

एम. सी. मेहता

बनाम

भारत का संघ और अन्य

(आई ए .No 487/2017, आई ए. No. 491/2017, आई ए No. 494/2017, आई ए. No. 489/2017, आई ए. No. 495/2017)

में

(रिट याचिका (सिविल) No.13029/1985)

13 अप्रैल, 2017

[मदन बी. लोकुर और दीपाक गुप्ता, जे. जे.]

पर्यावरण-प्रदूषण-वायु प्रदूषण-राष्ट्रीय वाहन ईंधन नीति, 2003- घटना/वायु प्रदूषण में वृद्धि को देखते हुए धीरे-धीरे वाहनों के उत्सर्जन के लिए भारत चरण के मानदंडों का कार्यान्वयन-1 अप्रैल, 2017 से भारत चरण-4 उत्सर्जन मानकों का पालन नहीं करने वाले वाहनों के स्टॉक की बिक्री और पंजीकरण पर परिणामी प्रतिबंध-हस्तक्षेप की याचिका; ऐसे वाहनों के निर्माता जिन्हें 31 मार्च, 2017 तक ऐसे वाहनों का निर्माण करने की अनुमति दी गई थी और इसलिए उन्हें ऐसे मौजूदा स्टॉक का निपटान करने के लिए उचित समय दिया जा सकता है- यह अभिनिर्धारित किया गया - राष्ट्रीय ऑटो ईंधन नीति का कार्यान्वयन क्रमिक था-सरकार का इरादा स्पष्ट था कि कार्यान्वयन योजना में प्रगति के साथ, भारत चरण IV की शिकायत नहीं करने वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण अंततः 1 अप्रैल, 2017 की कट-ऑफ तिथि के साथ प्रतिबंधित कर दिया जाएगा-भारत चरण III के अनुरूप वाहनों को भारत चरण IV के अनुरूप वाहनों में बदलने का दृढ़ संकल्प स्पष्ट था-इस प्रकार, पिछले दशक के इतिहास को देखते हुए

भारत चरण मानदंडों की शुरुआत और चरणबद्ध तरीके से उनके कार्यान्वयन को देखते हुए, ऑटोमोबाइल उद्योग के पास अपनी विनिर्माण गतिविधियों के एक हिस्से के रूप में वायु प्रदूषण से संबंधित मुद्दों पर विचार करने और अपनी उत्पादन रणनीति पर पुनर्विचार करने के लिए कम से कम पांच साल की चेतावनी थी-लेकिन उसने ऐसा नहीं किया-हस्तक्षेप द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों में से कोई भी नहीं।

कानूनों की व्याख्या-शाब्दिक व्याख्या बनाम उद्देश्यपूर्ण व्याख्या-कब-निर्माताओं/हस्तक्षेप करने वालों की याचिका कि समय-समय पर जारी की जाने वाली विभिन्न अधिसूचनाओं की व्याख्या केवल शाब्दिक तरीके से की जानी चाहिए, जिससे उन्हें 31 मार्च, 2017 तक भारत चरण III के अनुरूप वाहनों का निर्माण करने की अनुमति दी जा सके और इसलिए, उनसे 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले ऐसे वाहनों के स्टॉक को खाली करने की उम्मीद करना अनुचित है-आयोजित: जब देश में लाखों लोगों का स्वास्थ्य शामिल है, तो वाणिज्यिक गतिविधियों से संबंधित अधिसूचनाओं की शाब्दिक तरीके से व्याख्या नहीं की जानी चाहिए-उन अधिसूचनाओं की एक उद्देश्यपूर्ण व्याख्या की जानी चाहिए जो न केवल वर्तमान में बल्कि भविष्य में भी प्रभाव डालने वाले सार्वजनिक स्वास्थ्य के मुद्दों से सीधे संबंधित हैं।

निर्माताओं/हस्तक्षेपकर्ताओं द्वारा दायर आई. ए. को खारिज करते हुए, न्यायालय ने माना:

1.1 राष्ट्रीय वाहन ईंधन नीति, 2003 की घोषणा भारत सरकार द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ वाहन उद्योग में तेजी से वृद्धि और वाहनों की बढ़ती संख्या को ध्यान में रखते हुए की गई थी, जो "भारत में वायु प्रदूषण की अभूतपूर्व वृद्धि के प्रमुख कारणों में से एक" बन गया था। यह ध्यान दिया गया कि वायु प्रदूषण कई कारकों के कारण

होता है लेकिन वाहनों के उत्सर्जन में नाटकीय वृद्धि ने समस्या को और बढ़ा दिया है।

[पैरा 38) [699-एफ]

1.2 यह स्पष्ट है कि सरकार 1 अप्रैल, 2017 को और उसके बाद से निर्मित सभी वाहनों के संबंध में भारत एस-IV उत्सर्जन मानदंड लागू करने के लिए पूरी तरह से दृढ़ थी। इस नीति का कार्यान्वयन धीरे-धीरे किया गया, जिसकी शुरुआत एन. सी. आर. क्षेत्र और दस बड़े शहरों से हुई और इसे समय-समय पर अन्य शहरों तक बढ़ाया गया। इरादा स्पष्ट किया गया था कि कार्यान्वयन योजना में प्रगति के साथ उन शहरों की संख्या में वृद्धि होगी जहां बीएस-IV अनुपालन नहीं करने वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण पर प्रतिबंध लगा दिया जाएगा और कट-ऑफ तिथि 1 अप्रैल, 2017 होगी। इसे दो और तीन पहिया वाहनों के निर्माताओं के लिए आदेश के साथ जोड़ा गया था कि वे 1 अप्रैल, 2016 को और उसके बाद वाहनों के नए मॉडल का निर्माण तभी कर सकते हैं जब वे बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों का पालन करें। बी. एस.-III अनुपालन वाले वाहनों से बी. एस.-IV अनुपालन वाले वाहनों में बदलने का दृढ़ संकल्प स्पष्ट से अधिक था। किसी भी असुविधा से बचने के लिए, सरकार पूरी तरह से स्पष्ट थी कि भारत स्टेज IV ऑटो ईंधन भी पूरे देश में उपलब्ध कराया जाएगा। [पारस 17,18) [694-एफ-एच; 695-ए-बी]

1.3 इस राष्ट्रव्यापी कवायद में अप्रत्याशित रूप से, यानी बीएस-III के अनुरूप वाहनों के न बिकने वाले स्टॉक या बीएस-IV ऑटो ईंधन की अनुपलब्धता की संभावना निहित थी। यह इस संदर्भ में है कि सरकार ने 2005 और 2010 में स्पष्टीकरण दिया और मार्च 2015 में एक बेजोड़ वाक्यांश का उपयोग करते हुए सुझाव दिया कि गैर-अनुपालन वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण की अनुमति तब तक दी जाएगी जब तक कि 'संचित स्टॉक' समाप्त नहीं हो जाता। हालाँकि, हस्तक्षेप करने वालों को गैर-अनुपालन वाहनों का निर्माण जारी रखने और फिर संचित स्टॉक के निपटान के लिए

अनुग्रह पर निर्भर रहने की अनुमति देने के लिए यह उचित रूप से नहीं था और न ही किया जा सकता था। प्लान ए को बीएस-IV के अनुरूप वाहनों पर स्विच करना था और प्लान बी को अप्रत्याशित और आकस्मिक स्थितियों का ध्यान रखना था-ऐसा नहीं है कि सरकार ने प्लान ए के कार्यान्वयन को छोड़ दिया है। [पैरा 19) [695-सी-डी]

1.4 हस्तक्षेप करने वालों ने पिछले एक दशक के इतिहास को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया था, जिसके कारण भारत चरण के मानदंडों की शुरुआत हुई और उन्हें चरणबद्ध तरीके से लागू किया गया। [पैरा 38] [699-ई)

1.5 मोटर वाहन उद्योग ने कम से कम पाँच साल की चेतावनी दी थी कि उसे अपनी विनिर्माण गतिविधियों और उत्पादन रणनीति के हिस्से के रूप में वायु प्रदूषण से संबंधित मुद्दों पर विचार करना होगा और उसके बाद उद्योग के पास अपनी गतिविधियों की योजना बनाने और रणनीति पर पुनर्विचार करने के लिए पाँच साल से अधिक का समय था, लेकिन उसने ऐसा नहीं किया। इसके विपरीत वाहन उद्योग ने देश के लोगों के लाभ के लिए समायोजन नहीं करने के लिए कई तरह के बहाने दिए। [पारस 44,45) [701-एफ-जी)

1.6 दिए गए स्पष्टीकरणों में से कोई भी स्विच-ओवर की पर्याप्त सूचना के बावजूद और बीएस-III अनुपालन वाहनों के उत्पादन को कम करने के बावजूद, बीएस-IV अनुपालन वाहनों के उत्पादन को बढ़ाने में वाहन उद्योग की विफलता को सही नहीं ठहराता है। दुख की बात है कि ऐसा लगता है कि यह प्रयास सभी संबंधित लोगों को दीवार की ओर धकेलने के लिए किया गया है और हमारे देश के लाखों पुरुषों और महिलाओं की चिंताओं को नजरअंदाज कर दिया गया है जो ताजी हवा में सांस लेने या कम से कम कम प्रदूषित हवा में सांस लेने के हकदार हैं। [पैरा 45) (702-बी-सी]

