सर्वोच्च अदालत, संयुक्त इजलास

माननीय न्यायाधीश श्री सपना प्रधान मल्ल

माननीय न्यायाधीश श्री सुष्मालता माथेमा

आदेश

०७७-WO-००१९

मुद्दाः-**परमादेशसमेत**।

जुरी नेपालको तर्फबाट तथा आफ्नो हकमा समेत ललितपुर जिल्ला, ललितपुर महानगरपालिका वडा नं. २ सानेपा बस्ने अधिवक्ता शशी बस्नेत-----------------१

जुरी नेपालको तर्फबाट तथा आफ्नो हकमा समेत स्याङजा जिल्ला फेदीखोला गाउँपालिका वडा नं. ४ घर भई हाल काठमाडौं जिल्ला, चन्द्रागिरी नगरपालिका वडा नं. १४ बस्ने चुनबहादुर गुरूङ्ग--१

जुरी नेपालको तर्फबाट तथा आफ्नो हकमा समेत प्यूठान जिल्ला, झिमरूक गाउँपालिका वडा नं. ४ घर भई हाल काठमाडौं जिल्ला किर्तिपुर नगरपालिका वडा नं. २ बस्ने अधिवक्ता विष्णुप्रसाद पोखेरल--------------------------------------१ **रिट निवेदक**

जुरी नेपालमा कार्यरत दाङ जिल्ला, तुल्सीपुर उपमहानगरपालिका वडा नं. १३ घर भई हाल काठमाडौं जिल्ला किर्तिपुर नगरपालिका वडा नं. ३ बस्ने अधिवक्ता बालमाया विश्वकर्मा--१

जुरी नेपालमा कार्यरत बझाङ जिल्ला जयपृथ्वी नगरपालिका वडा नं. १० घर भई हाल काठमाडौं जिल्ला बुढानिलकण्ठ नगरपालिका वडा नं. ३ बस्ने अधिवक्ता सुन्दरबहादुर सेनी---१

विरूद्ध

नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, सिंहदरबार, काठमाडौं--१

नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरबार--------------------------------------१ **विपक्षी**

नेपाल सरकार, भौतिक पुर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सिंहदरबार--------------१

नेपाल सरकार, ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिंचाइ मन्त्रालय, सिंहदरबार------------------१

नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, सिंहदरबार--------------------------१
राष्ट्रिय योजना आयोग, सिंहदरबार--१
भन्सार बिभाग, त्रिपुरेश्वर, काठमाडौं---१

नेपालको संविधानको धारा ४६ र १३३(२) बमोजिम यस अदालतको असाधारण अधिकारक्षेत्र अन्तर्गत दायर हुन आएको प्रस्तुत रिट निवेदनको संक्षिप्त तथ्य एवं आदेश यसप्रकार रहेको छ :-

संक्षिप्त तथ्य

१. **निवेदनको संक्षिप्त व्यहोरा**

सरकारले आर्थिक वर्ष २०७७/०७८ को बजेटमार्फत विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार र अन्तःशुल्क बढाउने निर्णय गरेकोले उपभोक्ताले विद्युतीय गाडीका लागि तिर्ने मूल्यमा करिब दोब्बर वृद्धि हुने देखिन्छ। यसबाट भर्खर बढ्न थालेको विद्युतीय गाडीको माग ठप्प नै हुन जानेछ। यो निर्णय नेपालको संविधान, कानून तथा सरकारको घोषित नीति र प्रतिवद्धता विपरीत रहेको छ। यसरी पेट्रोल, डिजेलबाट चल्ने गाडी प्रोत्साहित गर्दा विदेशी मुद्रा सञ्चितिमा थप भार परी व्यापार घाटा बढ्ने अवस्था सिर्जना भएको छ। अर्कोतिर पेट्रोल, डिजेलको बढ्दो खपतले वायु प्रदुषण बढ्नुका साथै वायु प्रदुषणले जनस्वास्थ्यमा अपुरणीय क्षति पुग्नेछ र विद्युतीय साधनलाई प्रोत्साहन नगर्दा "अफ-पिक" समयको विजुली खेर जाने अवस्था रहन्छ।

इन्धनवाट चल्ने गाडिले १ वर्षमा करिव २ टन कार्वनमोनोअक्साईड उत्सर्जन गर्दछन् तर विद्युतीय गाडिले त्यस्तो प्रदुषण गर्ने धुँवा घटाउदछ। तर आर्थिक ऐन, २०७७ ले विद्युतीय सवारी साधनको भन्सार शुल्कलाई १०% बाट बढाई ८०% बनाइएको छ। ऐ. ऐ. ले विद्युतीय सवारी साधनलाई मोटर पावरको आधारमा ५ भागमा वर्गिकरण गरी ३०% देखि ८०% सम्म अन्तःशुल्क लगाइएको छ। सडक सम्भार दस्तुरलाई ४% बाट वृद्धि गरी ५% पुऱ्याइएको छ। माथि उल्लेखित भन्सार तथा करमा भएको परिवर्तनबाट विद्युतीय सवारी साधनमा लाग्दै आएको भन्सार तथा करमा २९६.०९% देखि ५७९.८२% सम्म वृद्धि भएको छ। यसले गर्दा विद्युतीय सवारी चाहेर पनि सर्वसाधारण जनताको पहुँच भन्दा माथि पुगेको छ।

नेपाल सरकारको आफ्नै अध्ययन अनुसार काठमाडौं र अन्य सहरी क्षेत्रमा वायु प्रदुषणका प्रमुख स्रोत सवारी साधनहरू हुन भनी उल्लेख गरेको छ। त्यस्तो प्रदूषण कम गर्न धुँवा उत्सर्जन नगर्ने साइकल, पैदल यात्रा र विद्युतीय गाडीजस्ता माध्यम प्रवर्द्धन गर्नुको विकल्प छैन। तर आर्थिक ऐन, २०७७ ले विद्युतीय गाडी सम्बन्धी विगत केही वर्षदेखि अंगाल्दै आएको नीतिलाई हठात् त्यागिएको छ। राज्यले पटक पटक नागरिकको स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा अनुचित बन्देज लगाउँदै आएको र हालैको विद्युतीय सवारी

साधनमा भन्सार र अन्तशुल्क बढाउने सरकारको निर्णय स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा अनुचित बन्देज रहेभएको छ।

अतः 'स्वच्छ', 'नविकरणीय' वा 'हरित' ऊर्जाको उत्पादन तथा उपयोगलाई प्रवर्द्धन गर्दै क्रमिक तथा योजनावद्ध रूपमा पेट्रोल तथा डिजललगायतका प्रदुषणजन्य ऊर्जामा निर्भरता घटाउँदै अन्ततः स्वच्छ ऊर्जाद्वारा प्रतिस्थापित गराई देशैभरी जनताले संविधानप्रद्धत्त स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकको उपभोग गर्नसक्ने वातावरण सिर्जना गर्न प्रदेश सरकार, स्थानिय तह, वातावरण एवं जलवायू परिवर्तनको क्षेत्रमा क्रियाशिल संघसंस्था तथा सरोकारवालाहरूसंगको परामर्शमा स्वच्छ, नविकरणीय वा हरित ऊर्जा प्रवर्द्धनका लागि अलग्गै राष्ट्रिय कार्यायोजना बनाएर आगामी आर्थिक वर्षदेखि सरकारको नीति, कार्यक्रम तथा वजेटसमेतमार्फत् कार्यान्वयनमा ल्याउनु भनी विपक्षी प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, अर्थमन्त्रालय एवं राष्ट्रिय योजनासमेतका नाममा परमादेश जारी गरी पाउँ साथै वायुप्रदुषणको नियन्त्रण लगायतका वातावरण संरक्षणार्थ सर्वोच्च अदालतले विगत २०४७ सालको संविधान जारी भएयता जारी गरेका आदेशहरूको मर्म र भावनाअनुरूप यथोचित कार्यान्वयन भए नभएको एवं आदेश तथा फैसलाका कारण वातावारणीय कानुनको विकासमा पर्न गएको प्रभाव एवं आगामी दिनमा अवलम्वन गर्नुपर्ने उपायहरूका सम्बन्धमासमेत सुझाउनका लागि एक विज्ञ तथा सरोकारवालाहरूको प्रतिनिधित्व हुने गरी कार्यदल वा समितिको गठन गरी सो समितिले अध्ययन गरी दिएका सिफारिससमेतका आधारमा विपक्षीहरूका नाउँमा उपयुक्त आदेश जारी गरी पाऊँ। आगामी दिनमा आर्थिक ऐन तथा वजेट तजुमा गर्दा वायु प्रदूषणले जनस्वास्थ्यमा अपुरणीय क्षति पुग्ने विषयलाई ध्यानमा राखी नागरिकको स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हक प्रबर्द्धन हुने गरी आवश्यक व्यवस्था गर्नु गराउनु भनी विपक्षी अर्थमन्त्रालयसमेतको नाममा उपयुक्त आदेश जारी गरी पाउँ भन्ने समेत **बेहोराको निवेदनपत्र।**

२. **कारण देखाउ आदेश**

यसमा के कसो भएको हो? निवेदन मागबमोजिमको आदेश किन जारी हुनु नपर्ने हो ? आदेश जारी हुनुनपर्ने कुनै आधार र कारण भए बाटाका म्यादबाहेक १५ दिनभित्र विपक्षीहरूलाई महान्यायाधीवक्ताको कार्यालयमार्फत् लिखितजवाफ पेश गर्नुहोला भनी यो आदेश र निवेदनको प्रतिलिपिसमेत साथै राखी विपक्षीहरूका नाउँमा म्याद सूचना जारी गरी लिखितजवाफ परे वा अवधि व्यतित भएपछि नियमानुसार गरी पेश गर्नू। साथै निवेदनको विषयबस्तु सार्वजनिक महत्वको भएको र विषय बस्तुको गाम्भिर्यतालाई विचार गर्दा चाडो निर्णय हुनुपर्ने प्रकृतिको देखिंदा सर्वोच्च अदालत नियमावली,२०७४ को नियम ७३ बमोजिम अग्राधिकार प्रदान गरिएको छ। नियमानुसार पेश गर्नुहोला भनी **यस अदालतबाट मिति २०७७।४।१३ मा भएको आदेश।**

