਤ ਸਟੇਜ-IV ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਐਮ ਐਂਡ ਐਨ ਦੇ ਨਵੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ, 30 ਸਤੰਬਰ, 2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ।"

7. ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਵਿਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬੀ.ਐਸ-IV ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਵਪਾਰਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਚੈਸੀ ਵੇਚੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਬਣਾਈ ਜਾਣੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ 30.09.2020 ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

8. ਸਿਆਮ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਆਮ ਅਭਿਆਸ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦਾ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉੱਚ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲਾ ਬਾਲਣ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਲਣ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਇੱਕ ਬਾਹਰੀ ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਸਿਆਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀ.ਐਸ-VI ਬਾਲਣ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ 01.04.2020 ਤੋਂ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਤਪਾਦਨ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਰਾਤੋ-ਰਾਤ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ-VI (ਭਾਵ ਬੀ.ਐਸ-IV) ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਸਟਾਕ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਕੁਝ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਸੈਂਬਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਛੇ ਤੋਂ ਨੌਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਉਕਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਬਾਲਣ 01.04.2024 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 01.04.2023 ਤੱਕ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 31.03.2020 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਉਕਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ

ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਬਾਲਣ 01.04.2024 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ 01.04.2023 ਤੱਕ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਸਨੂੰ 01.04.2021 ਤੱਕ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 01.04.2020 ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬੀ.ਐਸ-IV ਬਾਲਣ ਤੋਂ ਬੀ.ਐਸ-VI ਬਾਲਣ ਵੱਲ ਛਾਲ ਮਾਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬਿਨਾਂ ਬੀ.ਐਸ-V ਬਾਲਣ ਵੱਲ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤੇ। ਸਿਆਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

9. ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸੁਬਰਮਨੀਅਮ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਬਣਾ ਰਹੇ ਹਨ ਜੋ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਅਤੇ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਦੋਵੇਂ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਾਲਣ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਹਨ। ਸ਼੍ਰੀ ਏ.ਐਨ.ਐਸ. ਨਾਡਕਰਨੀ, ਵਿਦਵਾਨ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਸਾਲਿਸਟਰ ਜਨਰਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਵਾਜਬ ਹੈ। ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਤਾਕੀਦ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

10. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਵਿਦਵਾਨ ਮਿੱਤਰ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਪਰਾਜਿਤਾ ਸਿੰਘ ਨੇ ਇੱਕ ਭਾਵੁਕ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ 01.04.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਸੰਸਦੀ ਸਥਾਈ ਕਮੇਟੀ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਕਮੇਟੀ') ਦੀ ਮਿਤੀ 07.08.2018 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ (ਐਨਸੀਆਰ) ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਪਰ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁਝ ਹਵਾਲੇ ਹਨ। ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਪੈਰਾ 5.15 ਵਿੱਚ ਕਮੇਟੀ ਨੋਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਸਾਰੇ ਮਨੁੱਖਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਢਿੱਲ ਦਾ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਵੱਡਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਅਤੇ 01.04.2020 ਤੋਂ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਖਾਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦੋ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਕਿ ਹਵਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਸਿਹਤ ਲਈ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਬੱਚਾ ਸਾਹ ਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਹੈ। ਇਹ ਕੋਲਕਾਤਾ ਸ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਪੇਂਡੂ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਗਭਗ ਦੁੱਗਣਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਧਿਆਨ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਸ਼ਵ ਸਿਹਤ ਸੰਗਠਨ (ਡਬਲਯੂ.ਐਚ.ਓ.) ਦੇ 4,300 ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਡੇਟਾਬੇਸ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਗਵਾਲੀਅਰ, ਇਲਾਹਾਬਾਦ, ਰਾਏਪੁਰ, ਦਿੱਲੀ, ਲੁਧਿਆਣਾ, ਖੰਨਾ, ਵਾਰਾਣਸੀ ਅਤੇ

[1]"ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਸ਼ਹਿਰ", ਵਿਸ਼ਵ ਆਰਥਿਕ ਫੋਰਮ, 03.05.20

