

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

बनाम

सुनील बंसल और अन्य।

(2009 सिविल अपील संख्या 6392)

18 सितम्बर, 2009

[दलवीर भंडारी और डॉ. मुकुंदकम शर्मा, जेजे.,]

केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 आर 115 (14) (जैसा कि अधिसूचना संख्या जीएसआर 686 (ई) दिनांक 20.10.2004 द्वारा डाला गया) -द्रव्यमान उत्सर्जन मानक - चार पहिया वाहनों के लिए बीएस- III - 01.04.2005 से निर्मित चार पहिया वाहन एनसीआर और कुछ चयनित शहरों में केवल बीएस-III प्रमाणपत्र होने पर ही चलने की अनुमति है- अंतर-राज्य परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट पर चलने वाले वाहनों को छूट दी गई है- याचिकाकर्ता बहादुरगढ़ से बदरपुर तक एनसीआर के भीतर एलपीजी सिलेंडरों के परिवहन के लिए निविदाएं आमंत्रित कर रहे हैं। डिपो- यदि 01.04.2005 को या उसके बाद निर्मित ट्रकों को बीएस-III उत्सर्जन मानदंडों का पालन करना होगा और 12 वर्ष से अधिक पुराना नहीं होना चाहिए- इच्छुक बोलीदाताओं में से एक चुनौती - उच्च न्यायालय ने उस बोली लगाने वाले को इसमें भाग लेने का हकदार माना। निविदा प्रक्रिया -अपील पर, अभिनिर्धारित: उच्च न्यायालय

ने चरणबद्ध तरीके से वाहन प्रदूषण को कम करने के लिए जारी की गई अधिसूचना को गलत पढ़ा - विधानमंडल शहर में चलने वाले सभी वाहनोपर प्रतिबंध नहीं लगा सकता था, जो बीएस-III के अनुरूप नहीं थे क्योंकि इससे पूरी तरह अराजकता पैदा हो जाती - 01.04.2005 से पहले निर्मित वाहनों को चलाने की अनुमति देने से 01.04.2005 के बाद निर्मित वाहनों के चलने पर प्रतिबंध में कोई भेदभाव नहीं होता है, जो बीएस-III शिकायत अनुरूप नहीं थे, क्योंकि वे विभिन्न श्रेणियों में आते थे। मांगी गई वस्तुओं के साथ वर्गीकरण का स्पष्ट संबंध है। हासिल किया जाना है- आर.90(7) के प्रावधान में स्पष्ट किया गया है कि एनसीआर में पंजीकृत वाहन, एनसीआर में स्थित दो बिंदुओं के बीच सामान को तभी उठाएगा या उतारेगा जब वह बीएस-III अनुपालन-पर्यावरण कानून के अनुरूप हो।

केंद्र सरकार ने दिनांक 20.10.2004 को अधिसूचना संख्या जीएसआर 686 (ई) जारी की, जिसके तहत केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 115 में उप-नियम (14) डाला गया। इसमें बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानकों-भारत स्टेज-III को निर्धारित किया गया, जिसे यूरो-III कहा जाता है। चार पहिया वाहनों के लिए। अधिसूचना के अनुसार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अधिकार क्षेत्र के भीतर अंतर राज्य परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट पर चलने वाले चार पहिया वाहनों को छोड़कर, 01.04.2005 से निर्मित चार पहिया परिवहन वाहन और कुछ अन्य चयनित शहरों को केवल तभी परिचालन की अनुमति दी

जाएगी, जब उनके पास भारत स्टेज-III प्रमाणपत्र होगा। अपीलकर्ता ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के बहादुरगढ़ से बदरपुर डिपो तक और वहां से दिल्ली के एलपीजीवितरकों तक एलपीजीसिलेंडरों के परिवहन के लिए निविदाएं आमंत्रित की। पात्रता मानदंड यह था कि यदि ट्रकों का निर्माण 01.04.2005 को या उसके बाद किया गया है तो उन्हें बीएस-III उत्सर्जन मानदंडों का पालन करना चाहिए और निविदाएं आमंत्रित करने के नोटिस जारी होने के महीने से ट्रक 12 वर्ष से अधिक पुराना नहीं होना चाहिए। प्रतिवादी नंबर 1 ने पात्रता मानदंड को चुनौती दी। हाई कोर्ट ने रिट याचिका खारिज कर दी। प्रतिवादी नं. 1 ने एक और रिट याचिका दायर की जिसमें अपीलकर्ता को मूल्य बोलियों में भाग लेने के लिए अपनी कंपनियों को बुलाने और शामिल करने के निर्देश देने की प्रार्थना की गई। हाई कोर्ट ने इसकी इजाजत दे दी। इसलिए वर्तमान अपील पेश की।

कोर्ट ने अपील स्वीकार करते हुए अभिनिर्धारित किया:-

1.1 प्रदूषण को कम करने के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए इस न्यायालय के निर्देशों के अनुसरण में केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचनाएँ जारी की गईं। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अधिसूचना की स्पष्ट व्याख्या के अनुसार, केवल वे वाहन ही राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में चलेंगे जिनका निर्माण 01.04.2005 या उसके बाद हुआ हो और बीएस-III मानदंडों का अनुपालन कर रहे हों। 01.04.2005 से पहले निर्मित वाहन और बीएस-I और