३. **संक्षिप्त लिखित जवाफ व्यहोरा**

विपक्षी रिट निवेदकले निवेदनमा उल्लेख गर्नु भएअनुसार नेपाल सरकारको विभिन्न नीति तथा योजनाहरूमा वायु प्रदुषण कम गर्ने, विद्युतीय सवारी साधनलाई प्रोत्साहन गर्ने, नीति कार्यक्रम रहेकोमा विद्युतीय सवारी साधनलाई प्रवर्द्धन गर्नुपर्नेमा निरूत्साहित गर्ने गरी आ.व. ०७७/०७८ का लागि बजेट जारी गर्ने कार्य नेपालको सविधान, प्रचलित कानून, नेपाल सरकारले लिएका नीति अन्तर्राष्ट्रिय कानूनले व्यवस्था गरेको प्रावधान र सर्वोच्च अदालतले गरेको व्याख्या विपरीत भएको भन्ने विषय उल्लेख गर्नुभएको देखिन्छ। सो विषयमा यस मन्त्रालयको के, कस्तो संलग्नता रही यस मन्त्रालयको के, कुन, काम कारबाहीबाट के, कसरी विपक्षीले निवेदनमा उल्लेख गरेबमोजिमको संविधान तथा कानूनी व्यवस्था विपरीत भएको हो सो तथ्य युक्तिगत तथा तर्कसंगतरूपमा विपक्षीले रिट निवेदनमा केहि उल्लेख गर्न सक्नुभएको छैन। जहाँसम्म सरोकारवालाहरूको परामर्शमा स्वच्छ नबिकरणीय वा हरित ऊर्जा प्रवर्द्धनको लागि छुट्टै कार्ययोजना बनाउने, कार्यदल वा समिति गठन गर्ने वा सम्मानित अदालतको गरेको व्याख्या कार्यान्वयन गर्ने भन्ने विषय हो, स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने प्रत्येक नागरिकको मौलिक अधिकारको संरक्षण गर्न वन तथा वातावरणको संरक्षण गर्न, वातावरण र जैविक विविधतामा पर्ने प्रतिकूल वातावरणीय प्रभाव न्यूनीकरण गर्न तथा जलवायु परिवर्तनको चुनौतीलाई सामना गर्न समेतको लागि वातावरण सम्बन्धी प्रचलित कानूनलाई संशोधन र एकीकरण गर्न बनेको विधेयक नेपाल सरकारले संघीय संसदमा पेश गरी संघीय संसदले उक्त विधेयक पारित गरी वातावारण संरक्षण ऐन, २०७६ जारी भई लागू भएको हो। साथै, सो ऐनको दफा ४४ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी नेपाल सरकारबाट वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७ समेत जारी भई कार्यान्वयनमा रहेको सन्दर्भमा हाल काठमाडौं उपत्यकामा रहेको वायु प्रदुषणलाई नियन्त्रण गर्ने प्रयोजनको लागि नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्ले "काठमाडौं उपत्यका वायु प्रदुषण नियन्त्रण कार्ययोजना, २०७६" समेत स्वीकृत गरी लागू भएको अवस्था छ। यसरी रिट निवेदकले उठाएको विषय सम्वोधन हुने नै हुँदा निवेदन मागदावी अनुसारको छुट्टै कार्ययोजना, कार्यदल वा समिति गठन हुनुपर्ने कुनै गुन्जायस वा औचित्यता नभएकोले यस मन्त्रालयलाई विपक्षी बनाई दायर भएको रिटनिवेदन जिकिर निरर्थक छ, खारेज गरिपाउँ भन्नेसमेत बेहोराको **नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालयको लिखितजवाफ।**

स्वच्छ, नवीकरणीय ऊर्जाको उत्पादन, विकास, संरक्षण तथा उपयोगलाई प्रवर्द्धन गर्न यो मन्त्रालयले कार्य गरिरहेको छ। विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगलाई बढाउन नेपाल विद्युत प्राधिकरणले चार्जिङ् स्टेशनहरूको स्थापना गरी प्रवर्द्धनको कार्य गरिरहेको छ। आगामी

दिनमा विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगलाई थप प्रवर्द्धन गर्न नीतिगत व्यवस्थासमेत गरिनेछ। ग्रामीण तथा नवीकरणीय ऊर्जा प्रविधिको क्षेत्रमा अनुदान तथा सरल कर्जाको प्रभावकारी परिचालनका गर्न वित्तिय व्यवस्था सहितको एक केन्द्रीय नवीकरणीय ऊर्जा कोष संचालनमा रहेको छ। वैकल्पिक ऊर्जा प्रविधिको विकास र विस्तारको लागि वैकल्पिक ऊर्जा विकास समिति (गठन) आदेश, २०५३ बमोजिम वैकल्पिक ऊर्जा प्रवर्द्धन केन्द्रको स्थापना भई नवीकरणीय ऊर्जाको विकास, प्रयोग र प्रवर्द्धनको क्षेत्रमा कार्य गरिरहेको छ। यसरी स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकको प्रचलनका लागि विभिन्न निकायहरूको स्थापना भइ उक्त निकायहरूले आआफ्नो कार्ययोजना बनाइ नवीकरणीय तथा हरित ऊर्जा प्रवर्द्धनको लागि कार्य गरिरहेको अवस्थामा सोही विषयमा अलग्गै राष्ट्रिय कार्ययोजना बनाइ रहनु आवश्यक छैन। यस मन्त्रालयलाई विपक्षी बनाइ दायर भएका रिट निवेदनमा सर्वोच्च अदालतबाट भएका फैसला तथा आदेशहरूको कार्यान्वयन गरी सोको जानकारी फैसला कार्यान्वयन निर्देशनालयलाई समेत यस मन्त्रालयले दिइरहेको छ। सर्वोच्च अदालत र मातहतका अदालतबाट भएको फैसलाको कार्यान्वयन गर्न गराउन र सो कार्यको अनुगमन समेतको कार्य गर्न सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम १२९ ले व्यवस्था गरेबमोजिम फैसला कार्यान्वयन निर्देशनालयको स्थापना भइ कार्य गरिरहेको छ। सरकारी वकील सम्बन्धी नियमावली, २०७७ को नियम ११ को उपनियम (१) को खण्ड (घ) बमोजिम महान्यायधिवक्ताको कार्यालयले सम्मानित सर्वोच्च अदालत र मातहतका अदालतबाट भएका फैसला तथा आदेशहरूको कार्यान्वयनको लागि सम्बन्धित संवैधानिक निकाय, मन्त्रालय, सचिवालय, विभाग वा अन्य सरकारी कार्यालयलाई लेखि पठाउने गरेको छ। फैसला कार्यान्वयनका लागि कानूनी र संस्थागत व्यवस्था भै रहेकोले सोही कार्यका लागि पुन कार्यदल बनाइ रहनु पर्ने आवश्यकता छैन। विपक्षी रिट निवेदकले यस मन्त्रालयको के कुन काम कारवाही, कुन निर्णयबाट विपक्षीहरूलाई के कस्तो असर परेको हो सोको कुनै तथ्य उल्लेख गर्न सकेका छैनन्। निवेदकलाई आघात परेको कुरालाई लिखित रूपमा पुष्टि गर्ने वस्तुनिष्ठ आधार र कारण विना हचुवाको भरमा यस मन्त्रालयलाई बिपक्षी बनाई दायर भएको रिट निवदन खारेज भागी छ। रिट निवेदकको संवैधानिक एवं कानूनी हक अधिकारमा आघात पर्ने गरी यस मन्त्रालयबाट कुनै निर्णय वा काम कारवाही नगरिएको हुँदा यस मन्त्रालयको हकमा प्रस्तुत निवेदन खारेज गरिपाउँ भन्नेसमेत बेहोराको **नेपाल सरकार ऊर्जा, जलश्रोत तथा सिंचाई मन्त्रालयको लिखितजवाफ।**

पन्ध्रौं योजनाले विद्युत उत्पादनमा प्रोत्साहन दिएको छ। पन्ध्रौं योजनामा उल्लेख भए अनुसार आ.व. २०७५/७६ सम्ममा नेपालमा विद्युत उत्पादन (जडित क्षमता) १२५० मेगावाट रहेको छ भने आ.व.२१०० सम्मको लक्ष्य ४०००० मेगावाट पुर्‍याउने लक्ष्य रहेको छ। पन्ध्रौं योजनाको ८.१.१ को ४.३ को रणनीति ३ को कार्यनीति ६ मा निजी

क्षेत्र समेतको सहभागितामा विद्युतबाट संचालित सवारी साधनको प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक चार्जिङ्ग स्टेशन क्रमशः स्थापना गरिने भन्ने व्यवस्था गरिएको छ। ऐ.योजनाको नतिजा सूचक (पाना नं ४८२) मा ऊर्जा उपभोगमा नवीकरणीय ऊर्जाको अनुपात बढाउने (आधार वर्षमा ७% आ.व.२१००/०१ मा ५०% पुयाउने लक्ष्य) व्यवस्थाले अप्रत्यक्ष रूपमा विद्युतीय सवारी साधन र स्वच्छ वातावरणलाई प्रश्रय दिएको छ। सहश्राब्दी विकास लक्ष्यको लक्ष्य ७ को गन्तव्य नं. ७ को ७.३.६ मा सार्वजनिक यातायात प्रणालीमा विद्युतीय सवारी साधनको लागि यातायात व्यवस्था विभागलाई जिम्मेवार तोकिएको छ। ऊर्जा तथा जलविद्युतसँग सम्बन्धित सवारी साधनका विषयहरू मध्यमकालीन खर्च संरचना, वार्षिक विकास कार्यक्रम, राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिको बैठकमा समेत छलफल गर्ने गरिएको छ भनी **राष्ट्रिय योजना आयोगका तर्फबाट ऐ. को सचिव श्री केवलप्रसाद भण्डारीको लिखितजवाफ।**

कर महसुल लगाउने, करको दर बढाउने तथा घटाउने भन्ने विषय नेपाल सरकारको अधिकार भएको र नेपाल सरकारले राजश्वको दरमा गरेको परिवर्तनबाट नागरिकको स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा कुनै आघात नपरेको हुँदा विद्युतीय सवारीमा भन्सार शुल्क बढाउने गरी आएको आर्थिक ऐन, २०७७ ले नागरिकको स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा कुनै आघात परेको भन्ने निवेदकको मागदावी आधारहीन भएकोले उक्त रिट निवेदन खारेजभागी छ, खारेज गरीपाउँ। भन्सार विभाग, नेपाल सरकारको ऐन नियम कार्यान्वयन गर्ने निकाय हो। नेपाल सरकारले भन्सार महसुल, कर शुल्क तथा दस्तुर लगाउन, लगाई राखेकोलाई चालु राख्न वा हेरफेर गर्न र राजश्व सम्बन्धि प्रचलित केही नेपाल कानूनलाई संशोधन गर्न समेत आवश्यक भएमा संशोधन गरी प्रत्येक आर्थिक बर्षको लागि आर्थिक ऐन कार्यान्वयनको लागि प्रचलनमा आउने गर्छ। यसरी नेपाल सरकारले प्रचलनमा ल्याएको ऐन नियम कार्यान्वयन गर्ने निकायको रूपमा रहेको यस विभागलाई समेत बिना कारण विपक्षी बनाई दायर गरिएको रिट निवेदन आधारहीन भएकोले खारेजभागी छ, खारेज गरिपाउँ भन्नेसमेत बेहोराको **नेपाल सरकार, अर्थमन्त्रालय, भन्सार विभाग टेकुको लिखितजवाफ।**

नेपालको संविधानको धारा ११९ को उपधारा (३) मा नेपाल सरकारको अर्थमन्त्रीले राजस्व र व्ययको अनुमान प्रत्येक वर्ष जेठ महिनाको १५ गते संघीय संसदमा पेश गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको छ। सोही बमोजिम नेपाल सरकारले करका दरहरू र अन्य राजस्व सम्बन्धी प्रावधान रहेको आर्थिक विधेयक संघीय संसदमा पेश गर्ने व्यवस्था रहेको छ। यसरी नेपालको संविधान बमोजिम करका दरहरू समावेश भएको आर्थिक विधेयक प्रत्येक वर्ष जेठ महिनाको १५ गतेका दिन संघीय संसदमा पेश हुने र उक्त विधेयकमा तोकिएका प्रावधानहरू सोही दिनदेखि लागू हुने व्यवस्था रहेको छ। उल्लिखित संवैधानिक व्यवस्था बमोजिम नेपाल सरकारले आवश्यकता र औचित्यका आधारमा करका दरहरू आर्थिक