1.7 जब हमारे देश में लाखों लोगों का स्वास्थ्य शामिल है, तो वाणिज्यिक गतिविधियों से संबंधित अधिसूचनाओं की शाब्दिक तरीके से व्याख्या नहीं की जानी चाहिए। ऐसी संभावनाओं में एकमात्र विकल्प उन अधिसूचनाओं की उद्देश्यपूर्ण व्याख्या करना है जो सीधे सार्वजनिक स्वास्थ्य के मुद्दों से संबंधित हैं जिनका न केवल वर्तमान में बल्कि भविष्य में भी प्रभाव पड़ता है। हमारे देश में प्रत्येक व्यक्ति का स्वास्थ्य महत्वपूर्ण है और ऑटोमोबाइल उद्योग या उस मामले में किसी भी उद्योग के वाणिज्यिक हितों के लिए, छोटे पैमाने पर भी समझौता नहीं किया जा सकता है। [पारस 46,47] [702-ई, जी)

1.8 इस पूरे मुद्दे को सार्वजनिक स्वास्थ्य के मामले और सार्वजनिक चिंता के मामले के रूप में देखा जाना चाहिए। यह आम जानकारी की बात है कि प्रदूषित हवा विभिन्न प्रकार की स्वास्थ्य समस्याओं का कारण बन सकती है और यह सी. पी. सी. बी. और विश्व स्वास्थ्य संगठन की वेबसाइट पर आकस्मिक यात्रा से स्पष्ट है। मान लीजिए कि बीएस-IV ऑटो ईंधन का उपयोग बीएस-III ऑटो ईंधन की तुलना में हवा में कण पदार्थ को 80 प्रतिशत तक कम कर देता है। [पैरा एस. ओ.) [703-ई-एफ]

1.9 इसके अतिरिक्त, यदि सरकार द्वारा प्रदूषणकारी वाहनों के निर्माण को हतोत्साहित करने और ईंधन कुशल वाहनों के साथ उनके क्रमिक प्रतिस्थापन के साथ धीरे-धीरे उन्हें समाप्त करने की पूरी योजना, स्वच्छ और हरित ईंधन की उपलब्धता और ईंधन उत्सर्जन मानदंडों के अनुपालन की अधिसूचना के आधार पर अधिसूचना के बजाय बहुत बड़े संदर्भ में सराहना की जाती है, तो योजना के पीछे का उद्देश्य स्पष्ट होगा। सरकार बहुत पहले 2010 में एक ही अधिसूचना जारी कर सकती थी कि 1 अप्रैल, 2017 से बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों का पालन नहीं करने वाले वाहनों के निर्माण, बिक्री और पंजीकरण पर प्रतिबंध लगा दिया जाएगा। इसने सभी संबंधितों, विशेष रूप से वाहन उद्योग और विपणन रणनीतिकारों को भविष्य में अचानक सदमे में

डालने के बजाय धीरे-धीरे अपने मामलों का प्रबंधन करने में सक्षम बनाने के लिए ऐसा नहीं किया। धीरे-धीरे चरण-समाप्ति की योजना को अब प्रत्येक अधिसूचना की शाब्दिक व्याख्या के माध्यम से विकृत करने की कोशिश की जाती है, दुर्भाग्य से, समग्र रूप से समाज के लाभ के लिए एक बड़े कैनवास में सराहना किए जाने के बजाय एक व्यावसायिक लाभ के लिए। [पैरा 52) [704-बी-डी]

नागरिक मूल न्यायनिर्णय: आई. ए. नं. 487/2017, आई. ए. नं. 491/2017, आई. ए. नं. 494/2017, आई. ए. नं. 489/2017 और आई. ए. नं. 495/2017 लिखित याचिका (सिविल) नं. 13029/1985 में।

भारत के संविधान के अनुच्छेद 32 के तहत।

रंजीत कुमार, एस. जी., हरीश एन. साल्वे, सीनियर एड. (ए. सी.), सिद्धार्थ चौधरी, ए. डी. एन. राव, Ms.Aparajita सिंह, (ए. सी.), एस. वसीमा। कादरी, जैद अली, जी. एस.। मक्कड़, कौशिक पोद्दार, गौतम सिंह, सुश्री स्नेहल सोनम सिंह, सुश्री एलशा सिंह, तरुण गुलाटी, नील हिल्द्रेथ, राहुल जैन, किशोर कुना!, अंकुर ताई वार, अनुपम मिश्रा, सुश्री अश्वथी बलराज, सुश्री हिताक्षी मित्तल, अबीर कुमार, सुश्री नंदिनी गिडवानी, सचिन पुजारी, आर. वी. प्रभात, ऋषिकेश चिताली, आशीष वर्मा, चंद्र प्रकाश, संदीप नारायण, श्रीमती नंदिनी गोरे, सुश्री ताहिरा करंजावाला, सुश्री नताशा सहरावत, सुश्री खुशबू बारी, श्रीमती माणिक करंजावाला, सिद्धार्थ शर्मा, संदीप नारायण, अविष्कार। एस. नारायण एंड कंपनी), विजय पंजवानी, संदीप नारायण (मेसर्स के लिए। एस. नारायण एंड कंपनी) विजय के. सोंधी, सुजीता श्रीवास्तव, कावेरी बीरबल, अर्णव सान्याल, विज्ञापन बनाम उपस्थित पक्षों के लिए याचिकाकर्ता-इन-पर्सन

न्यायालय का निर्णय मदन बी. लोकुर, जे. एल. द्वारा दिया गया था।

1. हमने अन्य आई. ए. के साथ 2017 की आई. ए. संख्या 494 सुनी थी और 29 मार्च, 2017 को एक आदेश पारित किया था। आदेश का परिचालन भाग इस प्रकार है: तदनुसार, आने वाले विस्तृत कारणों के लिए, हम निर्देश देते हैं कि: (क) 1 अप्रैल, 2017 को और उसके बाद से ऐसे वाहन; बी. एस.-4 का अनुपालन नहीं करने वाले वाहनों को भारत में किसी भी निर्माता या विक्रेता द्वारा नहीं बेचा जाएगा, अर्थात् ऐसे वाहन, चाहे वे दोपहिया, तिपहिया, चार पहिया या वाणिज्यिक वाहन हों, किसी भी निर्माता या डीलर द्वारा 1 अप्रैल, 2017 को और उससे भारत में नहीं बेचे जाएंगे।

2. अब हम उपरोक्त आदेश के लिए अपने कारण देते हैं।

हालिया इतिहास

3. 2003 में किसी समय भारत सरकार द्वारा वाहनों के उत्सर्जन के लिए भारत स्टेज मानदंडों के कार्यान्वयन के लिए राष्ट्रीय वाहन ईंधन नीति की घोषणा की गई थी। यह नीति 2001 में गठित माशेलकर समिति की सिफारिशों पर आधारित थी। यह कहने के अलावा नीति का विस्तार करने की आवश्यकता नहीं है कि यह एक समय की अवधि में वाहनों के उत्सर्जन मानदंडों और संबंधित ईंधन गुणवत्ता उन्नयन आवश्यकताओं को प्राप्त करने के लिए एक रोडमैप प्रदान करती है। नए वाहनों के लिए वाहनों के उत्सर्जन मानदंडों के लिए एक रोडमैप तैयार किया गया था और गंभीर प्रदूषण स्तर का सामना करने वाले शहरों को उत्सर्जन मानदंडों को तेजी से अपनाने के लिए एक अलग रोडमैप के तहत लाया गया था।

4. भारत स्टेज वाहन उत्सर्जन मानदंडों, या संक्षेप में बीएस मानदंडों को लागू करने की प्रक्रिया में, मोटर वाहनों के पंजीकरण के संबंध में कुछ संचार जारी किए गए थे। हमारा ध्यान पहली बार भारत सरकार के जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 23 मार्च, 2005 को जारी एक पत्र की ओर आकर्षित किया गया था, जो

1 अप्रैल, 2005 से मोटर वाहनों के पंजीकरण से संबंधित था। यह दिल्ली, अहमदाबाद, एलंगलोर, मुंबई, पुणे और कोलकाता शहरों में बीएस-आईडी अनुपालन वाहनों की शुरुआत के संदर्भ में था। संचार में स्पष्ट किया गया है कि इन शहरों में 1 अप्रैल, 2005 को या उसके बाद निर्मित केवल बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों को ही पंजीकृत किया जा सकता है। हालांकि, बीएस-1 और बीएस-2 के अनुरूप वाहनों को राज्यों के बाकी क्षेत्रों में और इन शहरों में भी कुछ समय के लिए तब तक पंजीकृत किया जा सकता है जब तक कि संचित स्टॉक समाप्त नहीं हो जाता।