ਪਟਨਾ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ। ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਕਈ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੇ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਮਾੜੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਅਤੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਬੱਚਿਆਂ ਦੀ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਇਸਦਾ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਿਰਫ਼ ਦਿੱਲੀ ਸ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਐਨਸੀਆਰ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ।

11. ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਅਨੁਕੂਲ ਈਂਧਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲਗਭਗ 30,000 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਈਂਧਨ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਹੈ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਯੂਨੀਅਨ ਦੁਆਰਾ ਟੈਕਸਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਪੈਸੇ ਵਿੱਚੋਂ 30,000/- ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੋਰ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।ਇਹ ਖੁਸ਼ੀ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਯੂਨੀਅਨ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਪ੍ਰਤੀ ਚਿੰਤਤ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਫ਼-ਸੁਥਰੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਫ਼-ਸੁਥਰੇ ਈਂਧਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਹ ਈਂਧਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 01.04.2018 ਤੋਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ (ਐਨਸੀਟੀ) ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਇਹ 01.04.2019 ਤੋਂ ਪੂਰੇ NCR ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ 01.04.2020 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਈ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਦੇਸ਼ 01.04.2020 ਤੋਂ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਬਾਲਣ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਜ਼ਾਹਿਰ ਹੈ ਕਿ ਸਾਫ਼ ਬਾਲਣ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਪੜਾਅਵਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਰਿਫਾਇਨਰੀਆਂ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਸਾਫ਼ ਬਾਲਣ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ। ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 01.04.2020 ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਜਾਦੂ ਦੀ ਛੜੀ ਲਹਿਰਾਉਣ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਦੇਸ਼ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਜਾਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਸਾਰੀਆਂ ਰਿਫਾਇਨਰੀਆਂ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਬਾਲਣ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, 2018 ਤੋਂ ਅਜਿਹਾ ਬਾਲਣ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਅਤੇ 31.03.2020 ਤੱਕ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਪੜਾਅਵਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਦਾ ਕਿ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ, ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ, ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ ਆਦਿ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ।

12. ਅਸੀਂ ਨੋਟ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਿਆਮ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਵੱਲ ਤਬਦੀਲੀ ਇੱਕ ਲੰਬੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਬਦਲਾਅ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਉਹੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਯੂਰਪ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਵੇਚ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਤਕਨੀਕੀ ਬਦਲਾਅ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਨ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਦਵਾਨ ਮਿੱਤਰ ਨੇ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੀਰੋ ਮੋਟੋਕਾਰਪ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰੈਸ ਰਿਲੀਜ਼ ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਮੋਟਰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਜੁਲਾਈ 2017 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਇਸ ਪ੍ਰੈਸ ਰਿਲੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੈਸਰਜ਼ ਹੀਰੋ ਮੋਟੋਕਾਰਪ ਨੇ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਮਾਡਲਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ

ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ 2020 ਦੀ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਅਜਿਹੇ ਉਤਪਾਦਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਸਿਰਫ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਬਾਲਣ ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰੇਗੀ। ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਦੂਜੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਅਜਿਹਾ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ।

13. ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, 06.07.2018 ਨੂੰ ਫਾਈਨੈਂਸ਼ੀਅਲ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਇੱਕ ਖ਼ਬਰ ਤੋਂ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਆਈਸ਼ਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ ਬਲਕਿ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਸੀ.ਐਨ.ਜੀ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ। ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਨਿਰਮਾਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸ਼ੋਕ ਲੇਲੈਂਡ, ਨੇ ਅਗਸਤ, 2018 ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਸਹਾਇਕ ਕੰਪਨੀ, ਓਪਟੇਅਰ ਰਾਹੀਂ, ਦੁਨੀਆ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਡਬਲ-ਡੈਕਰ ਬੱਸਾਂ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਆਰਡਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਪੈਟਰੋਲ ਅਤੇ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉੱਨਤ ਅਤੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟੀ.ਵੀ.ਐੱਸ. ਮੋਟਰਜ਼ ਨੇ 07.08.2018 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪ੍ਰੈਸ ਨੋਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ 2020 ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰੇਗਾ। ਫਰਵਰੀ, 2018 ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਆਟੋ ਐਕਸਪੋ ਵਿੱਚ SIAM ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਹਨ ਜੋ ਤਕਨੀਕੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉੱਨਤ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹਾਈਬ੍ਰਿਡ, ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਅਤੇ ਸੀ.ਐਨ.ਜੀ. ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹਾਈਡ੍ਰੋਜਨ ਸੈੱਲ ਬਾਲਣ ਵਾਹਨ ਵੀ ਵਿਕਸਤ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