विधेयकमार्फत् संघीय संसदमा पेश गरी संसदको दुवै सदनमा दफावार छलफल भई पारित भएको कानूनको आधारमा विद्युतीय सवारी साधनमा कर तथा महसुल लगाइएको हुँदा सो विषय कानूनसम्मत छ। नेपाल सरकारको वातावरण तथा जनस्वास्थ्यसमेतको दृष्टिकोणबाट उपयुक्त हने विद्युतीय सवारी साधनलाई प्रोत्साहन गर्ने नीति रहेको छ। जसअनुसार आमसर्वसाधारणले सार्वजनिक यातायातको रूपमा प्रयोग गर्ने बसमा १ प्रतिशत मात्र महसुल लाग्ने र पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने बसको पैठारीमा ३० प्रतिशत भन्सार महसुल लाग्ने विगतको प्रावधान हाल कायमै रहेको छ। आर्थिक ऐन, २०७७ को भन्सार सम्बन्धी अनुसूची- १ को शीर्षक ८७०३.८० अन्तर्गत रही सोही अनुसूचीको दफा १४ को उपदफा (३) को खण्ड (श) बमोजिम ५० प्रतिशत छुट भई ४० प्रतिशत मात्र भन्सार महसुल लाग्ने र ऐ. ऐनको अन्तःशुल्क दरबन्दीको शीर्षक ८७०३.८० को प्रावधान अनुसार पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने कार, जिप र भ्यानको पैठारीमा भन्सार महसुल ८० प्रतिशत, अन्तःशुल्क ६० प्रतिशतदेखि १०० प्रतिशत (क्षमताको आधारमा) र मूल्य अभिवृद्धि कर १३ प्रतिशत लाग्ने प्रावधान रहेकोमा सोही क्षमताका विद्युतीय माध्यमबाट सञ्चालन हुने कार, जिप र भ्यानको पैठारीमा भन्सार महसुल ४० प्रतिशत, अन्तःशुल्क ३० प्रतिशतदेखि ८० प्रतिशत (क्षमताको आधारमा) र मूल्य अभिवृद्धि कर १३ प्रतिशत मात्र लाग्ने प्रावधान रहेको छ। यसबाट पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनको तुलनामा विद्युतीय माध्यमबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनको पैठारीमा लाग्ने महसुल कम रहेको स्पष्ट हुँदाहुँदै निवेदकले नेपाल सरकारले पेट्रोल र डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनलाई प्रोत्साहित गरेको भनी लिएको जिकिरमा सत्यता छैन्। दक्षिण एशियाली क्षेत्रीय सहयोग सङ्गठन (सार्क)का मुलुकमा समेत विद्युतीय सवारी साधनको पैठारीमा उच्च दरमा महसुल लाग्ने गरेको देखिन्छ। जसअनुसार भारतमा भन्सार महसुल ४० प्रतिशत र जीएसटी ५ प्रतिशत, पाकिस्तानमा भन्सार महसुल ५० प्रतिशत, बंगलादेशमा भन्सार, मूल्यअभिवृद्धि कर समेत गरी ६ प्रकारको कर गरेर जम्मा ९१.३७ प्रतिशत र श्रीलंकामा भन्सार महसुल १५ प्रतिशत, मु.अ.कर ८ प्रतिशत र ५० किलोवाटसम्मको लागि प्रति किलोवाट रू.१५ हजार, १०० किलोवाट भन्दा माथिको लागि प्रति किलोवाट रू.२५ हजार र २०० किलोवाट भन्दा माथिको लागि प्रति किलोवाट रू.५५ हजारसम्म अन्तःशुल्क लाग्ने व्यवस्था रहेको छ। यी आधार समेतबाट नेपालमा हाल विद्युतीय सवारी साधनमा लाग्ने गरेको महसुल दर कम रहेको देखिन्छ। आर्थिक ऐन, २०७६ ले डिजेल र पेट्रोलबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनमा जडित क्षमताका आधारमा जति बढी क्षमता उति धेरै कर लगाउने व्यवस्था र जुनसुकै क्षमताको विद्युतीय सवारी साधन भए पनि १० प्रतिशतको समान दरले भन्सार महसुल लाग्ने गरेको व्यवस्था रहेकोमा सो व्यवस्था राजस्व सङ्कलनका दृष्टिकोणले प्रगतिशील र न्यायोचित नभएकोले आर्थिक ऐन, २०७७ मा सामान्यतया आम

सर्वसाधारणले भन्दा व्यक्तिगत विलासिताको रूपमा प्रयोग हुने साना आकारका विद्युतीय सवारी साधनमा रहेको मोटरको पिकआवरको आधारमा वर्गीकरण गरी उच्च क्षमताका विद्युतीय कार, जिप र भ्यानमा फरक दरमा कर, महसुल लाग्ने व्यवस्था गरी न्यायोचित र प्रगतिशील कर प्रणाली अवलम्बन गरिएको हुँदा निवेदकको मागबमोजिमको आदेश जारी हुनुपर्ने होइन भन्ने समेत बेहोराको एकै मिलानको छुट्टाछुट्टै पर्न आएको **नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालयको तर्फबाट ऐ. को सचिव शिशिरकुमार ढुङ्गाना र नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको तर्फबाट ऐ.को सचिव देवेन्द्र कार्कीको लिखितजवाफ।**

नेपालको संविधानको धारा ११५ मा कानून बमोजिम बाहेक कुनै कर लगाइने र उठाइने छैन भनी उल्लेख भएको छ। संघीय संसदबाट पारित भएको आर्थिक ऐन, २०७७ ले विद्युतीय सवारी साधनका हकमा निर्धारण गरेको करका विषयमा विमर्श गर्नका लागि सम्मानीत सर्वोच्च अदालतमा रिट निवेदन गर्नुको तात्विक सम्बन्ध देखिदैन। राजश्व संकलन गर्ने, कर बढाउने, घटाउने वा छुट दिने विषयलाई नियमित गर्ने सम्बन्धमा प्रत्येक वर्ष आर्थिक ऐनबाट व्यवस्था गरिएको हुन्छ। एक आर्थिक वर्षका लागि निर्धारण गरिएको करको दर समयसापेक्ष रूपमा पछिल्ला आर्थिक वर्षमा थप घट हुने गरी परिमार्जन हुन सक्ने नै भएकोले संघीय संसदबाट निर्धारण हुने विषयमा अदालतबाट आदेश जारी गराइ पाउँ भन्ने दावी नै अनुचित र कानून सम्मत मान्न मिल्दैन। जहाँसम्म विद्यतीय सवारी साधनमा लाग्ने अन्तशुल्क, भन्सार वृद्धिको विषय छ, देशको भुक्तानी सन्तुलन कायम गर्नका लागि, राजश्व वृद्धिका लागि र विलासिताका वस्तुको उपभोग निरूत्साहन गर्नका लागि सो करको दरमा हुने परिवर्तनलाई अन्यथा भन्न मिल्दैन। रिट निवेदकले वातावरण संरक्षणको सन्दर्भमा प्रदुषण वृद्धि भएको दावी गर्नु भएको छ सो सम्बन्धमा अन्तराष्ट्रियस्तरमा भएका अध्ययनबाट नेपालको प्रतिव्यक्ति कार्बन उत्सर्जन विश्वमै कम भएको तथा कम कूल कार्बन उत्सर्जन गर्ने मुलुक मध्ये नेपाल पनि रहेको तथ्यबाट हाम्रो अवस्थाको सम्बन्धमा स्पष्ट हुन्छ। जहाँसम्म २०४७ साल पछि सम्मानित अदालतबाट भएका आदेशको कार्यान्वयनको विषय छ सो सम्बन्धमा सम्मानित अदालतका आदेशको कार्यान्वयन सम्बन्धित सवैबाट भएको र वातावरण संरक्षणको सम्बन्धमा वातावरण संरक्षण ऐन तथा नियमावली कार्यान्वयनमा रहेको, वन ऐन लगायतका सो संग सम्बन्धित ऐन तथा कानूनहरू कार्यान्वयनमा रहेका तथा औद्योगिक उत्पादनको लागि वातावरण मैत्री व्यवस्था भइसकेको छ। त्यस्तै प्रत्येक मन्त्रालयमा आदेश कार्यान्वयनको लागि छुट्टै संयन्त्रको व्यवस्था गरिएको तथा नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को मिति २०६७।११।१७ को निर्णय बमोजिम आदेश कार्यान्वयन अनुगमन समिति रहेको र अदालतमा समेत यस सम्बन्धमा छुट्टै निर्देशनालयको व्यवस्था भई सकेको अवस्थामा कानून भन्दा बाहिर गई कुनै संरचना वा समूहको गठन गरी पाउँ भन्ने दावी अनुचित तथा असान्दर्भिक छ। संविधानले निर्देशित

गरेको स्वच्छ वातावरणको प्रत्यभूतिका लागि तत्कालिन अवस्था, हाम्रो विशिष्ट भौगोलिक अवस्था, विश्वका तत्काल उपलब्ध प्रविधि समेतका आधारमा नीतिगत रूपमा समय समयमा फरक फरक निर्णय लिनु पर्ने हुन्छ। अहिले विश्वव्यापी रूपमा डिजेल, पेट्रोलको खपत कम गर्न वैकल्पिक ऊर्जामा र विद्युतीय सवारीमा जोड दिने क्रम बढेको छ। नेपाल सरकारबाट पनि वैकल्पिक ऊर्जा तथा विद्युतीय सवारीका साधनमा कम कर लगाउने तथा अनुदान उपलब्ध गराउने सहितका कार्य भएकोमा कर बढाइयो, वातावरण संरक्षण गर्न पहल भएन भन्ने दावी नै अनुचित र असान्दर्भिक छ भन्ने बेहोराको **नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालयको तर्फबाट ऐ.को सचिव धनराज ज्ञवालीको लिखितजवाफ।**

अदालतको आदेश

४. नियमबमोजिम पेसी सूचीमा चढी निर्णयार्थ पेस हुन आएको प्रस्तुत रिट निवेदनको मिसिल संलग्न निवेदन पत्र समेतको सम्पूर्ण मिसिल अध्ययन गरी निम्न बमोजिमको बहस समेत सुनियो।