बीएस-॥ मानदंडो का अनुपालन करने वाले, लेकिन 15 वर्ष से अधिक पुराने नहीं होने पर भी चल सकते हैं। यह अधिसूचना चरणबद्ध तरीके से वाहन प्रदूषण को कम करने के लिए जारी की गई थी। एक झटके में, विधायिका शहर में चलने वाले उन सभी वाहनों पर प्रतिबंध नहीं लगा सकती थी जो बीएस-॥॥ के अनुरूप नहीं थे क्योंकि इससे पूरी तरह से अराजकता पैदा हो जाती, इसलिए, इसे चरणबद्ध तरीके से पेश किया गया जैसा कि लागू अधिसूचना में किया गया है। [पैरा23, 724 एफ-एच; 725-ए-बी]

1.2. उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि प्रतिवादी नंबर 1 अपीलकर्ता द्वारा शुरू की गई निविदा प्रक्रिया में भाग लेने का हकदार है, जो 01.04.2005 को या उसके बाद निर्मित चार पहिए वाहनों की पेशकश करता है जो यूरो-॥/ भारत स्टेज-॥ अनुरूप है और जिनके पास राष्ट्रीय परमिट/अंतर-राज्य परमिट है। हालांकि, अधिसूचना - जी एसआर 686(ई) दिनांक 20.10.2004 का अवलोकन, जो चरणबद्ध तरीके से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर प्रदूषण को नियंत्रित करने के उद्देश्य से जारी किया गया था, यह स्पष्ट करता है कि 01.04.2005 से पहले निर्मित वाहनों को अनुमति दी जा रही है टूल्पाई वे से भी 01.04.2005 के बाद निर्मित उन वाहनों को चलाने पर लगे प्रतिबंध को उल्लंघन या भेदभाव नहीं करता है जो भारत स्टेज-॥॥ के अनुरूप नहीं थे क्योंकि वे स्पष्ट रूप से विभिन्न श्रेणियों में आते थे। इसके अलावा, अन्य अधिसूचना जीएसआर 37(ई) दिनांक

20.01.2009 जो अन्य बातों के साथ साथ नियम 90 में उपनियम(7) में प्रावधान जोड़ती है, यह स्पष्ट करती है जहां ऐसा वाहन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में पंजीकृत है, वहां इसे उठाया या सेट नहीं किया जाएगा। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में स्थित दो बिंदुओं के बीच माल को तब तक डाउनकरे जब तक कि वह बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानकों (भारत स्टेज-III) के अनुरूप न हो। [पैरा 24 और 25][725-बी-एफ]

1.3. वर्गीकरण इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए आवश्यक है कि सभी वाहनों को एक झटके में सड़क पर चलने से प्रतिबंधित नहीं किया जा सकता था। इसलिए, कानून द्वारा प्राप्त किए जाने वाले उद्देश्यों के साथ वर्गीकरण का स्पष्ट संबंध है। इसके पीछे का तर्क कहा गया है एक अधिसूचना यह है कि पुराने वाहनों को नियत समय में स्वचालित रूप से बाहर कर दिया जाएगा और नए वाहनों को उत्सर्जन मानदंडों को धीरे धीरे बढ़ाने के लिए भारत स्टेज-III मानदंडों का पालन करना होगा, जिससे इस कोर्ट द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार वायु प्रदूषण पर अंकुश लगाया जा सके। एम सी मेहता का मामला, अधिसूचना में उक्त वर्गीकरण का उद्देश्य भारत III उत्सर्जन मानदंडों को क्रमिक रूप शामिल करने के लिए एक तंत्र प्रदान करके पर्यावरण में धीरे-धीरे सुधार करना है। उसी के मद्देनजर यदि प्रतिवदी की दलील स्वीकार कर ली जाती है, तो यह एम सी मेहता में इस न्यायालय के निर्देश की अस्वीकृति होगी। मेहता का मामला और दिनांक 20.10.2004 और 20.01.2009 की अधिसूचनाओं का प्रभाव भी निराशा

जनक होगा। इसके अलावा, दिनांक 20.01.2009 की अधिसूचना द्वारा जोड़े गए नियम 90 के उप-नियम (7) के प्रावधान की वैधता के लिए किसी भी चुनौती के अभाव में, उक्त प्रावधान को वैध माना जाना चाहिए और इसे पूर्ण प्रभाव दिया जाना चाहिए। लिया गया दृष्टिकोण ही एकमात्र संभव और अपेक्षित दृष्टिकोण है जिसका अनुमान संशाधित प्रावधानों को पढ़ने से लगाया जा सकता है जो स्पष्ट प्रकृति का है। हाई कोर्ट ने अधिसूचना को गलत तरीके से पढ़ा और गलत समझा। इस प्रकार, उच्च न्यायालय का आक्षेपित निर्णय निरस्त किया जाता है। [पैरा 26 और 27][725 एफ-एच; 726-ए-ई]