5. 23 मार्च, 2005 के संचार के प्रासंगिक उद्धरण में कहा गया है: "यह स्पष्ट किया जाता है कि इस संबंध में राजपत्र अधिसूचनाओं में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि ये मानदंड केवल 1 अप्रैल, 2005 को या उसके बाद निर्मित वाहनों पर लागू होंगे। इसलिए इस तारीख से पहले निर्मित भारत चरण-II और भारत चरण-I के अनुरूप वाहन 1 अप्रैल, 2005 के बाद कुछ समय के लिए क्रमशः उपरोक्त शहरों और राज्यों के बाकी क्षेत्रों में पंजीकरण के लिए पात्र होंगे, जब तक कि संचित स्टॉक समाप्त नहीं हो जाता।

6. यदि हम पाठ की जांच करते हैं, तो यह बहुत स्पष्ट नहीं है कि 1 अप्रैल, 2005 के बाद कितने समय तक बीएस-1 और बीएस-2 के अनुरूप वाहनों के पंजीकरण की अनुमति दी जाएगी, सिवाय इसके कि यह तब तक होगा जब तक कि संचित स्टॉक समाप्त नहीं हो जाता है, यानी अनिश्चित काल के लिए। इस संचार से कुछ भी मूल्यवान नहीं प्राप्त किया जा सकता है, लेकिन इसका उल्लेख केवल इसलिए किया गया है क्योंकि मोटर वाहनों के निर्माताओं और डीलरों के लिए विद्वान वकील (संक्षेप में हस्तक्षेप आरएस) ने सुझाव दिया कि केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 में संशोधन करने वाली अधिसूचनाएं और बीएस-IV अनुपालन वाहनों के संदर्भ में जारी संचार, जो वर्तमान चर्चा का विषय हैं, की भी इसी तरह व्याख्या की जानी चाहिए, जबकि विद्वान

न्यायमित्र ने प्रस्तुत किया कि हमें राष्ट्रीय वाहन ईंधन नीति के उद्देश्य के साथ-साथ भारत चरण उत्सर्जन मानदंडों को लागू करने के समग्र उद्देश्य पर भी ध्यान देना चाहिए।

7. 1 अप्रैल, 2010 से चार पहियों वाले वाहनों के पंजीकरण के संबंध में भारत सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 5 अप्रैल, 2010 को हमारे संज्ञान में लाया गया दूसरा संचार जारी किया गया था। यह संचार कुछ हद तक 23 मार्च, 2005 के पहले के संचार के समान है और केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 (इसके बाद "नियम" के रूप में संदर्भित) में संशोधन करने वाली 9 फरवरी, 2009 की अधिसूचना की ओर ध्यान आकर्षित किया। अधिसूचना में 1 अप्रैल से 20 अप्रैल तक निर्मित दो पहिया वाहनों और तीन पहिया वाहनों के लिए बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानक (बीएस-3) निर्धारित किए गए हैं। इसने 1 अप्रैल, 2010 को या उसके बाद निर्मित एम और एन श्रेणी के चार पहियों वाले वाहनों के लिए जन उत्सर्जन मानक (बी. एस. आई. वी.) भी निर्धारित किए। अधिसूचना में कहा गया था कि बी. एस.-आई. एल. उत्सर्जन मानदंड 1 अप्रैल, 2010 को या उसके बाद निर्मित सभी वाहनों पर लागू होंगे। हालांकि, अंतर-राज्यीय परमिट, राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट पर चलने वाले चार पहिया परिवहन वाहनों को छोड़कर 1 अप्रैल, 2010 को या उसके बाद निर्मित चार पहिया वाहनों के संबंध में बीएस-4 उत्सर्जन मानदंड राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और दस अन्य बड़े शहरों, यानी मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, अहमदाबाद, बेंगलूर, हैदराबाद सहित सिकंदराबाद, कानपुर, पुणे, सूरत और आगरा में लागू होंगे।

8. 5 अप्रैल, 2010 के संचार में स्पष्ट किया गया है कि 1 अप्रैल, 2010 के बाद भी उपरोक्त क्षेत्र और शहरों में संचित स्टॉक समाप्त होने तक बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों का पंजीकरण किया जा सकता है। संचित स्टॉक निर्धारित करने की अनिश्चितता से उबरने के लिए, संबंधित राज्यों के प्रधान सचिवों (परिवहन) और परिवहन आयुक्तों

से संबंधित विक्रेताओं और निर्माताओं से संचित स्टॉक में बीएस-आईएच अनुपालन वाले वाहनों का विवरण प्राप्त करने की अपेक्षा की गई थी। किसी भी स्थिति में, ऐसे वाहनों के पंजीकरण की अवधि को फिर से अनिश्चित छोड़ दिया गया था और केवल संचित स्टॉक की पहचान या मात्रा निर्धारित की गई थी

9. इस पृष्ठभूमि में, 21 मई, 2010 को नियमों के नियम 115 के उप-नियम (15) में एक और संशोधन किया गया था, जिसमें इस आशय का प्रावधान जोड़ा गया था कि उक्त शहरों के अधिकार क्षेत्र में अंतर-राज्यीय परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट पर चलने वाले चार पहिया परिवहन वाहनों को छोड़कर, 1 जून, 2010 को या उसके बाद निर्मित चार पहिया वाहनों के संबंध में शोलापुर और लखनऊ शहरों में बीएस-4 उत्सर्जन मानदंड लागू होंगे। 16 जुलाई, 2014 को नियमों के नियम 115 के उप नियम (15) में एक और संशोधन किया गया था, जिसमें इस आशय का प्रावधान जोड़ा गया था कि 1 अक्टूबर, 2014 को या उसके बाद निर्मित चार पहियों वाले वाहनों के संबंध में कई अन्य शहरों में बीएस-4 उत्सर्जन मानदंड लागू किए गए थे, सिवाय उन शहरों के अधिकार क्षेत्र में अंतर-राज्यीय परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट पर चलने वाले चार पहियों वाले परिवहन वाहनों के।

10. इसी तरह का एक संशोधन 14 जुलाई, 2015 को किया गया था, जिसमें कुछ अन्य शहर भी शामिल थे-जहां 15 जुलाई, 2015 को या उसके बाद निर्मित चार पहिया वाहनों के संबंध में बीएस-4 उत्सर्जन मानदंड लागू होंगे और अंत में 19 अगस्त, 2015 को कई अन्य शहरों के संबंध में 1 अक्टूबर, 2015 और 1 अप्रैल, 2016 को या उसके बाद निर्मित चार पहिया वाहनों के संबंध में एक संशोधन किया गया था। आखिरकार, 19 अगस्त, 2015 को किए गए एक संशोधन द्वारा यह अनिवार्य किया गया कि 1 अप्रैल, 2017 को या उसके बाद निर्मित चार पहियों वाले वाहनों के संबंध में बीएस-4 मानदंड पूरे देश में लागू होंगे।

दो और तीन पहिया वाहन

11. दुपहिया और तिपहिया वाहनों के संबंध में बीएस-IV मानदंडों का अनुप्रयोग कुछ अलग था। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, बीएस-3 उत्सर्जन मानदंड 1 अप्रैल, 2010 को और उससे दो और तीन पहिया वाहनों पर लागू किए गए थे।

12. इसके बाद 4 जुलाई, 2014 को नियमों के नियम 115 में उप-नियम (16) को इस आशय से जोड़ा गया कि 1 अप्रैल, 2016 को और उसके बाद निर्मित दो पहिया वाहनों के नए मॉडल बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों का पालन करेंगे और दो पहिया वाहनों के मौजूदा मॉडल 1 अप्रैल, 2017 से बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों का पालन करेंगे।

13. तिपहिया वाहनों के संबंध में, 12 जून, 2015 को नियमों के नियम 5 में उप-नियम (17) को इस प्रभाव से जोड़ा गया था कि बीएस-4 मानक 1 अप्रैल, 2016 को या उसके बाद निर्मित तिपहिया वाहनों के नए मॉडल और 1 अप्रैल, 2017 को या उसके बाद निर्मित तिपहिया वाहनों के मौजूदा मॉडल पर लागू होंगे।

सरकार का दृष्टिकोण

14. ऐसा लगता है कि बीएस-III उत्सर्जन मानदंडों के अनुरूप वाहनों के पंजीकरण से संबंधित विभिन्न अधिसूचनाओं की व्याख्या के संबंध में अभी भी कुछ भ्रम बना हुआ है। यह भ्रम आंशिक रूप से पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के प्रावधानों के तहत जारी एक अधिसूचना द्वारा गठित पर्यावरण संरक्षण नियंत्रण प्राधिकरण (संक्षेप में ई. पी. सी. ए.) द्वारा प्रस्तुत प्रतिक्रिया से उत्पन्न हुआ। इसे स्पष्ट करने के लिए, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय की ओर से कुछ अतिरिक्त दस्तावेजों को रिकॉर्ड में रखने के लिए 27 मार्च, 2015 को या उसके आसपास 2014 के आई. ए. No.345 में एक हलफनामा दायर किया। अतिरिक्त दस्तावेजों में से एक ई. पी. सी. ए. द्वारा उठाए गए मुद्दों के