५. रिट निवेदकको तर्फबाट विद्वान अधिवक्ताहरू श्री धुव्र कोइराला, श्री शशी बस्नेत, श्री सुवास विश्वकर्मा र श्री सुचना सुनारले नेपालको संविधानको धारा १६(१)ले प्रत्येक व्यक्तिलाई सम्मानपूर्वक बाँच्न पाउने हक प्रत्याभूत गरेको छ। यसका अतिरिक्त स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकलाई धारा ३० मा अलगै मौलिक हकको रूपमा प्रत्याभूत गरिएको छ। सो मौलिक हकलाई कार्यान्वयन गर्नका लागि विपक्षीहरू उदासीन रहेको अबस्था छ। स्वच्छ, नवीकरणीय वा हरित ऊर्जाबाट चल्ने सवारी साधनको प्रवर्द्धनमार्फत् वायु प्रदुषणको नियन्त्रण गरी संविधान प्रदत्त स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकको सुनिश्चितताको लागि विपक्षीहरूले कदम चाल्नुपर्नेमा सोतर्फ विचार नै नगरी विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार र अन्तःशुल्क बढाउने गरी नेपाल सरकारको निर्णय नेपालको संविधान, कानून तथा सरकारको घोषित नीति र प्रतिवद्धता विपरीत रहेकोले सो निर्णय खारेज गरी पाऊँ, साथै विद्युतीय सवारी प्रवर्द्धन सम्बन्धी नेपाल सरकारको नीतिलाई सही रूपमा कार्यान्वयन गरी स्वच्छ वातावरणमा सम्मानपूर्वक बाँच्न पाउने नागरिकको हकको सुनिश्चितताका लागि विपक्षीहरूको नाउँमा परमादेशको आदेश जारी गरी होस भन्ने समेत बहस जिकिर प्रस्तुत गर्नुभयो।

६. त्यसैगरी विपक्षीहरूको तर्फबाट विद्वान् सहन्यायाधिवक्ता श्री गोपालप्रसाद रिजालले विदेशबाट पैठारी हुने वस्तुमा राज्यले कानूनद्वारा समसामयिक करको दर निर्धारण गरी असूल गरी राजश्व संकलन गर्ने कार्य राज्यको अनिवार्य आवश्यकताभित्र पर्ने विषय भएकोले अन्यथा भन्न मिल्दैन। आर्थिक ऐन, २०७७ मा भएको व्यवस्था हेर्दा पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनमा भन्दा विद्युतीय सवारी साधनको पैठारीमा लाग्ने भन्सार महशुल र अन्तःशुल्क कम रहेको र आर्थिक ऐन, २०७६ ले विद्युतीय सवारी साधनका लागि निर्धारण

गरेको शुल्कलाई आर्थिक ऐन, २०७७ ले थप परिमार्जन गरी न्यायपूर्ण र प्रगतिशील बनाएको तथ्य अर्थ मन्त्रालयको लिखित जवाफमा प्रष्ट रूपमा उल्लेख भएको छ। साथै कानूनवमोजिम करको दर निर्धारण गरेको विषयमा रिट निवेदक अधिवक्ताको के कस्तो सरोकार वा सार्थक सम्वन्ध रहेको हो खुलाउन, पुष्टि गर्न सक्नुभएको छैन। सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट निवेदक सिताराम अग्रवाल भएको मुद्दा ने.का.प. २०५९ अंक ९/१०, नि.नं. ७१३२, विशेष इजलासवाट प्रस्तुत रिट निवेदनमा कर सम्बन्धी कानूनमा संशोधन गरेको व्यवस्थासँग निवेदकको के कस्तो सार्थक सम्वन्ध र तात्विक सरोकार छ भन्ने कुनै उल्लेख हुन सकेको छैन। केवल कानून व्यवसायीको हैसियतबाट निवेदन दायर गरिएको आधारमा त्यस्तो विवादको विषयवस्तुसँग निवेदकको सार्थक सम्बन्ध र तात्विक सरोकारका अतिरिक्त निजले सम्बन्धित जनसाधारणको सही रूपमा प्रतिनिधित्व गरेको रहेछ भन्ने आधार समेत नदेखिने भन्ने प्रतिपादित सिद्धान्तको प्रतिकूल हुँदा निवेदन माग बमोजिमको आदेश जारी हुनु पर्ने अवस्था नहुँदा रिट निवेदन खारेज होस भन्ने समेत बहस जिकिर प्रस्तुत गर्नुभयो।

७. साथै रिट निवेदकहरूको तर्फबाट विद्वान अधिवक्ता श्री राजुप्रसाद चापागाई, श्री धुव्र कोइराला, श्री शशी बस्नेत, श्री श्याम वहादुर विश्वकर्मा, श्री विष्णुप्रसाद पोखरेल, श्री बालमाया विश्वकर्मा र श्री सुन्दरबहादुर सेनीले तथा विपक्षीहरूको तर्फबाट विद्वान सह-न्यायाधिवक्ता श्री गोपालप्रसाद रिजालले पेश गर्नुभएको लिखित बहस नोट समेत अध्ययन गरियो।

८. उल्लिखित बहस समेत सुनी निर्णयतर्फ विचार गर्दा निम्नानुसारको प्रश्नहरूमा केन्द्रित रही निर्णय दिनुपर्ने देखियो।

(क) नेपाल सरकारले विद्युतीय सवारी साधनको करको दर वृद्धि हुने गरी कर निर्धारण गर्दा प्रदुषण बढ्न गई स्वच्छ वातावरणमा बाच्न पाउने हकमा असर गरेको विषय सार्वजनिक सरोकारको विषय हो वा होइन? यस विषयमा रिट निवेदकको तात्विक सरोकार र सार्थक सम्वन्ध रहेको छ वा छैन?

(ख) स्वच्छ वातावरणमा बाच्न पाउने हकको सुनिश्चितताको लागी राज्यको के कस्तो दायित्व रहेको हुन्छ?

(ग) विद्युतीय सवारीको करमा गरिएको वृद्धिले स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने नागरिकको हकमा आघात पुऱ्याएको छ, छैन?

(घ) निवेदन माग वमोजिमको आदेश जारी हुने हो वा होइन?

९. प्रथमतः नेपाल सरकारको विद्युतीय सवारीसाधनमा भन्सार तथा अन्तःशुल्क वृद्धि हुने गरी कर निर्धारण गर्दा प्रदुषण बढ्न गई स्वच्छ वातावरणमा बाच्न पाउने हकमा असर गरेको विषय सार्वजनिक सरोकारको विषय हो वा होइन भन्ने सम्बन्धमा विचार गर्नुपर्ने देखिन्छ।

सो सम्बन्धमा विचार गर्दा प्रस्तुत रिट निवेदन नेपालको संविधानको धारा १३३(२) र (३) अन्तर्गत दायर भएको देखिन्छ। यस सन्दर्भमा निवेदकहरूले पेट्रोल/डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनले वातावरण प्रदुषण गर्ने हुँदा विद्युतीय सवारी साधन खरिद बिक्रिलाई प्रोत्साहित गर्नुपर्नेमा नेपाल सरकारको विद्यूतीय सवारी साधनमा भन्सार तथा अन्तःशुल्क वृद्धि गर्ने निर्णयले विद्युतीय गाडी खरिद बिक्रिमा कमी आई सो निर्णयले वातावरण सम्बन्धी हक तथा स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा असर परेको भन्ने निवेदन दावी रहेको छ। साथै यसअघि वातावरण संरक्षणमा भएको फैसला प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन नभएको भन्ने विषयलाई समेत रिट निवेदनमा उठाइएको देखिन्छ। अदालतबाट निरोपण गर्न सकिने प्रकृतिको जनसाधारणको संविधान वा कानुनप्रदत्त हक, हित वा सरोकार सन्निहित रहेको विवाद भएमा त्यसलाई सार्वजनिक सरोकारको विवादको रुपमा लिन सकिन्छ। यस निवेदनमा उठाएको जस्तो प्रश्न समावेश भएको अधिवक्ता तुलसी सिंखडा विरूद्ध नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद् कार्यालय (नेकाप २०७५, अंक १०, नि.नं १०१०९) भएको उत्प्रेषणको निवेदनमा "वातावरण संरक्षणको विषय निवेदकको सामान्य जिज्ञासा र चासोको विषय मात्र होइन। यसप्रकारको सार्वजनिक विषयमा रिट निवेदन दिन निवेदकलाई हकदैया रहे भएको नै देखियो। फोहोरमैलाको व्यवस्थापन र वातावरण संरक्षण कुनै राष्ट्रको सीमा वा परिधिभन्दा परको आवश्यकतासँग सम्बन्धित छ। यस्तो बहुआयामिक साझा सरोकारको विषयलाई हकदैया र सरोकारको सीमामा संकुचित राख्नु पनि उचित नहुने" भन्ने सिद्धान्त प्रतिपादन भएको देखिन्छ। उल्लिखित सिद्धान्तअनुसार समेत वातावरण संरक्षण जस्तो बहुआयामिक साझा सरोकारको विषयमा कुनै विशिष्ठ व्यक्ति वा समुदाय वा राष्ट्रको मात्रै हकदैया र सरोकार हुने भनी सीमा निर्धारण गर्न सकिने देखिएन।

१०. यसैगरी नारायणप्रसाद देवकोटा विरूद्ध सम्मानीय प्रधानमन्त्री तथा मन्त्री परिषद समेत (ने.का.प.२०६७, अङ्क १२ नि. नं ८५२१) को उत्प्रेषणयुक्त परमादेश निवेदनमा यस अदालतबाट "वातावरण प्रदुषण वास्तवमा राज्यको खराब Socio-Economic Policy को कारणबाट नै हुने हो र यदि यस पुनीत कार्यमा कार्यपालिकाले आफ्नो संवैधानिक कर्तव्य पालना गर्न ढिलाई गर्छ वा पछि पर्छ भने नागरिकहरूको मौलिक हकको Guardian अदालत चूप लागेर बस्न हुँदैन। वातावरण जोगाउन यस अदालतले पाएको Constitutional Mandate पूरा र पालना गर्नुपर्ने" भन्ने सिद्धान्त प्रतिपादन भएको छ। उल्लिखित सिद्धान्त अनुसार वातावरण संरक्षणसँग सम्बन्धित विषयमा राज्यले उपयुक्त सामजिक-आर्थिक नीति तर्जुमा नगरी खराब सामाजिक-आर्थिक नीति तर्जुमा गरेमा नागरिकलाई संविधान प्रदत्त मौलिक हकको अभिभावकको रूपमा रहेको यस अदालतले सो विषयमा क्षेत्राधिकार ग्रहण गरी सुनुवाई गर्नु अदालतको संवैधानिक जिम्मेवारी रहेको भन्ने देखिन आयो।

११. विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार र अन्तःशुल्कको दर बृद्धि हुँदा त्यस्ता सवारी साधनको मूल्य बढ्न गई सर्वसाधरणको सहज पहुँच नहुने र आयातमा कमी आई पेट्रोल/ डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनको आयात अझ बृद्धि भई पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनबाट निस्किने धुवाँ धुलोको कारण वातावरण अझ प्रदुषित हुन गई स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा आघात पर्न सक्ने देखिएकोले प्रस्तुत रिट निवेदनको विषय वातावरण संरक्षण र स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकसँग प्रत्यक्ष सरोकार राख्ने विषय देखियो। यस्तो विषयमा कर निर्धारणको विषय कार्यपालिकीय सद्विवेक अधिकारको विषय भएतापनि यदी सो अधिकारको प्रयोगले संविधान प्रदत्त हकमा आघातको प्रश्न उठेमा त्यस्तो विषयमा अदालत प्रवेश गर्न नमिल्ने भन्न सकिने देखिएन।