एम.सी. मेहता बनाम भारत संघ और अन्य। 1998 (6) एससीसी 63; हरकचंद रतनचंद बांठिया और अन्य आदि बनाम यूनियन आफ इंडिया और अन्य। (1969) 2 एससीसी 166, संदर्भित।

केस कानून संदर्भ:

1998(6) एससीसी 63	उल्लेखित	पैरा 3
1969(6) एससीसी 166	उल्लेखित	पैरा 17

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील संख्या 6392/2009

दिल्ली उच्च न्यायालय रिट याचिका (सी) संख्या 5532, नई दिल्ली सुधीर चंद्रा, परिजात सिन्हा, रेशमनी रिया सिन्हा और देबप्रिया समान्ता अपीलार्थी की ओर से।

सुधीर नंद्रजोग, पी.पी. मल्होत्रा एसजी (एनपी), आशा जी नायर, डी.एस. माहरा, के.के. मानी, अंकित स्वरूप, सिद्धार्थ, सुब्रमण्यम प्रसाद रेस्पोंडेंट की ओर से।

न्यायालय का निर्णय दलवीर भंडारी, जे. द्वारा सुनाया गया।

1. अवकाश स्वीकृत।

2. अपीलकर्ता भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने 29 अक्टूबर 2007 को 2007 की रिट याचिका संख्या 5532 में पारित दिल्ली उच्च न्यायालय के फैसले के खिलाफ यह अपील दायर की है।

3. इस मामले में शामिल मुख्य मुद्दे की उचित सराहना करने के लिए ऐतिहासिक परिप्रेक्ष्य का मूल्यांकन करना अनिवार्य है। अधिसूचना संख्या जीएसआर 686(ई) दिनांक 20 अक्टूबर 2004 जारी है जिसके द्वारा केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 115 में उप-नियम (14) डाला गया था। यह उप-नियम बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानकों को निर्धारित करता है (भारत स्टेज चरण-III जिसे लोकप्रिय रूप से यूरो-III कहा जाता है) चार पहिया वाहनों के लिए। यह अधिसूचना एम. सी. मेहता के केस में इस अदालत के फैसले पर आधारित थी। मेहता बनाम भारत संघ और अन्य (1998) 6 एससीसी 63। 20 अक्टूबर, 2004 की अधिसूचना का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है:-

“(1) इन नियमों को केंद्रीय मोटर वाहन कहा जा सकता है।  
(चौथा संशोधन) नियम, 2004।

“(2) वे लागू होंगे-

(ए) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और सिकंदराबाद, अहमदाबाद, पुणे, सूरत सहित मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, बेंगलूर, हैदराबाद, कानपुर, आगरा शहरों में 1 अप्रैल 2005 से निर्मित चार पहिया वाहनों के संबंध में इन शहरों के अधिकार क्षेत्र के भीतर अंतर राज्य परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट पर चलने वाले चार पहिया परिवहन वाहनों के संबंध में; और

(बी) देश के अन्य क्षेत्रों में, ऐसी तारीख से जो केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित की जाए।

स्पष्टीकरण- इस उप-नियम में “राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र” का वही अर्थ होगा जो राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड अधिनियम, 1985 (1985 का 2) की धारा 2 में खंड (एफ) में दिया गया है।”

4. अपीलकर्ता के अनुसार, अधिसूचना दिनांक 20.10.2004 यह स्पष्ट रूप से स्पष्ट करती है कि अंतर राज्य परमिट या राष्ट्रीय परमिट पर चलने वाले चार पहिया वाहनों को छोड़कर, 01.04.2005 से निर्मित चार पहिया परिवहन वाहन या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और कुछ अन्य चयनित



शहरों के अधिकार क्षेत्र के भीतर अखिल भारतीय पर्यटक परमिट को केवल तभी अनुमति दी जाएगी, जब उनके पास भारत स्टेज-III प्रमाणपत्र होगा। दूसरे शब्दों में, 31.03.2005 के बाद निर्मित सभी वाहनों के लिए भारत स्टेज-III प्रमाणपत्र प्राप्त करना अनिवार्य हो गया।

5. एम.सी. मेहता (सुप्रा) में के अनुसार, इस अदालत ने पर्यावरण की सुरक्षा और सुधार की तात्कालिकता और महत्व को समझते हुए अधिकारियों को दिल्ली में वाहन प्रदूषण की गंभीर समस्या से निपटने के लिए तत्काल कदम उठाने का निर्देश दिया। अदालत राज्य प्रशासन की उदासीनता से व्यथित थी जब भारत सरकार द्वारा प्रकाशित श्वेत पत्र के अनुसार, वाहन प्रदूषण ने वायु प्रदूषण में 70 प्रतिशत योगदान दिया, जबकि 1970 में यह 20 प्रतिशत था। उक्त श्वेत पत्र में प्रमुख कार्यों के कार्यान्वयन के लिए 01.04.1998 की समय सीमा प्रस्तावित की गई थी। कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया, यह उल्लेख करना उचित होगा कि श्री भूरे लाल के नेतृत्व वाले प्राधिकरण ने वायु गुणवत्ता में तत्काल सुधार के लिए कुछ उपाय प्रस्तावित किये थे और एक समय सीमा भी दी थी लेकिन समिति की उन महत्वपूर्ण सिफारिशों को लागू नहीं किया गया। भूरे लाल समिति ने इस अदालत में दायर अपनी कार्रवाई रिपोर्ट में समय-सीमा के भीतर निम्नलिखित उपायों का भी प्रस्ताव रखा:

निर्धारित समय-सीमा

- ए सार्वजनिक परिवहन(स्टेज कैरिज)  
को 10000 बसों तक बढ़ाना 01-04-2001
- बी जैसा कि प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित  
है और पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय  
द्वारा सहमति व्यक्त की गई है, एनसीटी दिल्ली 1-9-1998  
से सीसायुक्त पेट्रोल का उन्मूलन।
- सी सभी पेट्रोल-फिलिंग स्टेशनों पर दो स्ट्रोक 31-12-1998  
इंजन वाहनों के लिए केवल प्रीमिक्स  
पेट्रोल की आपूर्ति।
- डी 1990 से पहले के सभी ऑटो और टैक्सियों 31-3-2000  
को स्वच्छ ईंधन वाले नए वाहनों से बदलना।
- ई 1990 के बाद के सभी ऑटो और टैक्सियों  
को स्वच्छ ईंधन वाले नए वाहनों से बदलने 31-3-2001  
के लिए वित्तीय प्रोत्साहन।
- एफ सीएनजी या अन्य स्वच्छ ईंधन को छोड़कर 1-4-2000  
8 साल पुरानी बसें नहीं चलेंगी।
- जी संपूर्ण सिटी बस बेडे (डीटीसी और निजी)

	को लगातार सीएनजी पर एकल-ईंधन मोड में परिवर्तित किया जाएगा।	31-3-2001
एच	अंतरराज्यीय बसों के प्रवेश के कारण होने वाले प्रदूषण से बचने के लिए उत्तर और दक्षिण- पश्चिम में प्रवेश बिंदुओं पर नए आईएसबीटीएस बनाए जाएंगे।	31-3-2000
आई	गेल 9 से 80 सीएनजी आपूर्ति आउटलेटों में तेजी लाएगा और विस्तार करेगा।	31-3-2000
जे	दो स्वतंत्र ईंधन परीक्षण प्रयोगशालाएं स्थापित की जाएंगी।	1-6-1999
के	चरण में वाणिज्यिक वाहनों के लिए निरीक्षण और स्वचालित रखरखाव सुविधाएं स्थापित की जाएंगी।	तुरंत
एल	व्यापक आई/एम परिवहन विभाग और निजी क्षेत्र द्वारा शुरू किया जाने वाला कार्यक्रम।	31-3-2000
एम	सीपीसीसबी/डीपीसीसी नए स्टेशन स्थापित करेगा और गंभीर प्रदूषकों के लिए मौजूदा वायु-गुणवत्ता	

6. इस न्यायालय ने श्री भूरे लाल समिति द्वारा दिये गये निर्देशों तथा निर्धारित समय-सीमा को मंजूरी दे दी। अदालत ने निर्देश दिया कि समिति की सिफारिश का सख्ती से पालन किया जाएगा सभी प्राधिकारियों द्वारा जो प्रभावी भी होंगे और वाहन प्रदूषण की समस्या से निपटने के लिए पर्याप्त कदम उठाए जाएंगे।

7. इस न्यायालय के निर्देशों के अनुसार, केंद्र ने इस संबंध में विभिन्न अधिसूचनाएं जारी की। 1.6.1999 को, केंद्र सरकार ने यूरो-1/भारत स्टेज-1 (बीएस-1) उत्सर्जन मानदंडों को लागू करने वाली एक अधिसूचना जारी की। जिसके अनुसार 1.6.1999 के बाद निर्मित वाहनों को बीएस-1 मानदंडों का पालन करना था। केंद्र सरकार ने 31.1.2000 को यूरो-11/बीएस-11 उत्सर्जन मानदंडों को लागू करने वाली एक और अधिसूचना जारी की, जिसके अनुसार 1.3.2000 के बाद निर्मित वाहनों को बीएस-11 मानदंडों का पालन करना होगा।

8. दिनांक 20.10.2014 की अधिसूचना की स्पष्ट व्याख्या यह थी कि 1.4.2005 के बाद निर्मित और बीएस-111 मानदंडों का अनुपालन करने वाले वाहन और 1.4.2005 से पहले निर्मित वाहन बीएस-1 और बीएस-11 मानदंडों का अनुपालन करते हैं लेकिन इससे अधिक नहीं। 15 वर्ष से अधिक पुरानी कारें राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में चल सकती हैं। उक्त अधिसूचना

में, अंतर राज्य परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट रखने वाले लेकिन 1.4.2005 को या उसके बाद निर्मित होने के बावजूद बीएस-III मानदंडों का अनुपालन नहीं करने वाले चार पहिया परिवहन वाहनों के संबंध में एक अपवाद प्रदान किया गया है, जो अपवाद है यह तभी लागू होगा जब ऐसे वाहन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से परे अंतर राज्य मार्गों पर चल रहे हों। दूसरे शब्दों में, ऐसे वाहन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और अधिसूचना में उल्लिखित अन्य शहरों के भीतर नहीं चल सकते।