जवाब में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय की टिप्पणियां थीं। इसमें कहा गया था कि सरकार ने वाहन ईंधन नीति, 2003 की सिफारिशों को पूरी तरह से लागू किया है। वास्तव में इसने स्वैच्छिक आधार पर की गई सिफारिशों से आगे बढ़कर मार्च 2015 तक 50 और शहरों में बीएस-4 वाहन ईंधन का विस्तार करने का फैसला किया है, जिसमें सबसे अधिक प्रदूषित शहरों, राज्यों की राजधानियों और लाखों से अधिक आबादी वाले शहरों को प्राथमिकता दी गई है। यह भी कहा गया कि इन 50 शहरों में से बीएस-4 वाहन ईंधन की आपूर्ति पहले ही 26 शहरों में शुरू हो चुकी है और शेष 24 शहरों को 15 मार्च, 2017 तक कवर कर लिया जाएगा।

15. इसलिए यह स्पष्ट था कि मार्च, 2015 में सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए अतिरिक्त प्रयास करने के लिए तैयार थी कि कम से कम बड़े शहरों में बीएस-4 वाहन ईंधन आसानी से उपलब्ध हो।

16. इससे पहले, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 3 मार्च, 2015 को एक कार्यालय ज्ञापन जारी किया गया था (जाहिरा तौर पर ई. पी. सी. ए. द्वारा उठाए गए मुद्दों के जवाब में) जिसमें यह कहा गया था कि हालांकि इरादा 1 अप्रैल, 2017 के बाद केवल बी. एस.-4 के अनुरूप वाहनों का निर्माण करना है, लेकिन 31 मार्च, 2017 तक निर्मित पुराने वाहनों की सूची को 'संरक्षित' और पंजीकृत करने की आवश्यकता होगी। यह स्पष्ट किया गया कि उपरोक्त समय सीमा से पहले उत्पादित वाहनों की बिक्री या पंजीकरण पर कोई रोक नहीं है और यह प्रक्रिया तब अपनाई गई थी जब देश ने 2001 और 2005 में बीएस-II और बीएस-III उत्सर्जन मानदंडों को अपनाया था।

अवधारणा

17. इस मामले को परिप्रेक्ष्य में रखने के लिए, यह स्पष्ट है कि सरकार 1 अप्रैल, 2017 को और उससे निर्मित सभी वाहनों के संबंध में बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों को

लागू करने के लिए पूरी तरह से दृढ़ थी। इस नीति का कार्यान्वयन धीरे-धीरे किया गया, जिसकी शुरुआत एन. सी. आर. क्षेत्र और दस बड़े शहरों से हुई और इसे समय-समय पर अन्य शहरों तक बढ़ाया गया। इरादा स्पष्ट किया गया कि कार्यान्वयन योजना में प्रगति के साथ उन शहरों की संख्या में वृद्धि होगी जहां बीएस-IV अनुपालन नहीं करने वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण प्रतिबंधित किया जाएगा। यह उतना ही व्यापक संकेत था जितना कि बीएस-IV के अनुरूप नहीं होने वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण को अंततः 1 अप्रैल, 2017 की कट-ऑफ तिथि के साथ प्रतिबंधित कर दिया जाएगा। इसे दो और तीन पहिया वाहनों के निर्माताओं के लिए आदेश के साथ जोड़ा गया था कि वे 1 अप्रैल, 2016 को और उसके बाद वाहनों के नए मॉडल का निर्माण तभी कर सकते हैं जब वे बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों का पालन करें। बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों को बीएस-IV अनुपालन वाले वाहनों में बदलने का दृढ़ संकल्प स्पष्ट था।

18. किसी को भी किसी भी तरह की असुविधा से बचने के लिए, सरकार पूरी तरह से स्पष्ट थी कि बीएस-IV ऑटो ईंधन भी पूरे देश में उपलब्ध कराया जाएगा।

19. इस राष्ट्रव्यापी कवायद में अप्रत्याशित रूप से, यानी बीएस-III के अनुरूप वाहनों के न बिकने वाले स्टॉक या बीएस-IV ऑटो ईंधन की अनुपलब्धता की संभावना निहित थी। यह इस संदर्भ में है कि सरकार ने 2005 और 2010 में स्पष्टीकरण दिया और मार्च 2015 में एक बेजोड़ वाक्यांश का उपयोग करते हुए सुझाव दिया कि गैर-अनुपालन वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण की अनुमति तब तक दी जाएगी जब तक कि 'संचित स्टॉक' समाप्त नहीं हो जाता। हालांकि, यह उचित रूप से हस्तक्षेप करने वालों को गैर-अनुपालन वाहनों का निर्माण जारी रखने और फिर संचित स्टॉक के निपटान के लिए अनुग्रह पर निर्भर रहने की अनुमति देने के लिए नहीं था और न ही किया जा सकता था। प्लान ए को बीएस-IV के अनुरूप वाहनों पर स्विच करना था और

प्लान बी को अप्रत्याशित और आकस्मिक स्थितियों का ध्यान रखना था-ऐसा नहीं है कि सरकार ने प्लान ए के कार्यान्वयन को छोड़ दिया है।

20. यह इस तथ्य से अधिक स्पष्ट है कि जब इस रिट याचिका पर 5 जनवरी, 2016 को विचार किया गया था, तो विद्वान सॉलिसिटर जनरल द्वारा यह प्रस्तुत किया गया था कि बीएस-4 ईंधन 1 अप्रैल, 2017 तक पूरे देश में उपलब्ध हो जाएगा। यह निवेदन एम. सी. मेहता बनाम भारत संघ में दर्ज है।

संसद को अनुशंसा

21. इस बीच, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस पर संसद की स्थायी समिति ने भी वायु प्रदूषण में अभूतपूर्व वृद्धि पर चिंता व्यक्त की और कुछ सिफारिशें कीं। हम इसका उल्लेख केवल इस सीमित संदर्भ में कर रहे हैं कि कार्यपालिका ने वायु प्रदूषण के मुद्दों पर पहले और अब विधानमंडल द्वारा व्यक्त की गई चिंता का संकेत दिया है।

22. स्थायी समिति ने अपनी पांचवीं रिपोर्ट लोकसभा सचिवालय को सौंप दी। इसे 7 मई, 2015 को लोकसभा में प्रस्तुत किया गया था और उसी तारीख को राज्यसभा में रखा गया था। परिचयात्मक पैराग्राफ में, स्थायी समिति द्वारा इस प्रकार कहा गया है:

"ग्रीनहाउस गैसों से प्रेरित ग्लोबल वार्मिंग और उसके बाद जलवायु परिवर्तन कुछ ऐसे खतरे हैं जो वर्तमान पीढ़ी के अस्तित्व के लिए खतरा हैं। औद्योगीकरण और विकास की प्रक्रिया ने वैश्विक जलवायु में असंख्य परिवर्तन किए हैं। ये जलवायु परिवर्तन, जो मुख्य रूप से परिवहन क्षेत्र और ऑटोमोबाइल उद्योग में गैसोलीन और डीजल जैसे जीवाश्म ईंधन के जलने के कारण हुए हैं, वातावरण में कार्बन डाइऑक्साइड, मीथेन, नाइट्रस ऑक्साइड और हाइड्रो फ्लोरो कार्बन जैसी ग्रीन हाउस गैसों की सांद्रता में वृद्धि हुई है, इस प्रकार दुनिया भर में पारिस्थितिक और सामाजिक प्रणालियों को बाधित कर रहा है।

1.2 ऑटोमोबाइल उद्योग में तेजी से वृद्धि और वाहनों की बढ़ती संख्या भारत में वायु प्रदूषण की अभूतपूर्व वृद्धि के प्रमुख कारणों में से एक बन गई है। हालांकि वायु प्रदूषण कई कारकों के कारण होता है, लेकिन वाहनों के उत्सर्जन में नाटकीय वृद्धि ने समस्या को और बढ़ा दिया है।

23. स्थायी समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट में की गई पहली सिफारिश में यह उल्लेख किया गया था कि 2003 की वाहन ईंधन नीति और वाहन ईंधन दृष्टि और नीति, 2025 (योजना आयोग के तत्कालीन सदस्य श्री सौमित्र चौधरी की अध्यक्षता में) पर विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट देश में बढ़ते वाहन प्रदूषण से निपटने के लिए सरकार के पास महत्वपूर्ण सार्वजनिक नीति उपकरण हैं: इसलिए समिति ने सिफारिश की कि संबंधित मंत्रालय को समय सीमा के अनुसार या जहां भी संभव हो, विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों को लागू करने के लिए एक कार्य योजना तैयार करनी चाहिए और नीति का अक्षरशः पालन करना चाहिए।

24. यह सिफारिश स्थायी समिति के उस संदर्भ में की गई थी जिसमें कहा गया था कि विशेषज्ञ समिति ने देश के लिए 2025 तक वाहन ईंधन की गुणवत्ता के लिए एक विस्तृत रोडमैप की सिफारिश की थी। स्थायी समिति ने अपनी रिपोर्ट में विशेषज्ञ समिति द्वारा ईंधन की गुणवत्ता, ईंधन की मांग और आपूर्ति, ईंधन की गुणवत्ता से संबंधित परियोजनाओं के बुनियादी ढांचे और रसद, वैकल्पिक ईंधन, वाहन प्रौद्योगिकियों, उत्सर्जन मानदंडों को बढ़ावा देने, स्वास्थ्य के मुद्दों, परिवेशी वायु गुणवत्ता, उपयोग किए जाने वाले वाहनों से प्रदूषण में कमी और तेल रिफाइनरियों के आवश्यक उन्नयन के वित्तपोषण के लिए वित्तीय उपायों जैसे विभिन्न मुद्दों के व्यापक कवरेज की सराहना की।