१२. निवेदकहरू नेपालको नागरिक समेत रही न्याय एवं मानव अधिकारको क्षेत्रमा कार्यरत संस्थामा आबद्ध रहेको देखिएको र विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार र अन्तःशुल्कको दर बृद्धि हुँदा विद्युतीय सवारी साधनको आयातमा कमी आई पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनको आयातमा बृद्धि भई पेट्रोल/ डिजेलबाट चल्ने सवारी साधनबाट निस्किने धुवाँ धुलोको कारण वातावरण अझ प्रदुषित हुन गई स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकमा आघात पर्न सक्ने देखिएकोले प्रस्तुत रिट निवेदनको विषय वातावरण संरक्षण र स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकसँग प्रत्यक्ष सरोकार राख्ने विषय देखियो।

१३. प्रस्तुत निवेदनको विषय वातावरण संरक्षण र मानिसले स्वच्छ वातावारणमा बाँच्न पाउने हकसँग प्रत्यक्षरूपमा सरोकार राख्ने विषय रहेकोले प्रस्तुत निवेदनको विषयमा निवेदकहरूको तात्विक सरोकार रहेको देखिँदा निवेदकहरूलाई प्रस्तुत निवेदन दायर गर्ने हकदैया रहेको देखियो। तसर्थ, प्रस्तुत निवेदनको विषयमा रिट निवेदकहरूको तात्विक सरोकार नहरी निवेदन दायर गर्न पाउने हकदैया नरहेको भन्ने विपक्षीहरूको लिखित जवाफ एवं बहस जिकिरसँग सहमत हुन सकिएन।

१४. अब, स्वच्छ वातावरणको हक तथा सम्मानपूर्वक बाँच्न पाउनु पर्ने हकको सम्बन्धमा नेपालको के कस्तो अन्तर्राष्ट्रिय तथा राष्ट्रिय दायित्त्व रहेको छ भन्ने सम्बन्धमा विवेचना गर्नु पर्ने देखियो।

१५. नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय दायित्त्वतर्फ विचार गर्दा नेपाल पक्ष राष्ट्र रहेको विभिन्न सन्धिहरूले बाँच्न पाउने हकको सुनिश्चत गर्दै सोको परिपूर्तिको लागि राज्यलाई जिम्मेवारी दिएको छ। International Covenant on Civil and Political Rights 1966 को धारा ६ मा “Every Human Being has the inherent right to life. This right shall be protected by law” भन्ने व्यबस्था रहेको छ। त्यसैगरी मानवअधिकारको विश्वव्यापी घोषणापत्र (Universal Declaration on Human Rights, UDHR) को धारा ३ मा “Everyone has the right to life, liberty and security of a person” भनेर उल्लेख गरिएको छ। साथै स्वास्थ्य सम्बन्धी

हकको सम्बन्धमा International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights 1966 को धारा ११ मा व्यवस्था रहेको छ। राज्यले नागरिकको शारिरिक तथा मानसिक स्वास्थ्य सम्बन्धी हकको सुरक्षा गर्नुपर्छ र सोको लागि राज्यले वातावरणीय स्वच्छताको सबै पक्षहरूको सुधार गर्नुपर्ने भन्ने व्यबस्था उक्त धारा ११ मा उल्लेख छ। उक्त धारा ११ मा " 1. The States Parties to the present Covenant recognize the right of everyone to the enjoyment of the highest attainable standard of physical and mental health. 2. The steps to be taken by the States Parties to the present Covenant to achieve the full realization of this right shall include those necessary for: (a) ...; (b) The improvement of all aspects of environmental and industrial hygiene; भन्ने व्यबस्था रहेको छ। नेपाल उल्लिखित अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिहरूको पक्ष राष्ट्र भएकोले नेपाल सन्धि ऐन,२०४७ को दफा ९(१) बमोजिम नेपाल कानूनसरह लागू हुने देखिन्छ। उल्लिखित सन्धिहरू बमोजिमको दायित्त्व नेपाल कानून सरह लागू हुने भन्ने देखियो। तसर्थ उल्लिखित सन्धिहरूमा रहेको व्यबस्था बमोजिम बाँच्न पाउने हक र स्वास्थ्यको हक सुनिश्चित गर्नु राज्यको दायित्त्व रहने देखियो।

१६. स्वच्छ वातावरणको हक सम्बन्धी अनतर्राष्ट्रिय विकासको अबलोकन गर्दा नेपाल पक्ष रहेको संयुक्त राष्ट्र संघको दस्तावेजमा आधारित रहेर जीवन र वातावरणबीचको अन्तरनिर्भरतालाई मध्यनजर राखेर स्टकहोममा सन् १९७२ मा संयुक्त राष्ट्र संघीय मानव वातावरणसम्बन्धी सम्मेलन (United Conference on Human Environment) सम्मेलनबाट २६ वटा सिद्धान्त सहित स्टकहोम घोषणापत्र (Stockholm Declaration) जारी भएको छ, जुन वातावरण संरक्षणको कोषेढुंगा सावित भएको छ। सो स्टकहोम घोषणापत्रको सिद्धान्त नं. १ मा " Man has the fundamental right to freedom, equality and adequate condition of life, in an environment of a quality that permits a life of dignity and well-being, and he bears solemn responsibility to protect and improve the environment for present and future generations उल्लेख गरिएको छ। यसले बर्तमान र भविष्यको पुस्ताका मानवको स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकलाई जोड दिएको देखिन्छ। त्यसैगरी संयुक्त राष्ट्र संघीय वातावरण र विकाश सम्मेलन (United Nations Conference on Environment and Development) ले पारित गरेको विभिन्न २७ सिद्धान्तसहितको रियो घोषणापत्र (Rio Declaration) एवं एजेन्डा २१ (Agenda 21) ले दिगो विकास साथै स्वच्छ वातावरणमा बाँच्ने हक र सो हकको सुनिश्चिताको लागि राज्य र निजी क्षेत्रको उत्तरदायित्वलाई जोड दिएको पाइन्छ। साथै राज्यको वातावरण संरक्षण सम्वन्धी दायित्वको सन्दर्भमा Stockholm Declaration को सिद्धान्त नं. ६ मा व्यबस्था रहेको छ। सिद्धान्त नं. ६ मा "The discharge of toxic substances or of other substances and the release of heat, in such quantities or concentrations as to exceed the capacity of the environment to render them harmless, must be halted in order to ensure that serious or irreversible damage is not inflicted upon ecosystems. The just struggle of the peoples of all countries against pollution should be supported" भन्ने उल्लेख छ। Rio Declaration को सिद्धान्त १५ मा

पूर्वसावधानीको सिद्धान्त उल्लेख गरिएको छ। यस सिद्धान्तले "राष्ट्रहरूद्वारा वातावरण संरक्षणको लागि आफ्नो क्षमताअनुसार पूर्वसावधानी अपनाइनु पर्ने हुन्छ। वातावरणमा हुन सक्ने गम्भिर र अपरिवर्तनीय क्षति हुने जोखिम भएकोमा वैज्ञानिक निश्चितता नभएको कारण देखाई वातावरण प्रदुषणलाई नियन्त्रण गर्ने समेतको प्रभावी माध्यमहरूलाई स्थगित गर्न नहुने" ("In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation") भन्ने उल्लेख छ। यो सिद्धान्तलाई United Nation Framework on Convention of Climate Change (UNFCC) को धारा ३(३) मा समेत समावेश गरिएको छ। नेपाल United Nation Framework on Convention of Climate Change (UNFCC) को सन् २०१६ अक्टोबरमा पक्ष राष्ट्र बनेको छ। यसको मूख्य उद्देश्य जलवायुमा मानव विकासको हस्तक्षेपलाई नियण्त्रण गरेर हरित गृह ग्यासलाई सन्तुलित राख्नु नै हो। भावी पुस्ताको हक अधिकारलाई मनन गर्दै पक्ष राष्ट्रहरूले जलवायु परिवर्तनको कारक तत्त्वहरूलाई कम गर्दै यसका असरहरूलाई न्युनीकरण गर्नुपर्छ भन्ने उल्लेख भएको छ।

१७. पेरिस कन्भेन्सनको धारा ३(३) ले "पक्षहरूले जलवायू प्रदुषणको कारणलाई पूर्वानुमान, नियन्त्रण तथा कम गर्ने र यसका प्रतिकुल असरहरूलाई कम गर्नको निमित्त पूर्वसावधानीको सिद्धान्त अवलम्बन गर्नुपर्छ। जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी नीति तथा तरिकाहरूलाई विश्व कै हितको लागि लागतप्रभावी हुनुपर्ने कुरालाई मध्यनजर गर्दै गम्भीर तथा अपरिवर्तनीय क्षति हुने अवस्थामा सो जोखिमको वैज्ञानिक निश्चितता नभएको आधारमा लागतप्रभावी तरिकाहरू अपनाउनुबाट पन्छिनु हुँदैन" (The Parties should take precautionary measures to anticipate, prevent or minimize the causes of climate change and mitigate its adverse effects. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty should not be used as a reason for postponing such measures, taking into account that policies and measures to deal with climate change should be cost-effective so as to ensure global benefits at the lowest possible cost. To achieve this, such policies and measures should take into account different socio-economic contexts, be comprehensive, cover all relevant sources, sinks and reservoirs of greenhouse gases and adaptation, and comprise all economic sectors.) भन्ने उल्लेख भएको छ। त्यसैगरी Rio Declaration को सिद्धान्त नं.१६ मा Polluter's Pay Principle को सम्बन्धमा व्यबस्था रहेको छ, जसअनुसार राज्यको आर्थिक संयन्त्रलाई वातावरण प्रदुषण गर्नेलाई सो प्रदुषणको मूल्य तिर्नपर्ने गरी प्रयोग गर्न पर्ने भनिएको छ। सो सिद्धान्त १६ मा "National Authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment" भन्ने उल्लेख भएको छ।

१८. उल्लिखित तथ्य, व्यबस्था एवं विवेचना समेतको आधारमा आर्थिक र सामाजिक नीतिको तर्जुमा गर्दा समेत जलवायु परिवर्तन एवं वातावरण प्रदुषणलाई न्युनीकरण गर्ने कार्यलाई मध्यनजर गरी सोही खालका नीति र व्यवस्थाको निर्माण गर्नुपर्ने दायित्त्व नेपाललाई समेत रहेको प्रष्ट देखिन्छ। लिखित जवाफमा विलासिनताको वस्तुको आयात घटाउनको निमित्त भन्सार र अन्तःशुल्क बढाएको भन्ने जिकिर लिएको देखिए तापनि राज्यले पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधन र विद्युतीय माध्यमबाट चल्ने सवारी साधनमध्ये जुन सवारी साधनले वातावरणमा धेरै नकारात्मक असर पार्दछ त्यसले वातावरणमा जोखिम पर्न सक्ने भए पूर्वसावधानी अपनाई त्यस्ता कार्यलाई रोक्नु पर्ने देखिन्छ। तसर्थ अन्तर्राष्ट्रिय दस्तावेजहरूले समेत स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकलाई सुनिश्चित गरेको देखिएकोले राज्यले कर नीतिको तर्जुमा गर्दा प्रदुषणकारी नीतिलाई दुरूत्साहन गरेर प्रदुषण नगर्ने वा वातावरलाई कम भन्दा कम असर गर्ने कार्यलाई प्रोत्साहन गर्ने प्रकृतिको नीति एवं संयन्त्रको व्यबस्था गर्नुपर्ने देखिन्छ। साथै वातावरणमा प्रतिकुल असर नपरोस् भनेर रोकथामका साथसाथै पूर्वसावधानीको नीति अपनाउनु पर्ने देखिन्छ।