9. अपीलकर्ता भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने कानूनी स्थिति को देखते हुए, 30.3.2007 को बहादुरगढ़ के पियाला में अपने बॉटलिंग प्लांट से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) सिलेंडरों के परिवहन के लिए निवेदाएं आमंत्रित करने का नोटिस जारी किया। बदरपुर डिपो और वहां से दिल्ली के भीतर अपने एलपीजी वितरकों के गोदामों तक। निवेदाएं आमंत्रित करने वाले नोटिस के अनुबंध के विशेष शर्तों खंड 9.3(ए) और 9.3(बी) में निर्धारित किया गया है कि दिल्ली के लिए पेश किए गए ट्रकों को 1.4.2005 या उसके बाद निर्मित होने पर बीएस-III उत्सर्जन मानदंडों का पालन करना चाहिए और ट्रक की आयु 12 साल से अधिक नहीं होनी चाहिए। निवेदाएं आमंत्रित करने के लिए नोटिस जारी होने के महीने से 12 वर्ष से अधिक समय, जैसा कि ट्रक के "पंजीकरण प्रमाण पत्र पुस्तिका से पता चलता है।

10. यह उल्लेख करना उचित होगा कि प्रतिवादी संख्या 1 ने बोलीदाताओं द्वारा पेश किए जाने वाले ट्रकों की पात्रता मानदंड को चुनौती देते हुए दिल्ली उच्च न्यायालय में 2007 की एक रिट याचिका संख्या 2882 दायर की। दिल्ली उच्च न्यायालय ने 10.05.2007 को उक्त रिट याचिका को यह कहते हुए खारिज कर दिया कि प्रतिवादी नंबर 1 रिट क्षेत्राधिकार के अभ्यास में हस्तक्षेप का मामला बनाने में सक्षम नहीं था। यह नहीं कहा जा सकता कि अपीलकर्ता भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा तय की गई निविदा शर्तें केंद्रीय मोटर वाहन नियमों या सुप्रीम कोर्ट के निर्देशों के तहत जारी मानदंडों और अधिसूचनाओं को उल्लंघन हैं। 15 वर्ष से कम पुराने वाहनों को अनुमति देने का निर्णय, भले ही वे बीएस-11 मानदंडों के अनुरूप न हो, इस शर्त के अधीन कि 24.10.2001 के बाद भारत स्टेज-11 मानदंडों के अनुरूप नहीं होने वाले वाहनों का कोई नया पंजीकरण नहीं किया जाएगा। और 1.4.2005 के बाद पंजीकृत वाहन बीएस-111 मानदंडों के अनुरूप होंगे, इसका उद्देश्य वाहन प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए उत्सर्जन मानदंडों का पालन करने की चिंता को संबोधित करते हुए पुराने वाहनों को प्रगतिशील तरीके से समाप्त करना है।

11. प्रतिवादी संख्या 1 ने 27.7.2007 को एक और रिट याचिका संख्या 5532/2017 दायर की जिसमें अपीलकर्ता भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड को प्रतिवादी संख्या 1 और उसके भाइयों के स्वामित्व वाली

कंपनियों/ फर्मों को भाग लेने के लिए बुलाने और शामिल करने के निर्देश देने के लिए अन्य बातों के साथ साथ प्रार्थना की गई मूल्य बोली में; नोटिस के मानक नियमों और शर्तों के खंड 9.3 (बी) की गलत धारणा और व्याख्या पर प्रतिवादी नंबर 1 और उसके भाइयों के स्वामित्व वाली कंपनियों/ फर्मों को मूल्य बोली से बाहर न करने के लिए अपीलकर्ता भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड को निर्देश देने के लिए निविदाएं आमंत्रित करना।

12. केंद्र सरकार ने 20.1.2009 को केंद्रीय मोटर वाहन (प्रथम संशोधन) नियम, 2009 में संशोधन के लिए एक अधिसूचना जारी की। वाहन नियम, 1989। 2009 के संशोधनों में, केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 90 के उपनियम (7) में एक प्रावधान जोड़ा गया था। उक्त प्रावधान में प्रावधान है कि जहां "ऐसी वाहन पंजीकृत है राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में स्थित दो बिन्दुओं के बीच माल नहीं उठाएगा या सेट नहीं करेगा जब तक कि यह नियम 115 के उपनियम (14) में निर्दिष्ट बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानकों (बीएस-III) के अनुरूप न हो।

13. दिनांक 20.10.2004 की अधिसूचना की व्याख्या के अनुसार, दिल्ली उच्च न्यायालय ने पाया कि "यह स्पष्ट है कि राष्ट्रीय या अंतर-राज्यीय परमिट रखने वाला भारत स्टेज-III मानदंडों का अनुपालन करने