14. ਅਸੀਂ ਇਹਨਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਨਿਰਮਾਤਾ 31.03.2020 ਦੀ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਹਨ ਇਸ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਮੁਨਾਫਾ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਦੌਲਤ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨੀ ਪਵੇ, ਤਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 21 ਦੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਲੱਖਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਕੁਝ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਲਾਲਚ ਉੱਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ। ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਵਿਵਹਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਸਾਡੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਉਹ 31.03.2020 ਤੱਕ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਆਉਣਗੇ। ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ, ਕੁਝ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ

ਅਤੇ ਉਹ ਥੋੜ੍ਹੇ ਹੋਰ ਪੈਸੇ ਕਮਾਉਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਸਮਾਂ-ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਕੁਝ ਦਿਨ ਜਾਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ।

15. ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਬਾਲਣ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਬਾਲਣ ਨਾਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਸੁਧਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਨਿਕਾਸ ਮਾਪਦੰਡ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, PM2.5 ਵਿੱਚ 68% ਸੁਧਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਕੋਈ ਛੋਟੀ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਸੁਧਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਓਨਾ ਹੀ ਬਿਹਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਮਿੱਤਰ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ, ਘੱਟੋ-ਘੱਟ, ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਐਨਸੀਆਰ ਵਿੱਚ, 01.04.2020 ਤੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਮਾਪਦੰਡ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਸਾਡਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਖੇਤਰ-ਵਾਰ ਜਾਂ ਸ਼ਹਿਰ-ਵਾਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਵਿਹਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਪ੍ਰਯੋਗ ਬਹੁਤ ਸਫਲ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਮਹਿੰਗੇ ਹੋਣ ਜਾ ਰਹੇ ਹਨ। ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਗੁਆਂਢੀ ਸ਼ਹਿਰ ਤੋਂ ਵੀ ਸਸਤੇ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਣ ਵੱਲ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਐਨਸੀਆਰ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਮੱਸਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਲਪੇਟ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆ ਦੇ 20 ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 15 ਹੋਣ ਦਾ ਸ਼ੱਕੀ ਫ਼ਰਕ ਹੈ। ਗਵਾਲੀਅਰ, ਰਾਏਪੁਰ ਅਤੇ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦਿੱਲੀ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਮਾੜਾ ਹੈ। ਸਥਿਤੀ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਅਤੇ ਨਾਜ਼ੁਕ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਬਰਦਾਸ਼ਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

16. ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਸਥਾਪਿਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਜੀਵਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇੱਕ ਵਧੀਆ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ2. ਇਸ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਾਗਰਿਕ ਦੇ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਣ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ3. ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇੱਕ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਣ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਕਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹਨ4. ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਇੱਕ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ5. ਧੂੰਏਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਵਾਤਾਵਰਣ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਜੀਵਨ ਦੀ "ਗੁਣਵੱਤਾ" ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦਾ ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਮਨੁੱਖੀ ਸਨਮਾਨ ਨਾਲ ਜੀਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਭਰਮ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ6. ਜੀਵਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਅਰਥ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਸਨਮਾਨ ਨਾਲ ਜੀਵਨ ਜਿਊਣਾ ਹੈ