१९. निर्णय गर्नुपर्ने तेस्रो प्रश्नको रूपमा रहेको नेपाल सरकारको विद्युतीय सवारीसाधनमा भन्सार शुल्क तथा अन्तः शुल्क बढाउने निर्णयले स्वच्छ वातवरणमा बाँच्न पाउने हकमा आघात भएको छ वा छैन भन्ने तर्फ विचार गर्न पर्ने देखियो। नेपालको संविधानले धारा ३० मा स्वच्छ वातावरणको हक सुनिश्चित गरेको छ र धारा १६ मा सम्मानपूर्वक बाँच्न पाउने हकको सुनिश्चित गरिएको छ। नेपालको संविधानको धारा ३० को उपधारा (१) मा “प्रत्येक नागरिकलाई स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हक हुनेछ” भन्ने व्यबस्था रहेको छ। नेपालमा वातावरण संरक्षणको निमित्त वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ रहेको छ। यस ऐनको मूख्य उद्देश्य भनेको वातावरणीय जैविक विवधतामा पर्ने प्रतिकूल प्रभाव न्यूनीकरण गर्नु रहेको छ। यस वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ को दफा १५(१) मा “प्रदुषण नियन्त्रणको निमित्त नेपाल सरकारले नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी कुनै सवारी साधन, यन्त्र, उपकरण, --- बाट हुने प्रदुषण वा जोखिमपूर्ण पदार्थ निष्कासन वा उत्सर्जनबाट हुने असर न्यूनीकरण वा निराकरण गर्नको लागि आवश्यक मापदण्ड निर्धारण गर्न सक्नेछ” भन्ने प्रावधान रहेको छ। तसर्थ प्रदुषण नियन्त्रण गर्नको लागि सवारी साधनको लागि मापदण्ड बानाई लागू गर्नु भन्ने व्यवस्था गरेबाट प्रदुषणकारी सवारी साधनलाई न्यूनीकरण गरी प्रदुषण नियन्त्रण गर्नुपर्ने दायित्त्व राज्यको रहेको देखिन्छ।

२०. नेपाल सरकारको पन्ध्रौ पञ्चवर्षीय योजना (आर्थिक वर्ष २०७६/७७-२०८०/८१) को उद्देश्यको रूपमा “स्वस्थ र सन्तुलित वातावारण तयार गरी नागरिकलाई मर्यादित र परिष्कृत जीवनयापनको अनुभुति गराउनु” भन्ने रहेको छ। त्यसैगरी रणनीति अन्तर्गतको (३) नम्बरमा “सौर्य, वायु, बायोग्यास लगायतका नविकरणीय ऊर्जामा जोड दिदै विद्युतीय उपकरण तथा

सवारी साधन उपभोगलाई प्रवर्धन गरिनेछ" भनी उल्लेख गरेको छ। उक्त योजनाको परिच्छेद ८ मा रहेको पूर्वाधार क्षेत्रको रणनीति (३) अन्तर्गतको कार्यनीतिमा “विद्युतवाट संचालित सवारी साधनको प्रवर्धन र महसुल दर सम्बन्धमा अध्ययन गरी उपयुक्त महसुल निर्धारण गरिनेछ र निजी क्षेत्र समेतको सहभागितामा विद्युतबाट संचालित सवारी साधनको प्रवर्धन गर्ने आवश्यक चार्जिङ स्टेशन क्रमशः स्थापना गरिनेछ” भन्ने कार्यनीतिहरू समावेश गरिएका छन्। साथै सो योजनाको ८.२.५ को यातायात व्यवस्थापन शिर्षकको ४.४ को रणनीति तथा कार्यनीति अन्तर्गतको २ नम्बरको रणनीतिमा दिगो तथा वातावरणमैत्री सवारी साधनको उपयोगमा जोड दिने भन्ने उल्लेख गरिएको छ। सोहि अन्तर्गतको कार्यनीतिको ३ नम्बरमा विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगलाई प्राथमिकता दिने भन्ने व्यवस्था गरिएको छ। त्यसैगरी १०.१० को जलवायु परिवर्तन शिर्षकको ४.४ को रणनीति तथा कार्यनीति को ३ नम्बरको रणनीतिमा जलवायु परिवर्तन न्यूनिकरणका लागि हरित विकासको अवधारणा अबलम्बन गर्ने र स्वच्छ ऊर्जा प्रबर्दन गर्न भन्ने उल्लेख गरिएको छ। सो कार्यनीतिमा विद्युतीय सवारी साधनलाई प्राथमिकता दिने भन्ने उल्लेख गरिएको छ। त्यसैगरी सवारी नीति २०७१, काठमाण्डौं उपत्यकाका लागि वायु गुणस्तर व्यवस्थापन कार्ययोजना, २०७६ मा समेत वातावरण संरक्षण गर्न विद्युतीय सवारी साधनलाई प्रोत्साहन गर्ने भन्ने विभिन्न निति तथा कार्यक्रमको तर्जुमा गरिएको छ।

२१. वस्तुतः नेपाल सरकारको विद्युतीय सवारीसाधनमा भन्सार तथा अन्तःशुल्क बृद्धि गर्ने निर्णयले वातावरण प्रदुषणलाई बढावा दिन्छ कि दिँदैन भन्नेतर्फ विचार गर्नुपर्ने देखियो। नेपाल सरकारको वाताबरण विभागले सन् २०१७ मा गरेको एक अध्ययनमा वायु प्रदुषणका मुख्य श्रोतमा यातायात क्षेत्र तथा सोमा पनि सवारी साधनवाट निष्कासन हुने धुँवा तथा धुलो तथा सडकमा जमेको धुलोलाई राखिको छ। त्यस्तै अर्को स्रोतमा औद्योगिक क्षेत्रलाई मानिएको छ जसमा ईट्टाभट्टा तथा व्वाईलर जडित उद्योग र डि. जि. सेटलाई राखिएको छ। साथै निर्माणजन्य गतिविधि, आवासिय क्षेत्र, कृषि क्षेत्र, खूला रूपमा फोहोर जलाउने कार्यहरू, प्राकृतिक एवं कृत्रिम डढेलोहरू समेत वायु प्रदुषणको स्रोतको रूपमा उल्लेख गरिएको छ। तसर्थ सो प्रतिवेदनले वातावरण प्रदुषणको प्रमुख कारक तत्त्वमा यातायात क्षेत्र रहेको भन्ने उल्लेख गरिएको छ।[1] त्यसमा पनि यातायात क्षेत्रमध्ये पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने र विद्युतीय उपकरणबाट चल्ने साधनहरूबाट हुने प्रदुषणको तहमा के फरक रहेको हेर्नु आवश्यक छ। विद्युतीय सवारी साधन र पेट्रोलियम पदार्थवाट चल्ने सवारी साधनले गर्ने प्रदुषणको मात्रा र प्रयोगको प्रभावमा भिन्नता रहेको हुन्छ। यिनीहरू

---

[1] *काठमाण्डौं उपत्यकाका लागि वायु गुणस्तर व्यवस्थापन कार्ययोजना, २०७६, वातावरण विभाग, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, बबरमहल काठमाण्डौं।*

परस्परमा समान प्रकृतिका सवारी साधन नभई फरकफरक प्रकृतिका सवारी साधन भएको देखिन्छ।

२२. यस सम्बन्धमा भएका विभिन्न अध्ययन प्रतिवेदनहरूलाई हेर्दा विद्युतबाट चल्ने सवारी साधनले भन्दा पेट्रोलियम पदार्थवाट चल्ने सवारी साधनले बढी मात्रामा प्रदुषण उत्पन्न गर्ने भन्ने देखिन्छ। "An average Battery Electric Vehicle is able to reduce from 59% to 72% of Greenhouse Gas emission in the entire life cycle with respect to those generated by traditionally-fueled cars (gasoline, diesel, LPG)" भनी एक अध्ययन प्रतिवेदनमा निष्कर्ष निकालिएको देखिन्छ।[2] त्यसैगरी अर्को अध्ययनले पेट्रोलियम पदार्थ प्रयोग गर्ने सवारी साधनहरू आन्तरिक दहन इन्जिन (internal combustion engine) मार्फत् चल्ने भएकाले यसको टेलपाइप उत्सर्जन (tailpipe emission) अत्यधिक हुने गर्छ भने ब्याट्रीबाट चल्ने विद्युतीय सवारी साधनहरूको टेलपाइप उत्सर्जन (tailpipe emission) शून्यसरह हुन्छ भन्ने तथ्य यस सम्बन्धमा भएका Battery Electric Vehicles vs. Internal Combustion Engine Vehicles, ADL (2016) जस्ता अध्ययनहरूले देखाएका छन्। यसरी सवारी साधनवाट निस्कने धुवा, त्यसको प्रभावबाट हुने वातावरण प्रदुषणले मानव स्वास्थ्यमा पार्ने प्रभावको वारेमा समेत अध्ययन हुदा "The assessment of the impact on human health confirmed the best score of the Battery Electric Vehicles compared to all the assessed vehicle technologies. Like for the Greenhouse Gas emission, the gasoline car has the worst score for human health, due to the high nitrogen oxides and sulphur oxides emissions during its use phase"[3] भन्ने उल्लेख गरेको देखिन्छ। विभिन्न अध्ययन प्रतिवेदनहरूलाई हेर्दा पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनले एक वर्षमा करिव दुई टन कार्वनमोनोक्साईड उत्सर्जन गर्दछ। तसर्थ विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोग वढाउनुपर्दछ भन्ने कुरामा नै जोड दिएको देखिन्छ।

२३. उल्लिखित तथ्य, व्यबस्था, अध्ययन प्रतिवेदन एवं विवेचना अनुसार वायु प्रदुषणको मुख्य श्रोतको रूपमा सवारी साधनबाट निष्कासन हुने धुँवा तथा धुलो रहेको देखिन्छ। वातावरण मन्त्रालयले गरेको एक अध्ययनमा उपत्यकामा ३८ प्रतिशत वायु प्रदूषण गाडीको धुवाँका कारण हुने गरेको भन्ने देखिन्छ। सवारी साधनमा प्रयोग गरिने इन्धन प्रयोगबाट कार्बन डाइअक्साइड, कार्बन मोनोअक्साइड, सल्फर डाइअक्साइड, नाइट्रोजन डाइअक्साइड, नाइट्रिक अक्साइड, विभिन्न हाइड्रो कार्बनहरू जस्तै, मिथेनजस्ता ग्याँसहरू निस्किन्छन्। साथै २.५ पीएमका हानिकारक कण पनि निस्कने गर्छन्। यातायात साधनबाट निस्कने यस्ता हरित ग्याँसले वायुमण्डलमा सूर्यको तापलाई सोसेर पृथ्वीको तापक्रम बढाइदिन्छन्। यसैलाई 'ग्लोबल वार्मिङ' भन्ने गरिन्छ। यस्ता इन्धनको प्रयोगले निस्कने हाइड्रोकार्बनले नाइट्रोजन

---

[2] Perez, J. et. al. (2012), Comparison of Green House gas emission from Different vehicle covering the entire life cycle, WIT Press Vol. 128, p. 94.