25. इस स्तर पर हमें यह दर्ज करना चाहिए कि विद्वान सॉलिसिटर जनरल ने हमारे सामने कहा कि केंद्र सरकार ने अपनी रिफाइनरियों के माध्यम से लगभग 500

करोड़ रुपये का खर्च किया था। 1 अप्रैल, 2017 से पूरे देश में बीएस-एन वाहन ईंधन उपलब्ध कराने के लिए 30,000 करोड़ रुपये। यह 5 जनवरी, 2016 को की गई इस बात की पुष्टि, पुष्टि और दोहराव था कि बीएस-4 ईंधन पूरे देश में 1 अप्रैल, 2017 तक उपलब्ध हो जाएगा। दूसरे शब्दों में, हम यह मानते हैं कि सरकार उत्सर्जन मानदंडों को नियंत्रित करके और वाहन ईंधन नीति और संसदीय स्थायी समिति द्वारा निर्दिष्ट विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट को ध्यान में रखते हुए भारत स्टेज मानकों का पालन करके वाहन प्रदूषण को कम करने के लिए सक्रिय रूप से समर्थन कर रही थी और निकटवर्ती विकास कर रही है।

26. तथ्यों के विवरण पर लौटने के लिए, यह कहा जा सकता है कि 5 जनवरी, 2016 को प्रस्तुत करने के एक साल से अधिक समय बाद, ई. पी. सी. ए. ने वाहनों के उत्सर्जन मानदंडों को कम करने के लिए 19 अक्टूबर, 2016 को विभिन्न हितधारकों के साथ एक बैठक की। उस बैठक के कार्यवृत्त में कहा गया है कि सतह परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ-साथ पेट्रोलियम और औद्योगिक मंत्रालय ने सूचित किया कि 2010 में प्रमुख शहरों में बीएस-4 मानकों को अधिसूचित और पेश किया गया था। इसलिए, देश बीएस-IV ऑटो ईंधन के राष्ट्रव्यापी रोल आउट के लिए अच्छी तरह से तैयार था।

27. बैठक में सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (एस. आई. ए. एम.) के प्रतिनिधियों ने आश्वासन दिया कि वाहन उद्योग 1 अप्रैल, 2017 को और उससे पहले ऐसे किसी भी वाहन का निर्माण नहीं करेगा जो बी. एस.-4 उत्सर्जन मानदंडों को पूरा नहीं करता हो। इसे ध्यान में रखते हुए और उत्सर्जन मानदंडों को नियंत्रित करने के लिए पिछले एक दशक से अधिक समय में हुई प्रगति को ध्यान में रखते हुए, ई. पी. सी. ए. ने स्पष्ट किया कि 1 अप्रैल, 201 से गैर-बी. एस.-4 अनुपालन वाले वाहनों की कोई बिक्री या पंजीकरण नहीं होगा और यह सभी निर्माताओं को सूचित किया जाना

चाहिए ताकि उनके पास अपने उत्पादन और बिक्री की योजना बनाने के लिए लगभग छह महीने की पर्याप्त सूचना हो। जवाब में, एस. आई. ए. एम. के प्रतिनिधियों ने यह विचार व्यक्त किया कि वाहन निर्माताओं के लिए अनुपालन सुनिश्चित करना मुश्किल होगा। ई. पी. सी. ए. ने हालांकि जोर देकर कहा कि सभी एफ. निर्माताओं को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वाहनों का बी. एस.-3 अनुपालन स्टॉक 1 अप्रैल, 2017 से पहले समाप्त हो जाए क्योंकि बी. एस.-4 अनुपालन वाले वाहन बी. एस.-3 अनुपालन वाले वाहनों की तुलना में कर्णों में प्रदूषण में लगभग 80 प्रतिशत की कमी करते हैं।

28. 1 दिसंबर, 2016 को एस. आई. ए. एम. ने केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सी. पी. सी. बी.) को पुष्टि करते हुए लिखा कि 1 अप्रैल, 2017 से केवल बी. एस.-एन. अनुपालन वाले वाहनों का निर्माण किया जाएगा। हालांकि, यह प्रस्तुत किया गया था कि ई. पी. सी. ए. का निर्देश कि 1 अप्रैल, 2017 से बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों की बिक्री या पंजीकरण नहीं होना चाहिए, भारत सरकार द्वारा जारी अधिसूचनाओं से भिन्न है। संचार में यह भी उल्लेख किया गया कि बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों की बिक्री बाजार की ताकतों पर निर्भर करेगी और यह सुनिश्चित करना वाहन निर्माताओं के नियंत्रण से बाहर है कि बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों का पूरा स्टॉक 1 अप्रैल, 2017 तक समाप्त हो जाए।

29. सी. पी. सी. बी. द्वारा 10 दिसंबर, 2016 को इस पत्र का जवाब दिया गया था, जिसमें संकेत दिया गया था कि ई. पी. सी. ए. ने 19 अक्टूबर, 2016 को बैठक बुलाई थी, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उस बैठक के कार्यवृत्त में उल्लिखित कारणों से बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों का स्टॉक 1 अप्रैल, 2017 से पहले समाप्त हो गया है। यह दोहराया गया कि बीएस-IV ऑटो ईंधन 1 अप्रैल, 20 लाख 7 से पूरे देश में उपलब्ध होगा।

30. इसके बाद, ई. पी. सी. ए. और सी. पी. सी. बी. और एस. आई. ए. एम. के बीच संचार का आदान-प्रदान हुआ जिसमें यह दोहराया गया कि बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों का स्टॉक 31 मार्च, 20-7 तक समाप्त हो जाना चाहिए, जबकि एस. आई. ए. एम. ने कहा कि उस स्टॉक को समाप्त करना संभव नहीं होगा।

31. इस पृष्ठभूमि में, एस. आई. ए. एम. के सदस्यों में से एक, यानी बजाज ऑटो लिमिटेड ने 2017 का आई. ए. संख्या 487 दायर किया जिसमें यह प्रार्थना की गई है कि इस न्यायालय द्वारा भारत संघ और/या ई. पी. सी. ए. को सभी वाहन निर्माताओं को एक संचार जारी करने का निर्देश देते हुए एक आदेश पारित किया जा सकता है कि 1 अप्रैल, 2017 को या उसके बाद जो वाहन बी. एस.-4 के अनुरूप नहीं हैं, उनका निर्माण, बिक्री या पंजीकरण पूरे देश में नहीं किया जाएगा।

32. उपरोक्त आवेदन में 20 मार्च, 2017 को नोटिस जारी किया गया था, जिसके कारण कुछ ऑटोमोबाइल निर्माताओं, एस. आई. ए. एम. और ऑटोमोबाइल वाहनों के डीलरों के एक संघ द्वारा हस्तक्षेप आवेदनों की बाढ़ आ गई थी। विद्वान न्यायमित्र ने 2017 का आई. ए. सं. 494 के रूप में एक स्वतंत्र आवेदन भी दायर किया जिसमें यह प्रार्थना की गई थी कि 1 अप्रैल, 2017 को और उससे केवल ऐसे वाहन जो बी. एस.-4 मानकों का पालन करते हैं, उनका निर्माण, बिक्री और पंजीकरण पूरे देश में किया जाएगा।

33. जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, हमने सभी विद्वानों की सलाह सुनी और 29 मार्च, 2017 को ऊपर निकाला गया आदेश पारित किया।

मसला यह है

34. हमारे सामने आई. ए. की प्रस्तुति से पहले के तथ्यों का अवलोकन हमें इस सरल प्रश्न की ओर ले जाता है कि क्या 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले निर्मित

बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों के संचित स्टॉक को 1 अप्रैल, 2017 के बाद बेचा और पंजीकृत किया जा सकता है।

35. हमें ऐसा लगा कि अगर कोई 31 मार्च, 2017 को या उससे तुरंत पहले बीएस-3 के अनुरूप वाहन की प्रामाणिक खरीद करता है, तो उस व्यक्ति के लिए कट-ऑफ तिथि से पहले वाहन का पंजीकरण कराना संभव नहीं हो सकता है। इसलिए, हमने 1 अप्रैल, 2017 से 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले प्रमाण पर खरीदे गए बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों के पंजीकरण की अनुमति देना उचित समझा और तदनुसार आदेश दिया है

36. तदनुसार, जो मुद्दा विचार के लिए बना हुआ है वह यह है कि क्या 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले निर्मित बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों के स्टॉक को 1 अप्रैल, 2017 से वार्डों पर बेचा जा सकता है।