वाला वाहन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में चल सकता है या दिल्ली, तब और भी अधिक जब पुराने और कम कुशल और उस तिथि से पहले निर्मित वाहनों को दिल्ली की सड़कोपर चलने की अनुमति है।" अदालत ने आगे कहा कि प्रतिवादी नंबर 1 द्वारा संबंधित नियमों की जो "व्याख्या मांगी गई है, अगर उसे लागू किया गया तो उसके भी बेटुके परिणाम होंगे। इसका परिणाम यह होगा कि जबकि प्रतिवादी नंबर 1 उन माल ढुलाई के संबंध में जो अपेक्षाकृत नए हैं और 1.4.2005 के बाद निर्मित हैं और यूरो-11/भारत स्टेज-11 के अनुरूप भी हैं।

14. अपीलकर्ता के अनुसार, उच्च न्यायालय ने दिनांक 20.10.2004 की अधिसूचना को गलत समझा और गलत पढ़ा है, जो स्पष्ट रूप से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर चरणों में प्रदूषण को नियंत्रित करने के उद्देश्य से बनाई गई थी। 1.4.2005 से पहले निर्मित पुराने वाहनों को चलाने की अनुमति दिए जाने का तथ्य 1.4.2005 के बाद निर्मित वाहनों के चलने पर प्रतिबंध के खिलाफ कोई शिकायत नहीं थी, क्योंकि वे विभिन्न श्रेणियों में आते थे। वर्गीकरण इस तथ्य के कारण आवश्यक हो गया था कि सभी वाहनों को एक झटके में चलने से प्रतिबंधित नहीं किया जा सकता था क्योंकि इससे पूरे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अराजकता पैदा हो जाती।

15. अपीलकर्ता ने यह भी प्रस्तुत किया कि अधिसूचना के पीछे की नीति यह थी कि भविष्य में, पुराने वाहनों को उनके निर्माण की तारीख से



12 वर्ष पूरे होने पर स्वचालित रूप से चरणबद्ध किया जाएगा और नए वाहनों को आवश्यक रूप से भारत स्टेज-III मानदंडों का पालन करना होगा। धीरे-धीरे उत्सर्जन मानदंडों में सुधार होगा और 12 वर्षों में सभी वाहन कम से कम भारत स्टेज-III के अनुरूप होंगे। अपीलकर्ता ने प्रस्तुत किया कि केंद्र सरकार द्वारा दिनांक 20.1.2009 को जारी अधिसूचना में केंद्रीय मोटर वाहन नियम के नियम 90 के उप-नियम 7 में निम्नलिखित परतुक जोड़ा गया है।

“बशर्ते कि जहां ऐसा वाहन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में पंजीकृत है, वह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में स्थित दो बिंदुओं के बीच माल नहीं उठाएगा या उतारेगा जब तक कि वह उप-नियम में निर्दिष्ट द्रव्यमान उत्सर्जन मानकों (भारत स्टेज-III) के अनुरूप (14) नियम 115 के न हो।”

16. अपीलकर्ता के अनुसार, स्पष्टीकरण संशोधन ने यह स्पष्ट कर दिया है कि राष्ट्रीय परमिट रखने वाले, लेकिन 1.4.2005 के बाद निर्मित वाहन भी राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर नहीं चल सकते, जब तक कि वे भारत स्टेज-III के अनुरूप न हों। अपीलकर्ता के अनुसार, यह वर्गीकरण अधिसूचना के उद्देश्य को पूरा करता है, अर्थात्, भारत स्टेज-III उत्सर्जन मानदंडों का अनुपालन करने वाले वाहनों को क्रमिक रूप शामिल करने और पुराने वाहनों को धीरे-धीरे बाहर करने का प्रावधान करके राष्ट्रीय राजधानी

क्षेत्र में पर्यावरण में क्रमिक सुधार इसके साथ ही। इसलिए, कानून के उद्देश्य के साथ वर्गीकरण का स्पष्ट संबंध है।

17. अपीलकर्ता ने हरकचंद रतनचंद बांठिया और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य (1969) 2 एससीसी 166 पैरा 26 में इस अदालत के फैसले पर भरोसा किया है, जिसमें अदालत ने इस प्रकार कहा था:

“26.....जब किसी कानून को संविधान के अनुच्छेद 14 के उल्लंघन के रूप में चुनौती दी जाती है तो सबसे पहले यह आवश्यक है कि कानून में अंतर्निहित नीति और इसके द्वारा प्राप्त किए जाने वाले उद्देश्य का पता लगाना। अधिनियम की नीति और उद्देश्य सुनिश्चित करने के बाद न्यायालय को इसकी वैधता की जांच करने के लिए दोहरी परीक्षा लागू करनी होगी (1) क्या वर्गीकरण तर्कसंगत है और एक समझदार अंतर पर आधारित है जो एक साथ समूहीकृत व्यक्तियों या चीजों को छोड़े गए अन्य लोगों से अलग करता है। समूह का और (2) क्या भेदभाव के आधार का उसकी स्वीकृति नीति और वस्तु के साथ कोई तर्कसंगत संबंध है।”

18. अपीलकर्ता ने प्रस्तुत किया कि प्रतिवादी नंबर 1 ने वास्तव में ऐसे वाहन खरीदे जो भारत स्टेज-III मानदंडों के अनुरूप नहीं हैं, भले ही