[3] Fayçal-Siddikou Boureima et al. (2009), Comparative LCA of electric, hybrid, LPG and gasoline cars in Belgian Context, *World Electric Vehicle Journal* Vol 3, p. 473.

डाइअक्साइडसँग प्रतिक्रिया गर्छन् र ओजोनको निर्माण गर्छन्। ओजोन वायुमण्डलको माथिल्लो तहमा काम लाग्ने भए पनि तल्लो तहमा घातक हुन्छ, किनकी यसले फोक्सो र मुटुलाई गम्भीर असर गर्छ। यसै कुरालाई Charles B Barret लगायतले लेखेको Climate change, human health, and epidemiological transition नामक लेखमा भएको तथ्यले समेत पुष्टि गर्दछ। सो लेखमा "The study on causes of global warming indicates that climatic condition is warming due to heating of the surface air by greenhouse gas and changing atmospheric system due to massive extraction 21 of energy from fossil fuels during the past two centuries. This warming system has not only affected human health, but also the quality and quantity of basic social determinants".[4] भन्ने उल्लेख छ। यसले मानवीय स्वास्थ्यमा मात्र नभएर अन्य जिवजन्तुको स्वास्थ्यमा समेत प्रतिकुल असर पारेको देखिन्छ। पृथ्वीको तापक्रम वृद्धिले हजारौं जीवहरूलाई लोप बनाएको छ। हजारौं जीवहरू बदलिएको वातावरणमा बाँच्न संघर्ष गर्दैछन्। केही समयअघि एरिजोना विश्वविद्यालयका वैज्ञानिकहरूको अनुसन्धानले अबको ५० वर्षमा एक तिहाई वनस्पति र जनावर लोप हुन सक्ने चेतावनी दिएका थिए।[5] यसो हुनुमा प्रमुख रूपमा वायू प्रदुषण नै जिम्मेवार रहेको भन्ने देखिन्छ।

२४. प्रस्तुत सन्दर्भमा विद्युतीय सवारी साधनमा लाग्ने करको दरलाई समेत विश्लेषण गर्नुपर्ने आवश्यकता देखियो। आर्थिक ऐन, २०७७ को दफा १० सँग सम्वधित अनुसूची ३ ले सडक निर्माण दस्तुर बारेमा उल्लेख गरेको छ। अनसुची ३ को १ नं. को (घ) ले विद्युतीय कार, जिप र भ्यान को मूल्यको ५ प्रतिशतले दस्तुर तोकेको छ जवकि अघिल्लो आ. व. मा ४ प्रतिशत दस्तुर तोकेको देखिन्छ। त्यसैगरी सो ऐनको दफा २ को उपदफा (१) संग सम्वन्धित अनुसूचीले भन्सार सम्बन्धी दस्तुर बारेमा उल्लेख गरेको छ। जसअनुसार अघिल्लो आर्थिक वर्षभन्दा विद्युतीय सवारी साधनको भन्सार शुल्कलाई १०% बाट बढाई ८०% बनाइएको छ। त्यसैगरी सो ऐनको दफा ३ संग सम्वधित अनुसूचीले अन्तशुल्क दस्तुर बारेमा उल्लेख गरेको छ। आर्थिक ऐन, २०७७ ले बिद्युतीय सवारी साधनलाई मोटर पावरको आधारमा ५ भागमा वर्गिकरण गरी ३०% देखि ८०% सम्म अन्तःशुल्क लगाइएको छ। तसर्थ भन्सार तथा करमा भएको परिबर्तनबाट बिद्युतीय सवारी साधनमा लाग्दै आएको भन्सार तथा करमा २९६.०९% देखि ५७९.८२% सम्म बृद्धि भएको देखिएकोले विद्युतीय सवारी सर्वसाधारण जनताको पहुँच भन्दा माथि पुगेको देखिन्छ।

२५. त्यसैगरी नेपाल सरकारले वि. सं. २०७५ कात्तिकमा 'विद्युतीय यातायातका लागि राष्ट्रिय कार्ययोजना' सार्वजनिक गरी आगामी दुई वर्षमा २० प्रतिशत सवारी साधन विद्युतीय बनाउने लक्ष्य राखेको देखिन्छ। उक्त कार्ययोजनामा ऊर्जा दक्षता र विद्युतीय सवारी साधनलाई बढावा दिँदै सन् २०५० सम्ममा सार्वजनिक यातायातमा पेट्रोलियम पदार्थ माथिको निर्भरता

[4] *Barrett, B., Charles, J. W., & Temte, J. L. (2015). Climate change, human health, and epidemiological transition.*

[5] Cristian Román-Palacios, John J. Wiens. **Recent responses to climate change reveal the drivers of species extinction and survival**. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 2020; 201913007

५० प्रतिशतसम्म घटाउने सरकारको लक्ष्य समेत रहेको छ।[6] सो कार्ययोजना सार्वजनिक भएको झण्डै ४ वर्ष बितिसक्दा समेत विद्युतीय सवारी साधनको प्रबर्द्धनमा कुनै प्रगति भएको देखिंदैन। नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोग सुरू भएको झण्डै डेढ दशक भएको देखिए तापनि हालसम्म प्रयोगकर्ताको संख्या ज्यादै न्युन रहेको देखिन्छ। अहिलेसम्म देशभर यातायात विभागमा दर्ता भएका कुल सवारीमध्ये ०.०२५ प्रतिशत मात्रै विद्युतीय रहेको तथ्यांकले देखाउँछ।

२६. साथै भन्सार विभागको तथ्यांकअनुसार पछिल्लो साढे चार वर्षको अवधिमा १२ हजार विद्युतीय सवारी साधन नेपालमा भित्रिएको भन्ने देखिन्छ। आ. व. २०७४।७५ मा ५ हजार २ सय ३९ वटा विद्युतीय सवारीसाधन आयात भएका थिए भने आ.व. २०७५।७६ मा यो संख्या ४ हजार ७४५ वटा, आ.व. २०७६।७७ मा ५७५ वटा सवारीसाधन भित्रिएका भन्ने देखिन्छ। त्यसैगरी आ.व. ०७७।७८ मा विद्युतीय सवारी साधनको आयात घटेर २४९ वटा रहेको देखियो। यसरी अघिल्लो आर्थिक वर्षभन्दा आ. व. २०७७।७८ मा विद्युतीय सवारीसाधनमा अत्यधिक मात्रामा कर लगाइएकोले विद्युतीय सवारी साधनको आयातमा समेत अत्यधिक मात्रामा गिरावट आएको देखिन्छ। तसर्थ विद्युतीय सवारी साधनको भन्सार एवं अन्तःशुल्कमा बृद्धि हुँदा त्यस्ता सवारी साधनको आयातमा अत्यधिक मात्रामा गिरावट आएको देखियो।

२७. आर्थिक ऐन, २०७६ ले डिजेल र पेट्रोलबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनमा जडित क्षमताका आधारमा जति बढी क्षमता उति धेरै कर लगाउने व्यवस्था र जुनसुकै क्षमताको विद्युतीय सवारी साधन भए पनि १० प्रतिशतको समान दरले भन्सार महसुल लाग्ने गरेको व्यवस्था रहेकोमा सो व्यवस्था राजस्व सङ्कलनका दृष्टिकोणले प्रगतिशील र न्यायोचित नभएकोले आर्थिक ऐन, २०७७ मा सामान्यतया आम सर्वसाधारणले भन्दा व्यक्तिगत विलासिताको रूपमा प्रयोग हुने साना आकारका विद्युतीय सवारी साधनमा रहेको मोटरको पिकआवरको आधारमा वर्गीकरण गरी उच्च क्षमताका विद्युतीय कार, जिप र भ्यानमा फरक दरमा कर, महसुल लाग्ने व्यवस्था गरी न्यायोचित र प्रगतिशील कर प्रणाली अवलम्बन गरिएको भनी नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालयको तर्फबाट ऐ. को सचिव शिशिरकुमार ढुङ्गाना र नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको तर्फबाट ऐ. को सचिव देवेन्द्र कार्कीको लिखित जवाफमा उल्लेख गरेको देखिए तापनि न्यायोचित र प्रगतिशील कर प्रणाली अवलम्वन गर्दा स्वच्छ वातावरणमा बाच्न पाउने हक, जीवनको हक जस्ता मौलिक हकसँगसमेत जोडेर हेर्नुपर्ने तथा राज्यले अवलम्बन गरेका दिगो विकास (Sustainable Development) को सिद्धान्त तथा वातावरण संरक्षणमा पूर्वसावधानी अबलम्बन गर्नुपर्ने सिद्धान्तलाई समेत अवलम्बन गर्नुपर्ने देखिन्छ। कर प्रणाली अबलम्वन गर्दा राज्यले

[6] विद्युतीय यातायातका लागि राष्ट्रिय कार्ययोजना, २०७५

वातावरण प्रदुषण, जलवायु परिवर्तन जस्ता वातावरणीय जोखिमता र यसले स्वास्थ्य र जीवनमा पार्न सक्ने असरलाई उपेक्षा गर्न सकिदैन। राज्यले सुनिश्चित गरेका मौलिक अधिकार र राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय कानून अन्तर्गतको दायित्व र जिम्मेवारीहरूलाई लत्याउदै जाने हो भने यसले मानव स्वास्थ्यलाई मात्र असर पार्ने मात्र नभई समग्र अर्थतन्त्र, जीवनलाई दिर्घकालीन विकासमा समेत गम्भीर असर पार्ने देखिन्छ।

२८. उल्लिखित तथ्य, व्यबस्था एवं विवेचनासमेतको आधारमा वातावरण प्रदुषणमा पेट्रोलिय पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनको योगदान अत्याधिक बढी रहने र विद्युतीय सवारी साधनको ज्यादै न्यून रहने भन्ने प्रष्ट हुन आयो। तसर्थ विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार तथा अन्तशुल्क वृद्धि गरेर विद्युतीय सवारी साधनलाई निरूत्साहित गर्ने देखिएको छ। यसले प्रत्यक्ष रूपमा नै स्वच्छ वातावरणको हकमा आघात पर्ने देखिन्छ। वातावरण प्रदुषणले स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकलाई पनि असर पार्दछ। अतः नेपाल सरकारको विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार शुल्क र अन्तःशुल्क बृद्धि गर्ने सो निर्णयले नेपालको संविधानको धारा ३० मा सुनिश्चित गरिएको स्वच्छ वातावरण सम्बन्धी हकमा आघात पर्ने नै देखियो।