प्रस्तुतियाँ और चर्चा।

37. बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण और लेनदेन में हस्तक्षेप करने वालों के लिए विद्वान वकील का प्राथमिक तर्क यह है कि समय-समय पर जारी अधिसूचनाओं के संदर्भ में, दो पहिया और तिपहिया वाहनों के नए मॉडल को छोड़कर बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण की अनुमति 31 मार्च, 2017 तक दी गई थी। नतीजतन, हस्तक्षेप करने वाले इस तरह की विनिर्माण गतिविधियों को करने के हकदार थे और ऐसा करने में उन्होंने किसी भी निषेध या किसी कानून का उल्लंघन नहीं किया था। इसलिए, यह उम्मीद करना अनुचित होगा कि वे 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों के स्टॉक का भुगतान कर देंगे या 1 अप्रैल, 2017 को और उससे इस तरह के स्टॉक की बिक्री पर प्रतिबंध लगा देंगे। इस संदर्भ में यह प्रस्तुत किया गया था कि विद्वान न्यायमित्र के लिए यह सुझाव देना गलत था कि

31 मार्च, 2017 तक बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों के 'निर्माण' को इस तरह से पढ़ा जाना चाहिए जिसके परिणामस्वरूप 1 अप्रैल, 2017 को और उससे ऐसे वाहनों की बिक्री और पंजीकरण पर प्रतिबंध लग जाएगा या हस्तक्षेप करने वालों के वाणिज्यिक हित को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा।

38. हमारी राय में, हस्तक्षेप करने वालों ने पिछले एक दशक के इतिहास को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया है, जिसके कारण भारत चरण के मानदंडों की शुरुआत हुई और उन्हें चरणबद्ध तरीके से लागू किया गया। भारत सरकार द्वारा ऑटो ईंधन नीति की घोषणा की गई थी, जैसा कि संसदीय स्थायी समिति द्वारा उल्लेख किया गया है, अन्य बातों के साथ-साथ, ऑटोमोबाइल उद्योग में तेजी से वृद्धि और वाहनों की बढ़ती आबादी को ध्यान में रखते हुए, जो "भारत में वायु प्रदूषण की अभूतपूर्व वृद्धि के प्रमुख कारणों में से एक" बन गया था। स्थायी समिति ने कहा कि वायु प्रदूषण कई कारकों के कारण होता है लेकिन वाहनों के उत्सर्जन में नाटकीय वृद्धि ने समस्या को और बढ़ा दिया है।

39. इसलिए यह बिल्कुल स्पष्ट है कि हाल के इतिहास और घटनाओं के सामने आने को देखते हुए, वाहन उद्योग पर यह दायित्व था कि वह अपने विचारों को संशोधित करे और वाणिज्यिक लाभ को दूसरा महत्व दे और वाहनों के प्रदूषण को कम करने के लिए सक्रिय कदम उठाए। ऐसा लगता है कि ऑटोमोबाइल उद्योग काफी आशावादी था कि 1 अप्रैल, 2017 के बाद भी बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों के संचित स्टॉक को बेचने की उसकी इच्छा को स्वीकार कर लिया जाएगा। यह पिछली प्रथा से स्पष्ट है जब भारत सरकार के लिए एक मायने में यह आवश्यक हो गया था कि वह कुछ शहरों में बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों के पंजीकरण की अनुमति देकर ऑटोमोबाइल उद्योग के वाणिज्यिक हितों के प्रति वस्तुतः समर्पण करे, जबकि 1 अप्रैल, 2005 की कट-ऑफ तिथि के बाद भी अन्य शहरों में बीएस-I और बीएस-II अनुपालन

वाले वाहनों की बिक्री और पंजीकरण की अनुमति दे, जब तक कि संचित स्टॉक समाप्त नहीं हो जाता।

40. पाँच साल बाद भारत सरकार को फिर से वाहन उद्योग के वाणिज्यिक हितों के सामने समर्पण करना पड़ा जब 5 अप्रैल, 2010 को पंजीकरण की अनुमति देने के लिए एक संचार जारी करना आवश्यक था और इसलिए 1 अप्रैल, 20 लाख के बाद भी संचित स्टॉक समाप्त होने तक बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों की बिक्री की अनुमति दी गई।

41. कोई नहीं जानता, न ही हमें बताया गया था कि ये संचित स्टॉक कितने समय तक चलने की उम्मीद थी या वास्तव में कितने समय तक चलने की उम्मीद थी। लेकिन तथ्य यह है कि हमें उम्मीद थी कि वाहन उद्योग ने कुछ जिम्मेदारी दिखाई होगी और वाहनों के प्रदूषण को कम करने के लिए एक सकारात्मक दृष्टिकोण अपनाया होगा और यह सुनिश्चित किया होगा कि गैर-अनुरूप वाहनों का निर्माण न हो ताकि देश में वायु प्रदूषण बेरोकटोक जारी न रहे और संसदीय स्थायी समिति द्वारा मान्यता प्राप्त वायु प्रदूषण में अभूतपूर्व वृद्धि को रोकने के लिए उपाय किए जाएं।

42. कुछ जिम्मेदार निर्माताओं, विशेष रूप से मारुति सुजुकी, जो चार पहिया वाहनों में बाजार में अग्रणी है, ने आवश्यक 'डाउन टू बिजनेस' दृष्टिकोण अपनाया और हमें बताया गया कि इसने कुछ साल पहले बीएस-IV अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण की ओर रुख किया था। चार पहिया वाहनों के अन्य निर्माताओं ने भी इसी तरह के कदम उठाए, लेकिन कुछ हद तक अस्थायी रूप से।

43. इसके बावजूद, सियाम के कई सदस्यों ने दुर्भाग्य से इसे हल्के में लेना जारी रखा और (जैसा कि सियाम द्वारा हमारे सामने दायर किए गए आंकड़ों से पता चलता है) हालांकि जनवरी, 2016 और दिसंबर, 2016 के बीच बीएस-III अनुपालन वाले

वाहनों के उत्पादन में कमी आई थी, जो कि पूरे कैलेंडर वर्ष के लिए है, दुर्भाग्य से, बीएस-IV अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण में इसी अवधि के लिए केवल मामूली वृद्धि हुई थी। हालांकि, फरवरी, 2017 में बीएस-4 अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण में अचानक तेजी आई और वाणिज्यिक वाहनों को छोड़कर बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण में गिरावट आई, जो पिछले लंबे समय से योजना की कमी और शायद वास्तविक चिंता का संकेत है। कुछ प्रमुख निर्माताओं के उत्पादन के आंकड़े तालिका में नीचे दिए गए हैं:

44. चर्चा का सार और सार यह है कि वाहन उद्योग ने कम से कम पांच साल की चेतावनी दी थी कि उसे अपनी विनिर्माण गतिविधियों और उत्पादन रणनीति के एक हिस्से के रूप में वायु प्रदूषण से संबंधित मुद्दों पर विचार करना होगा और उसके बाद उद्योग के पास अपनी गतिविधियों की योजना बनाने और रणनीति पर पुनर्विचार करने के लिए पांच साल से अधिक समय था, लेकिन उसने ऐसा नहीं किया।

45. इसके विपरीत वाहन उद्योग ने देश के लोगों के लाभ के लिए समायोजन नहीं करने के लिए कई तरह के बहाने दिए। इसी तरह, वाहनों के उत्सर्जन को विनियमित करने और कम करने के सरकार के प्रयासों को वह समर्थन नहीं दिया गया जिसके वे हकदार थे, जिसमें सरकारी नीति के अनुसार बीएस-IV शिकायत वाहनों को चरणबद्ध तरीके से पेश करने के लिए दिए गए समय का लाभ उठाना भी शामिल था। सुनवाई के दौरान यह प्रस्तुत किया गया था कि बीएस-आईएल अनुपालन वाले वाहनों की बिक्री बाजार की ताकतों पर निर्भर करेगी; एक समय यह प्रस्तुत किया गया था कि विमुद्रीकरण (जो नवंबर, 2016 में हुआ था) ने उनकी योजनाओं को परेशान कर दिया था; दूसरे समय में यह प्रस्तुत किया गया था कि कुछ मॉडल धीमी गति से चल रहे हैं और इसलिए उन्हें बेचा नहीं जा सकता है और फिर भी एक अन्य समय में यह प्रस्तुत किया गया था कि कमजोर बाजार स्थितियों ने उद्योग के लिए मौजूदा बीएस-III

अनुपालन स्टॉक का निपटान करना संभव नहीं बनाया है। इनमें से कोई भी स्पष्टीकरण स्विच-ओवर की पर्याप्त सूचना के बावजूद और बीएस-III अनुपालन वाहनों के उत्पादन को कम करने के बावजूद, बीएस-IV अनुपालन वाहनों के उत्पादन को बढ़ाने में ऑटोमोबाइल उद्योग की विफलता को सही नहीं ठहराता है। दुख की बात है कि ऐसा लगता है कि यह प्रयास सभी संबंधित लोगों को दीवार की ओर धकेलने के लिए किया गया है और हमारे देश के लाखों पुरुषों और महिलाओं की चिंताओं को नजरअंदाज कर दिया गया है जो ताजी हवा में सांस लेने या कम से कम प्रदूषित हवा में सांस लेने के हकदार हैं। जैसा कि हमें आपूर्ति किए गए बीएस-III और बीएस-IV अनुपालन वाहनों के उत्पादन से संबंधित आंकड़ों से स्पष्ट है, यह गतिविधि और निष्क्रियता पूरी तरह से वाणिज्यिक लाभ के लिए और उपलब्ध प्रौद्योगिकी के उन्नयन की लागत से बचने के लिए रही है।