उनका निर्माण दिनांक 20.10.2014 की अधिसूचना के बाद किया गया था और राष्ट्रीय परमिट प्राप्त करके इसे रोकने की कोशिश की गई।

19. दूसरे शब्दों में, अपीलकर्ता का मुख्य तर्क यह है कि संपूर्ण अधिसूचना इस न्यायालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुरूप प्रदूषण को कम करने के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए है। उक्त निर्देशों को केवल राष्ट्रीय, अंतर राज्यीय या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट प्राप्त करने से विफल नहीं किया जा सकता है। अपीलकर्ता के अनुसार, अधिसूचना यह स्पष्ट करती है कि दिल्ली में वे वाहन चल सकते हैं जो बीएस-III उत्सर्जन मानदंडों का अनुपालन करते हुए 1.4.2005 या उसके बाद निर्मित हुए हैं। अपीलकर्ता के अनुसार अधिसूचना दिनांक 20.10.2004 के बाद किसी भी विवाद की कोई गुंजाइश नहीं है और उच्च न्यायालय ने अधिसूचना को पूरी तरह से गलत पढ़ा है और गलत समझा है और परिणामस्वरूप, उच्च न्यायालय का निर्णय रद्द किया जाना चाहिए।

20. प्रतिवादी ने प्रस्तुत किया कि केंद्र सरकार द्वारा जारी अधिसूचना जीएसआर 686-(ई) दिनांक 20 अक्टूबर 2004 के तहत यूरो-III/भारत स्टेज-III उत्सर्जन मानदंड केवल राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र सहित कुछ शहरों में पेश किए गए थे। उक्त अधिसूचना के अनुसार 1.4.2005 के बाद निर्मित वाहनों को यूरो-III/बीएस-III के उत्सर्जन मानकों का पालन करना होगा। ऐसी अधिसूचना में एक अपवाद प्रदान किया गया था जिसके अनुसार

वाहनों को पंजीकरण प्राप्त हो रहा है अंतर राज्य के तहत राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र और कुछ अन्य चयनित शहरों के भीतर परमिट या राष्ट्रीय परमिट या अखिल भारतीय पर्यटक परमिट को भारत स्टेज-III। उत्सर्जन मानदंडों के अनुपालन से छूट दी गई थी और उन्हें भारत स्टेज-II। उत्सर्जन मानदंडों द्वारा शासित होने की अनुमति दी गई थी। ऐसा इस कारण से किया गया था, पेट्रोलियम कंपनियों पूरे भारत में यूरो-III। वाहन के लिए आवश्यक ईंधन उपलब्ध नहीं करा सकीं, क्योंकि ऐसे राष्ट्रीय परमिट वाले वाहनों को कई शहरों से होकर गुजरना पड़ता था जहां ऐसी अधिसूचना लागू नहीं थी। इसलिए, ऐसी छूट केवल उन वाहनों को दी गई थी जो उन शहरों के बाहर चल रहे थे जहां वर्तमान अधिसूचना लागू नहीं थी।

21. उत्तरदाताओं के अनुसार, उपरोक्त अधिसूचनाओं और निर्णय को संयुक्त रूप से पढ़ने पर, यह कहा जा सकता है कि वाहन भले ही 1.6.1999 से पहले निर्मित किए गए हों, भले ही वे यूरो-I/भारत स्टेज-I। उत्सर्जन मानदंडों के अनुरूप न हों और 15 वर्ष के भीतर अपने परमिट के अनुसार परिचालन कर सकते हैं। ऐसे वाहनों को अनुमति देने का निर्णय जो 15 वर्ष से कम पुराने हैं, भले ही वे किसी भी उत्सर्जन मानकों के अनुरूप न हों, ई-नियंत्रण वाहनों के लिए उत्सर्जन मानदंडों का पालन करने की चिंता को संबोधित करते हुए पुराने वाहनों को प्रगतिशील तरीके से हटाने का इरादा है। उन वाहनों के नए पंजीकरण की अनुमति न देकर

प्रदूषण, जो उनकी विनिर्माण तिथि के अनुसार लागू उत्सर्जन मानदंडों के अनुरूप नहीं है।

22. हमने पक्षों के विद्वान वकील को सुना है लंबाई और आक्षेपित निर्णय, अधिनियम के प्रावधानों, प्रासंगिक अधिसूचनाओं और मोटर वाहन नियमों का ध्यानपूर्वक अध्ययन किया।

23. पूरे विवाद को उचित परिप्रेक्ष्य में ठीक से समझना होगा। केंद्र सरकार द्वारा जारी अधिसूचनाएं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रदूषण को कम करने के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए इस न्यायालय के निर्देशों के अनुसार जारी की गई थी। जारी अधिसूचना की स्पष्ट व्याख्या के अनुसार, केवल वे वाहन ही राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में चलेंगे जिनका निर्माण 1.4.2005 या उसके बाद हुआ हो और बीएस-3 मानदंडों का अनुपालन कर रहे हों। वाहनों का निर्माण 1.4.2005 से पहले किया गया था और यह बीएस-1 या बीएस-11 का अनुपालन करता था। बीएस एल आई मानदंड पर 15 वर्ष से अधिक पुराने नहीं हों, वे भी चल सकते हैं। यह अधिसूचना चरणबद्ध तरीके से वाहन प्रदूषण को कम करने के लिए जारी की गई थी। एक झटके में, विधायिका शहर में चलने वाले उन सभी वाहनों पर प्रतिबंध नहीं लगा सकती थी जो बीएस-111 के अनुरूप नहीं थे क्योंकि इससे पूरी तरह अराजकता पैदा हो जाती, इसलिए, इसे चरणबद्ध तरीके से पेश किया गया था जैसा कि लागू अधिसूचना में किया गया है।