---

[2]. ਸ਼ਾਂਤੀਸਟਾਰ ਬਿਲਡਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਨਾਰਾਇਣ ਖਿਮਾਲ ਟੋਟਾਮੇ ਏਆਈਆਰ 1990 ਐਸਸੀ 630; (1990) 1 ਐਸਸੀਸੀ 520।

[3]. ਭਵਾਨੀ ਰਿਵਰ - ਸਕਤੀ ਸ਼ੂਗਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ, ਇਨ ਰੀ, (1998) 2 ਐਸਸੀਸੀ 601

[4]. ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, (1998) 6 ਐਸਸੀਸੀ 60, ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ(1998) 6 ਐਸਸੀਸੀ 63, ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ (ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਐਮਿਸ਼ਨ ਸਟੈਂਡਰਡ ਸੰਬੰਧੀ ਮਾਮਲਾ), (1999) 6 ਐਸਸੀਸੀ 12, ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, (2002) 10 ਐਸਸੀਸੀ 191,ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, 2017 ਐਸਸੀਸੀ ਔਨਲਾਈਨ ਐਸਸੀ 394

[5]. ਐਨ.ਡੀ. ਜੈਲ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, (2004) 9 ਐਸਸੀਸੀ 362।

[6]. ਸ਼ਾਂਤੀਸਟਾਰ ਬਿਲਡਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਨਾਰਾਇਣ ਖਿਮਾਲ ਗੋਤਾਮੇ ਅਤੇ ਹੋਰ। ਆਦਿ, ਏਆਈਆਰ 1990 ਐਸਸੀ 630,ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ, (2004) 12 ਐਸਸੀਸੀ 118, ਸਟੇਟ ਆਫ਼ ਐਮ.ਪੀ. ਬਨਾਮ ਕੇਡੀਆ ਲੈਦਰ ਐਂਡ ਲੀਕਰ ਲਿਮਟਿਡ, (2003) 7 ਐਸਸੀਸੀ 389।

ਬਲਕਿ ਇਸਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਸਾਫ਼ ਵਾਤਾਵਰਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ, ਮਜ਼ਬੂਤ ਜੀਵਨ ਜਿਊਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਟਿਕਾਊ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਾਲ ਸਹਿ-ਮੌਜੂਦ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਦੌਲਤ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ।

17. ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿੱਚ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਇਕਸਾਰ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਹ ਖੇਤਰ ਵੀ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਹਿਣ ਜੋ ਖੁਸ਼ਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੀਆਂ ਬਿਮਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਹੈ। ਆਟੋਮੋਬਾਈਲਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦਿਨ-ਬ-ਦਿਨ ਵੱਧ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਬੀ.ਐਸ. -VI ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦਿਨ ਦੀ ਦੇਰੀ ਵੀ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇੱਥੇ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਬੱਚੇ ਅਤੇ ਅਣਜੰਮੇ ਬੱਚੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਹਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਪੀੜ੍ਹੀ ਸਮਾਨਤਾ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕੀ ਸਾਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਜ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਘੱਟ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਹੈ? ਜਵਾਬ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਨਾਂਹ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਸਿਰਫ਼ ਅਰਥ ਸ਼ਾਸਤਰ ਨੂੰ ਹੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਰਥਿਕ ਅਰਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਾਤਾਵਰਣ ਅਤੇ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇੰਨਾ ਵੱਡਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਭਰਪਾਈ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮੂਲੀ ਵਾਧੂ ਮੁਨਾਫ਼ਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੀਆਂ ਬੁਰਾਈਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਿਤ ਹਵਾ, ਖਰਾਬ ਫੇਫੜਿਆਂ ਅਤੇ ਸਿਹਤ ਸੰਭਾਲ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਕਮਾਈ ਕੀਤੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਹੈ।

18. ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੇ ਕਈ ਸਰੋਤ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦੇ ਸਿਰਫ 2% ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਬੇਨਤੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਕਮੇਟੀ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਉੱਪਰ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਉਹ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਰਦੀਆਂ ਦੇ ਮੌਸਮ ਦੌਰਾਨ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਪੀ.ਐੱਮ 2.5 ਗਾੜ੍ਹਾਪਣ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ 25% ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਇਹ 9% ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਅਸੀਂ ਸਿਆਮ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਨਾਲ ਲੜਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਕਦਮ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਛੋਟੇ ਕਦਮ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਕਮੀ ਆਵੇਗੀ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਾਫ਼ ਹਵਾ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਫ਼ ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਵਾਤਾਵਰਣ, ਸਿਹਤਮੰਦ ਨਾਗਰਿਕ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਪੀੜ੍ਹੀ ਹੋਵੇਗੀ।

19. ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਲੰਬਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਅਤੇ ਹੁਣ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਮਾਪਦੰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸੋਚਿਆ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਖੁਦ ਨੋਟਿਸ ਲੈਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 115 ਦਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਬਹੁਤ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਇਹ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 30.06.2020 ਤੱਕ ਬੀ.ਐਸ. -IV ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਐਮ ਐਂਡ ਐਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, 30.09.2020 ਤੱਕ। ਇਹ ਨਿਯਮ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 31.03.2020 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਸਮਾਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮਾਂ ਵਧਾਉਣਾ ਜੋ ਬਿਲਕੁਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ 'ਤੇ ਮਾੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 21 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਮਾਰਚ, 2017 ਦੇ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਰਹੇ ਸੀ ਜਦੋਂ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ 01.04.2020 ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ. -IV ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ 01.04.2017 ਨੂੰ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਜਿਸਟਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੀ ਹੈ 31.03.2020 ਲਗਭਗ ਡੇਢ ਸਾਲ ਦੂਰ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਨਵੀਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਤਿੰਨ ਜਾਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਕਿਉਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। 01.04.2020 ਦੀ ਕੱਟ-ਆਫ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੇਚਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਹਰ ਵਾਹਨ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 01.04.2020 ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਵੀ ਗੈਰ-ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇੱਕ ਪਾਸੇ, ਸਰਕਾਰ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਖਰਚ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਰਗਰਮ ਰਹੀ ਹੈ, ਪਰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਉਦਯੋਗ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੇਲੋੜੇ ਬਹਾਨੇ ਬਣਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ, 13.04.2017 ਦੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ "ਜਦੋਂ ਸਾਡੇ ਲੱਖਾਂ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀਆਂ ਦੀ ਸਿਹਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ।" ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਨਾਵਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਨਤਕ ਸਿਹਤ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੂਚਨਾਵਾਂ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ, ਜਦੋਂ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਸਿਹਤ, ਸਗੋਂ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੀ ਵੀ ਸਿਹਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਦੇਸ਼ਪੂਰਨ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ।

ਐਮ. ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ

[ਦੀਪਕ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ.]

ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਬੀ.ਐਸ. -VI ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਾਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਹੈ। ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਇੱਛਾ ਸ਼ਕਤੀ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਤਤਕਾਲਤਾ ਦਿਖਾਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

20. ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੜਾਅਵਾਰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਫੈਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਨੀਤੀ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਯੂਰਪ ਨੇ ਸਾਲ 2009 ਵਿੱਚ ਯੂਰੋ-IV ਬਾਲਣ ਅਤੇ 2015 ਵਿੱਚ ਯੂਰੋ-VI ਮਿਆਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਕਈ ਸਾਲ ਪਿੱਛੇ ਹਾਂ। ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਦਿਨ ਵੀ ਹੋਰ ਪਿੱਛੇ ਨਹੀਂ ਹਟ ਸਕਦੇ। ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋ ਸਕੇ ਸਾਫ਼ ਬਾਲਣ ਵੱਲ ਵਧਿਆ ਜਾਵੇ।

21. ਇਸ ਲਈ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 142 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਸੀਂ ਨਿਯਮ 115 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨਿਯਮ 115 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ 21 ਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝ ਕੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਨਿਕਾਸ ਮਿਆਰ ਭਾਰਤ ਪੜਾਅ-IV ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 01.04.2020 ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਅੰਕਿਤ ਗਿਆਨ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ।

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



ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