शाब्दिक बनाम उद्देश्यपूर्ण व्याख्या

46. हस्तक्षेप करने वालों के विद्वान वकील ने हमें यह समझाने की कोशिश की कि हमें समय-समय पर जारी की जाने वाली विभिन्न अधिसूचनाओं की व्याख्या केवल शाब्दिक तरीके से करनी चाहिए। जब हमारे देश में लाखों लोगों का स्वास्थ्य शामिल है, तो वाणिज्यिक गतिविधियों से संबंधित अधिसूचनाओं की शाब्दिक तरीके से व्याख्या नहीं की जानी चाहिए। ऐसी संभावनाओं में एकमात्र विकल्प उन अधिसूचनाओं की उद्देश्यपूर्ण व्याख्या करना है जो सीधे सार्वजनिक स्वास्थ्य के मुद्दों से संबंधित हैं जिनका न केवल वर्तमान में बल्कि भविष्य में भी प्रभाव पड़ता है। हमें बताया गया कि वाहनों का जीवनकाल 10 और 15 वर्ष के दायरे में है। जबकि विकास बनाम पर्यावरण प्रतिमान पर बहस की जा सकती है, विकास बनाम सार्वजनिक स्वास्थ्य प्रतिमान में कोई बहस नहीं हो सकती है।

47. हमारा ध्यान इस तथ्य की ओर भी आकर्षित किया गया कि बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों का मौजूदा स्टॉक देश में सड़कों पर वाहनों की कुल संख्या का एक छोटा प्रतिशत है और यदि उस छोटी संख्या को बिक्री के माध्यम से सड़कों पर लाया जाता है, तो इसके परिणामस्वरूप वायु प्रदूषण में मामूली वृद्धि होगी। इस संबंध में, इस निवेदन को स्वीकार नहीं किया जा सकता है। हमारे देश में प्रत्येक व्यक्ति का स्वास्थ्य महत्वपूर्ण है और हम इस बात को स्वीकार करने के लिए अनिच्छुक हैं कि लोगों के स्वास्थ्य से समझौता किया जा सकता है, यहां तक कि छोटे पैमाने पर भी, ऑटोमोबाइल उद्योग या किसी भी उद्योग के वाणिज्यिक हितों के लिए। इसके अलावा, यह देखते हुए कि ऐसे वाहनों का जीवन कम से कम 10 साल का होगा (जैसा कि हस्तक्षेप करने वालों द्वारा प्रस्तुत किया गया है) चिंता न केवल देश की वर्तमान आबादी के लिए है, बल्कि आने वाली पीढ़ियों के लिए भी है, जिन्हें प्रदूषण मुक्त हवा में सांस लेने का अधिकार है। यही सतत विकास और अंतर-पीढ़ीगत समानता के बारे में है। क्या हम वास्तव में इस मामले में कम से कम अगले 10 से 15 वर्षों के लिए अत्यधिक प्रदूषित हवा को छोड़ना चाहते हैं?

48. हमें यह भी बताना चाहिए कि यह विद्वान सॉलिसिटर-जनरल द्वारा हमारे ध्यान में लाया गया था कि भारत सरकार ने अपनी रिफाइनरियों के माध्यम से लगभग रु। कम से कम संभव समय में 'एक देश एक ईंधन' के घोषित उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए 1 अप्रैल, 2017 तक बीएस-4 गुणवत्ता वाले ईंधन को सकारात्मक रूप से उपलब्ध कराने के लिए विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों के साथ वाहन ईंधन नीति को लागू करने के लिए 30,000 करोड़ रुपये। निश्चित रूप से, करदाताओं की आय से इतने बड़े निवेश को केवल ऑटोमोबाइल उद्योग के हित को कम करने की दृष्टि से पराजित नहीं किया जा सकता है, जैसा कि संसदीय स्थायी समिति द्वारा चर्चा की गई

है, जो भारत में वायु प्रदूषण की अभूतपूर्व वृद्धि के प्रमुख कारणों में से एक बन गया है।

49. इस पृष्ठभूमि को देखते हुए, यह बिल्कुल भी आश्चर्य की बात नहीं है कि विद्वान न्यायमित्र ने जोरदार तर्क दिया कि विभिन्न अधिसूचनाओं को शाब्दिक अर्थ नहीं बल्कि उद्देश्यपूर्ण व्याख्या दी जानी चाहिए। किस शरारत को दूर करने की कोशिश की जा रही है और उस शरारत को ठीक करना सबसे अच्छा कैसे संभव है? यह याद करने के लिए कि गीतकार और गायक बॉब डायलन ने क्या कहा था-जवाब हवा में बह रहा है।

50. विद्वान न्यायमित्र का कहना सही है कि पूरे मुद्दे को एक विशेष संदर्भ में, सार्वजनिक स्वास्थ्य के मामले के रूप में और सार्वजनिक चिंता के मामले के रूप में देखा जाना चाहिए। यह आम जानकारी की बात है कि प्रदूषित हवा कई तरह की स्वास्थ्य समस्याओं का कारण बन सकती है और यह सी. पी. सी. बी. और विश्व स्वास्थ्य संगठन की वेबसाइट पर एक आकस्मिक यात्रा से स्पष्ट है। मान लीजिए कि बीएस-IV ऑटो ईंधन का उपयोग बीएस-III ऑटो ईंधन की तुलना में हवा में कण पदार्थ को 80 प्रतिशत तक कम कर देता है। इन परिस्थितियों में, यह नहीं कहा जा सकता है कि विद्वान न्यायमित्र ने गलती से 1 अप्रैल, 2017 को और उससे बीएस-3 के अनुरूप वाहनों की बिक्री और पंजीकरण पर प्रतिबंध लगाने की मांग की है

51. यह ध्यान देने योग्य है कि डब्ल्यू. एच. ओ. ने बताया कि जैसे-जैसे शहरी वायु गुणवत्ता में गिरावट आती है, स्ट्रोक, हृदय रोग, फेफड़ों के कैंसर और अस्थमा सहित पुरानी और तीव्र श्वसन रोगों का खतरा बढ़ जाता है। इसी तरह, सी. पी. सी. बी. अपनी वार्षिक रिपोर्ट 2014-15 में कहता है कि "वैज्ञानिक अध्ययनों ने सूक्ष्म कण

पदार्थ और ब्रॉकाइटिस, सांस की तकलीफ और सांस लेने में दर्द जैसे तीव्र और पुराने श्वसन लक्षणों सहित कई स्वास्थ्य समस्याओं के बीच संबंधों का संकेत दिया है।"

52. इसके अतिरिक्त, यदि प्रदूषणकारी वाहनों के निर्माण को हतोत्साहित करने और धीरे-धीरे उन्हें समाप्त करने के लिए सरकार द्वारा निर्धारित पूरी योजना के साथ-साथ ईंधन कुशल वाहनों के साथ उनके क्रमिक प्रतिस्थापन, स्वच्छ और हरित ईंधन की उपलब्धता और ईंधन उत्सर्जन मानदंडों के अनुपालन की अधिसूचना के आधार पर अधिसूचना के बजाय बहुत बड़े संदर्भ में सराहना की जाती है, तो योजना के पीछे का उद्देश्य स्पष्ट होगा। सरकार बहुत पहले 2010 में एक ही अधिसूचना जारी कर सकती थी कि 1 अप्रैल, 2017 से बीएस-4 उत्सर्जन मानदंडों का पालन नहीं करने वाले वाहनों के निर्माण, बिक्री और पंजीकरण पर प्रतिबंध लगा दिया जाएगा। इसने सभी संबंधितों, विशेष रूप से वाहन उद्योग और विपणन रणनीतिकारों को भविष्य में अचानक सदमे में डालने के बजाय धीरे-धीरे अपने मामलों का प्रबंधन करने में सक्षम बनाने के लिए ऐसा नहीं किया। धीरे-धीरे चरण-समाप्ति की योजना को अब प्रत्येक अधिसूचना की शाब्दिक व्याख्या के माध्यम से विकृत करने की कोशिश की जाती है, दुर्भाग्य से, समग्र रूप से समाज के लाभ के लिए एक बड़े कैनवास में सराहना किए जाने के बजाय एक व्यावसायिक लाभ के लिए।

53. इसलिए, इसमें कोई संदेह नहीं है कि जारी की गई विभिन्न अधिसूचनाओं और नियमों में किए गए संशोधनों को उद्देश्यपूर्ण तरीके से समग्र रूप से पढ़ा जाना चाहिए, जिसका उद्देश्य प्रदूषकों के निरंतर और निरंतर हमले से हम जिस हवा में सांस लेते हैं, उसकी गुणवत्ता में और गिरावट को बढ़ाना या बचाना है।