24. उच्च न्यायालय ने 29.10.2007 के अपने आक्षेपित निर्णय द्वारा माना है कि प्रतिवादी संख्या 1 अपीलकर्ता द्वारा शुरू की गई निविदा प्रक्रिया में भाग लेने का हकदार है, जो 1.4.2005 को या उसके बाद निर्मित चार पहिया वाहनों की पेशकश करता है जो यूरो-11/भारत स्टेज-11 के अनुरूप और राष्ट्रीय परमिट/अंतर राज्य परमिट वाले।

25. हालांकि, प्रश्नगत अधिसूचना यानी जीएसआर 686(ई) दिनांक 20.10.2014 का अवलोकन, जो चरणबद्ध तरीके से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के भीतर प्रदूषण को नियंत्रित करने के उद्देश्य से जारी किया गया था, यह स्पष्ट करता है कि 1.4.2005 से पहले निर्मित वाहनों को चलाने की अनुमति देना किसी भी तरह से 1.4.2005 के बाद निर्मित वाहनों के चलने पर प्रतिबंध के खिलाफ कोई भेदभाव या उल्लंघन नहीं करता है, जो भारत स्टेज-111 के अनुरूप नहीं थे क्योंकि वे स्पष्ट रूप से विभिन्न श्रेणियों में आते थे। इसके अलावा, अन्य अधिसूचना जीएसआर 37 (ई) दिनांक 20.1.2009 जो अन्य बातों के साथ साथ नियम 90 में उप-नियम (7) में प्रावधान जोड़ती है, यह स्पष्ट करती है कि जहां ऐसा वाहन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में पंजीकृत है, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में स्थित दो बिंदुओं के बीच तब तक माल उठाएगा या उतारेगा नहीं जब तक कि वह बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानकों (भारत स्टेज-111) के अनुरूप न हो।

26. उपरोक्त वर्गीकरण इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए आवश्यक है कि सभी वाहनों को एक झटके में सड़क पर चलने से प्रतिबंधित नहीं किया जा सकता था। इसलिए, कानून द्वारा प्राप्त किए जाने वाले उद्देश्यों के साथ वर्गीकरण का स्पष्ट संबंध है। उपरोक्त अधिसूचना के पीछे तर्क यह है कि पुराने वाहनों को उचित समय में स्वचालित रूप से चरणबद्ध किया जाएगा और नए वाहनों को उत्सर्जन में धीरे-धीरे वृद्धि के लिए भारत स्टेज-III मानदंडों का पालन करना होगा। एम.सी. मेहता केस में इस न्यायालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार एक मानदंड जिससे वायु प्रदूषण पर अंकुश लगाया जा सके। स्पष्ट रूप से, अधिसूचना में उपरोक्त वर्गीकरण का उद्देश्य भारत-III उत्सर्जन मानदंडों को क्रमिक रूप से शामिल करने के लिए एक तंत्र प्रदान करके पर्यावरण में धीरे-धीरे सुधार करना है। इसी के मद्देनजर, यदि हम प्रतिवादी के तर्क को स्वीकार करते हैं तो यह यह एम.सी. में इस न्यायालय के निर्देश की अस्वीकृति होगी। मेहता का मामला(सुप्रा) और दिनांक 20.10.2004 और 20.1.2009 की अधिसूचनाओं के प्रभाव को भी विफल कर देगा। इसके अलावा, अधिसूचना दिनांक 20.1.2009 द्वारा सम्मिलित नियम 90 के उप नियम (7) के प्रावधान की वैधता के लिए किसी भी चुनौती के अभाव में, उक्त प्रावधान को वैध माना जाना चाहिए और इसे पूर्ण प्रभाव दिया जाना चाहिए। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि जो दृष्टिकोण हमने यहां लिया है वह एकमात्र संभव और इच्छित दृष्टिकोण

है जिसका अनुमान संशोधित प्रावधानों को पढ़ने से लगाया जा सकता है जो स्पष्टीकरण प्रकृति का है।

27. हमारे विचार में, उच्च न्यायालय ने अधिसूचना को गलत तरीके से पढ़ा और गलत समझा है। नतीजन, अपील की अनुमति दी जाती है और उच्च न्यायालय के आक्षेपित फैसले को रद्द कर दिया जाता है।

28. मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में, पार्टियों को अपनी लागत स्वयं वहन करने का निर्देश दिया जाता है।

एन.जे.

अपील की अनुमति



यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी डॉ. सुरभि सिंह (आर.जे.एस.) द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और अधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।