3 मार्च, 2015 का कार्यालय ज्ञापन

54. हस्तक्षेप करने वालों के लिए विद्वान वकील द्वारा प्रस्तुत किया गया था कि बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों के निर्माण में निहित 1 अप्रैल, 2017 को या उसके बाद किसी भी समय ऐसे वाहनों को बेचने का उनका अधिकार था जब तक कि संचित स्टॉक समाप्त नहीं हो जाता। अतीत के अनुभव को देखते हुए, उन्हें वैध रूप से उम्मीद थी कि उन्हें संचित स्टॉक को साफ करने की अनुमति दी जाएगी। हमने संचित स्टॉक के निपटान के लिए आवश्यक समय पर हस्तक्षेप करने वालों के विद्वान वकील से पूछताछ की। किसी ने भी कोई निश्चित उत्तर नहीं दिया-उत्तर लगभग 5 और 6 महीने से लेकर एक वर्ष तक भिन्न थे और बाजार की ताकतों और धीमी गति से चलने वाले मॉडल पर निर्भर स्थितियों के साथ बचाव किया। शायद सिरी ने अधिक निश्चित उत्तर दिया होगा।

55. इस संदर्भ में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा 3 मार्च, 2015 को जारी एक नवीनतम कार्यालय ज्ञापन का संदर्भ दिया गया था। यह प्रस्तुत किया गया कि कार्यालय ज्ञापन में विभिन्न अधिसूचनाओं के इरादे को स्पष्ट किया गया है, अर्थात्, 1 अप्रैल, 2017 के बाद केवल बीएस-4 अनुपालन वाले वाहनों का निर्माण सुनिश्चित करना और साथ ही यह सुनिश्चित करना कि 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले निर्मित बीएस-3 अनुपालन वाले वाहन भी सुरक्षित और पंजीकृत हैं। कार्यालय ज्ञापन में दिए गए बयान से यह स्पष्ट है कि उपरोक्त समय सीमा से पहले उत्पादित वाहनों पर कोई रोक नहीं है, जिसका अर्थ है कि 31 मार्च, 2017 को या उससे पहले निर्मित बीएस-3 अनुपालन वाले वाहनों को पिछली प्रथा को ध्यान में रखते हुए बेचा या पंजीकृत किया जा सकता है।

56. हमारी राय में, कार्यालय ज्ञापन (दो साल पहले जारी) का एकमात्र उचित निर्माण यह होगा कि कुछ असाधारण या अप्रत्याशित घटना की घटना के अधीन, यदि यह 1 अप्रैल को या उसके बाद बीएस-III अनुपालन वाहनों को बेचने और पंजीकृत करने

के लिए आवश्यक हो जाता है, तो मामले-दर-मामले के आधार पर सीमित अपवादों का दावा किया जा सकता है और उन पर विचार किया जा सकता है। कार्यालय ज्ञापन को ऑटोमोबाइल उद्योग के लिए एक कार्टे ब्लैंच के रूप में उचित रूप से व्याख्या नहीं की जा सकती है ताकि अंतिम दिन तक बीएस-III अनुपालन वाले वाहनों का निर्माण जारी रखा जा सके और फिर बीएस-III वाहनों के संचित स्टॉक को साफ़ करने की आवश्यकता का अनुरोध किया जा सके। यह वाहनों के उत्सर्जन को विनियमित करने में सभी संबंधित लोगों के प्रयासों का मजाक बनाएगा और वस्तुतः हस्तक्षेप करने वालों को संविधान के अनुच्छेद 21 द्वारा गारंटीकृत जीवन के अधिकार के एक महत्वपूर्ण घटक, अर्थात् हमारे देश के लाखों पुरुषों और महिलाओं को कम प्रदूषित हवा में सांस लेने का अधिकार और अपने व्यवसाय के संचालन में सार्वजनिक स्वास्थ्य के मुद्दों की अनदेखी करने में सक्षम बनाएगा। देश में प्रदूषण के स्तर में अभूतपूर्व वृद्धि पर हमें अपनी आंखें बंद करने के लिए नहीं कहा जा सकता है

ई. पी. सी. ए. को दोष देना

57. हस्तक्षेप करने वालों के विद्वान वकील ने यह भी तर्क दिया कि वाहन उद्योग (वास्तव में किसी भी अन्य उद्योग की तरह) को नियामक व्यवस्था में स्थिरता, निश्चितता और पूर्वानुमेयता की आवश्यकता है। यह निस्संदेह सच है लेकिन यह स्थिरता, निश्चितता और पूर्वानुमेयता 2003 में राष्ट्रीय वाहन ईंधन नीति की घोषणा के समय से ही स्पष्ट थी। सार्वजनिक स्वास्थ्य मुद्दों की चिंता की कमी के लिए जिम्मेदारी स्वीकार करने के बजाय, कुछ हस्तक्षेपकर्ताओं ने ई. पी. सी. ए. को समय-समय पर जारी अधिसूचनाओं में संशोधन की मांग करने और 1 अप्रैल, 2017 को या उसके बाद बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों की बिक्री और पंजीकरण पर प्रतिबंध शामिल करने के लिए भारत सरकार से संपर्क करने में विफलता के लिए दोषी ठहराने की कोशिश की है।

दुर्भाग्य से, उंगली उठाने और दोष देने का खेल किसी को कहीं भी आगे नहीं ले जाता है और हतोत्साहित होने के लायक है।

58. तथ्य यह है कि ई. पी. सी. ए. ने 19 अक्टूबर, 2016 को सभी हितधारकों की एक बैठक बुलाई थी और एस. आई. ए. एम. के प्रतिनिधियों के ध्यान में लाया था कि 1 अप्रैल, 2017 से बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों की कोई बिक्री और पंजीकरण नहीं होगा और यह सभी निर्माताओं को सूचित किया जाना चाहिए। ई. पी. सी. ए. का स्पष्ट इरादा लगभग छह महीने की पर्याप्त सूचना देना था ताकि वाहन उद्योग अपने उत्पादन और बिक्री की योजना बना सके और बी. एस.-III अनुपालन वाले वाहनों के उत्पादन में उल्लेखनीय कमी लाने और तदनुसार बी. एस.-IV अनुपालन वाले वाहनों के उत्पादन में उल्लेखनीय वृद्धि करने के लिए सक्रिय कदम उठा सके। दुर्भाग्य से, एस. आई. ए. एम. ने सावधानी पर ध्यान नहीं दिया, लेकिन यह विचार व्यक्त किया कि अनुपालन सुनिश्चित करना मुश्किल होगा। हमें यह भी बताया गया कि ई. पी. सी. ए. के पास ऐसा निर्देश देने का कोई अधिकार क्षेत्र या अधिकार नहीं है। हालाँकि, यह वर्तमान समय में चिंता का विषय नहीं है।

59. ई. पी. सी. ए. ने बैठक में यह भी बताया कि बी. एस.-4 के अनुरूप वाहन बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों की तुलना में 80 प्रतिशत कर्णों के प्रदूषण को कम करते हैं, लेकिन इसका भी कोई प्रभाव नहीं पड़ा

60. ई. पी. सी. ए. द्वारा बुलाई गई बैठक के बाद सी. पी. सी. बी. ने 10 दिसंबर, 2016 को एस. आई. ए. एम. को पत्र लिखा था जिसमें दोहराया गया था कि 1 अप्रैल, 2017 से पूरे देश में बी. एस.-4 ईंधन उपलब्ध होगा और वाहन उद्योग को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बी. एस.-3 के अनुरूप वाहनों का स्टॉक 19 अक्टूबर, 2016 को आयोजित बैठक के कार्यवृत्त में उल्लिखित कारणों से उस तारीख से पहले समाप्त हो

जाए। एस. आई. ए. एम. पर भी इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ा। इसलिए, उनकी समस्याओं के लिए ई. पी. सी. ए. को दोषी ठहराना हस्तक्षेप करने वालों के लिए अनुचित है।

61. यद्यपि वायु प्रदूषण के मुद्दे को देखा जा सकता है, यह महसूस करने का समय है कि हवा को साफ करने के लिए एक सामूहिक प्रयास की आवश्यकता है। इस प्रक्रिया में हस्तक्षेप करने वालों की बहुत बड़ी भूमिका होती है और उन्हें अब हम सभी के लाभ के लिए अपनी जिम्मेदारी के प्रति जागना चाहिए।

निष्कर्ष

62. ऊपर दिए गए कारणों से, हम विद्वान न्यायमित्र द्वारा दायर 2017 की आई. ए. संख्या 494 और बजाज ऑटो लिमिटेड द्वारा 2017 की आई. ए. संख्या 487 की अनुमति देते हैं। ऑटोमोबाइल उद्योग और विक्रेता संघ द्वारा हस्तक्षेप आवेदन और प्रस्तुतियाँ अस्वीकार कर दी जाती हैं।

दिव्या पांडे

आई. ए. को बर्खास्त कर दिया गया।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल "सुवास" की सहायता से अनुवादक **मनीष शर्मा** द्वारा किया गया है ।

अस्वीकरण- इस निर्णय का अनुवाद स्थानीय भाषा में किया जा रहा है, एवं इसका प्रयोग केवल पक्षकार इसको समझने के लिए उनकी भाषा में कर सकेंगे एवं यह किसी अन्य प्रयोजन में काम नहीं ली जायेगी। सभी आधिकारिक एवं व्यवहारिक उद्देश्यों के लिए उक्त निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही विश्वसनीय माना जायेगा एवं निष्पादन एवं क्रियान्वयन में भी उसी को उपयोग में लिया जायेगा।