२९. मुख्यतः संविधान, कानुन र नीति अस्तित्वमा रहनु मात्र प्रयाप्त हुदैन, सोको प्रभावकारी कार्यान्वयनमा समेत विशेष जोड दिनुपर्ने हुन्छ। माथि प्रकरणहरूमा उल्लेखित संवैधानिक, कानुनी र नीतिगत व्यवस्थाहरूको कार्यान्वयनको लागि राज्यले विद्युतीय सवारी साधनमा कर निर्धारण गर्दा वातावरणीय पक्षलाई समेत ख्याल गर्नुपर्ने देखिन आयो। हाम्रो विकास निर्माणका गतिविधि र जनतालाई सेवा दिने नाममा गरिने हरेक क्रियाकलापहरू राज्यको अभिभावकीय भूमिका रहनु पर्दछ। *parens patriae* को सिद्धान्त अनुसार नेपाल सरकार राज्यको अभिभावक हो र वातावरणको संरक्षण सो सिद्धान्तबमोजिम राज्यको दायित्व हो। यसलाई Public Trust Doctrine अन्तर्गत नेपाल सरकार Trustee मात्र भएकोले वातावरणमा प्रतिकुल असर पार्ने खालको नीति नियम ल्याउन मिल्दैन। साथै नेपाल सरकारले वातावरणीय असर हुने कुनै निर्णय लिनुभन्दा अगाडि पूर्वसावधानीको सिद्धान्तको पालना गर्नुपर्ने देखिन्छ। यो सिद्धान्तलाई यस अदालतबाट समेत अधिवक्ता पदमबहादुर श्रेष्ठ विरूद्ध काठमाडौं महानगरपालिकको कार्यालय (ने.का.प. २०७४, अंक ४, नि.नं ९५७७) र अर्जुन गिरी विरूद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय (ने.का.प. २०७६, अंक ७ नि. नं. १०३०५) समेतमा पूर्वसावधानीको सिद्धान्त अवलम्बन गर्नुपर्ने विषयमा जोड दिएको देखिन्छ। "वातावरण प्रदुषण गर्ने फोहोरमैलाको उचित व्यवस्थापन गर्नु प्रभावकारी उपाय हो भने सोभन्दा पनि उत्तम उपाय वातावरण प्रदुषित हुने खालको फोहर नै हुन नदिनु अर्थात पूर्वसाबधानी अपनाउनु हो" भनी यस अदालतबाट सिद्धान्त प्रतिपादन भएको देखिन्छ। यसर्थ वातावरण प्रदुषणलाई विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगले केही हदसम्म नियन्त्रण गर्न सकिने

भनी पुष्टि भइसकेको हुनाले नेपाल सरकारले वातावरण प्रदुषण हुने विषयमा पनि पूर्वसावधानीको सिद्धान्त अवलम्वन नगरेको विषयलाई न्यायपूर्ण मान्न मिलेन। तसर्थ राज्यको स्रोत साधनको अभिभावक भएको हुनाले कुनै पनि निर्णय लिनुपूर्व उक्त सिद्धान्तहरूको अबलम्वन गर्नु राज्यको दायित्त्व रहन्छ। जस अनुरूप हरित ऊर्जाको उत्पादन तथा उपयोगलाई प्रबर्द्धन गर्दै क्रमिक र योजनाबद्ध रूपमा पेट्रोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनमा पनि कमसेकम प्रदुषण गर्ने गरी प्रयोग गर्ने वातावरण बनाउने र विस्तारै विद्युतीय सवारी साधन वा उच्चतम विकल्पको पुनःस्थापना गर्दै जानुपर्ने राज्यको दायित्त्व रहेको देखिन आयो।

३०. प्रस्तुत सन्दर्भमा यस अदालतबाट अमिता गौतम पौडेल विरूद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद् कार्यालय रहेको परमादेश (०७३-WO-०८३०) मुद्दामा "सवारी साधनमा प्रयोग हुने इन्जिनको गुणस्तरले समेत वायु प्रदूषणमा भूमिका खेल्ने भएकोले मोटर गाडीलगायत Spark-ignition Engines र Internal Combustion Engines भएको उपकरणबाट हुने वायु प्रदूषणलाई नियमन गर्न उत्सर्जन मापदण्ड बनाई लागू गर्ने। प्रदुषणको नियन्त्रणको लागि Compressed Natural Gas (CNG) लगायतका वैकल्पिक इन्धनको प्रयोग गर्ने तथा विद्युतबाट चल्ने सवारी साधनको प्रयोगलाई उत्प्रेरित गर्ने। यस्ता सवारी साधनलाई उत्प्रेरित गर्न वैकल्पिक इन्धनको प्रयोग गरी सेवा प्रदान गर्ने संस्थालाई कर छुट दिने, विद्युतीय सवारी साधन देशभित्रै निर्माण गर्न प्रोत्साहन गर्ने तथा त्यस्तो सवारी साधन एवं त्यसको पार्ट पुर्जा आयात गर्दा भन्सार छुट दिने। यसका साथै शहरी क्षेत्रमा साइकल लगायतका इन्धन रहित सवारी साधन प्रयोग गर्न त्यस किसिमको साइकल मैत्री सडकको निर्माण गर्ने" भन्ने निर्णय भई नजिर कायम भएको देखिन्छ।[7] तसर्थ वायु प्रदुषण नियन्त्रण गर्दै वातावरण संरक्षणको दिर्घकालीन उपायको रूपमा यस अदालतबाट यस अघि आदेश दिइसकेको देखिन्छ।

३१. तसर्थ सम्बन्धित निकायहरूले यातायात क्षेत्रबाट भइरहेको वायु प्रदुषण नियन्त्रण गर्न समग्र सवारी साधनहरूको सञ्चालन गर्दा तिनीहरूको संख्या र सडकको गुणस्तर तथा त्यसको क्षमताको निरन्तर अध्ययन अनुसन्धान गर्ने, प्रदूषण मापदण्डलाई समयसमयमा पुनरावलोकन गरी त्यसलाई कडाइका साथ लागू गर्न मौजुदा नीतिगत, कानुनी तथा संस्थागत व्यवस्था एवं क्षमतामा उल्लेख्य सुधार तथा प्रवलीकरण गर्ने र आम सर्वसाधारण नागरिक समेतको सहभागितामा वायु प्रदूषण कम गर्न प्रवर्धनात्मक, निरोधात्मक तथा उपचारात्मक कार्यक्रमहरूको तर्जुमा, कार्यान्वयन, अनुगमन तथा मूल्यांकन गर्नुपर्दछ। यस अदालत र मातहत अदालतबाट न्यायिक सक्रियताको माध्यमवाट गरिएका आदेशहरूको पूर्ण

[7] ने का प २०७४ अंक ६ नि. नं. ९८२९

कार्यान्वयन गर्नेतर्फ नेपाल सरकार लगायत सबै सरोकारवाला निकायहरूले ध्यान दिनु जरूरी छ।

३२. अतः उल्लिखित तथ्य, कानूनी व्यबस्था, प्रतिपादित सिद्धान्त एवं विवेचना समेतको आधारमा सरकारको प्राथमिक कर्तव्य आफ्ना नागरिकको जीवनको हक र हितको सम्बर्द्धन गर्नु नै हो। यो दायित्व पूरा गर्न राज्यले नागरिकका लागि स्वस्थ वातावरण उपलब्ध गराउनु पर्दछ। साथै आफ्नो संवैधानिक र कानूनी व्यवस्थाको सीमा र परिधिभित्र रही आवश्यक निर्णय गर्नु, गराउनु एवं गरिएका निर्णयको कार्यान्वयन गर्नु, गराउनुसमेत राज्यको दायित्वभित्रै पर्दछ। वातावरण प्रदुषणको प्रमुख कारकको रूपमा रहेको यातायात क्षेत्रले गर्ने प्रदुषण नियन्त्रण गर्न राज्यले तय गरेका माथि उल्लेखित नीति तथा कानुनहरू कार्यान्वयन गर्नु गराउनु राज्यको दायित्व हो। सो सन्दर्भमा वातावरणमा प्रतिकुल असर पार्ने गरी सवारी साधनको खरिदबिक्रिमा असर गर्नु भन्दा वातावरण प्रदुषणमा कसले कति असर पार्छ भन्ने कुरालाई मध्यनजर गरी प्रदुषणकारीले मुल्य तिर्नु पर्छ (Polluters Pay Principle) भन्ने सिद्धान्तमा आधारित भएर करको दर निर्धारण गर्नुपर्छ। स्वच्छ, नविकरणीय वा हरित ऊर्जाको उत्पादन तथा उपयोगलाई प्रवर्द्धन गर्दै क्रमिक तथा योजनाबद्ध रूपमा पेट्रोल तथा डिजललगायतका प्रदुषणजन्य ऊर्जामा निर्भरता घटाउँदै स्वच्छ ऊर्जाद्वारा प्रतिस्थापित गराई देशैभरी जनताले संविधान प्रदत्त स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने जीवनको हकको उपभोग गर्ने अधिकारको सुनिश्चितता गर्न करसम्बन्धी नीति नियम र विधेयक तर्जुमा गर्दा संविधान प्रदत्त स्वस्थ वातावरणको हक सन्तुलित संरक्षण गर्दै वातावरण ऐनले व्यवस्था गरेबमोजिम वायु प्रदुषण नियन्त्रण र रोकथाम गर्न आवश्यक पूर्वसतर्कता अपनाउने गरी करको दर निर्धारण गर्नू गराउनू भनि परमादेश जारी गरिदिएको छ। साथै वायु प्रदुषणबाट संरक्षण गर्दै स्वच्छ वातावरणको हकको सहज उपयोग गर्ने वातावरण सिर्जना गर्न अलग्गै कार्ययोजना वनाउनु पर्ने भनी विपक्षीहरुको नाउँमा परमादेश जारी गरिदिएको छ।

३३. साथै विद्युतीय सवारी साधनलाई पूर्ण रूपमा लागू गर्दा यसको एउटा चुनौति भनेको विद्युतीय सवारी साधनको ब्याट्रीहरूको व्यवस्थापन रहेको छ। विभिन्न देशहरूले समाधानको खोजी र ब्यवस्थापन पनि गरेको देखिन्छ। अमेरिकाले विद्युतीय सवारीसाधनलाई नियमन गर्नको निमित्त भर्खरै सिनेट S.4057 - Strategic EV Management Act of 2022 पास गरेको देखिन्छ। जसले विद्युतीय सवारी साधनको ब्याट्री व्यवस्थापनको निमित्त के गर्न सकिन्छ भन्ने जस्ता विषयहरू सम्वोधन गरेको छ।[8] नेपालको सन्दर्भमा समेत विद्युतीय सवारी साधन वातावरणको दृष्टिकोणबाट हालको लागि राम्रो विकल्प भएपनि केही वर्षमा ब्याट्री परिवर्तन गर्नुपर्ने, प्रयोगमा नरहने ब्याट्रीको जथाभावी व्यवस्थापनले वातावरणमा थप असर पार्न सक्ने पक्षलाई समेत विचार गरिनुपर्ने देखिन्छ। कतिपय देशहरूमा प्रयोग भइरहेको ब्याट्रीहरूको

[8] https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/4057

“दोश्रो जीवन” भनेर यसको कार्यक्षमता अनुरूप दोश्रोपटक प्रयोग गरेको देखिन्छ। यसर्थ विद्युतिय सवारी साधनमा प्रयोग हुने ब्याट्रिहरुको recycle गर्ने हो वा reuse गर्ने हो, यसको मापदण्ड के हुन सक्दछ ? नेपालले पनि विद्युतीय सवारी साधनको व्याट्रीहरूलाई कसरी व्यवस्थापन गर्ने भन्ने सम्बन्धमा तत्कालै अध्ययन गर्नुपर्दछ जसअनुसार नेपालमा recycling वा reuse plant बनाउन र यसको परिचालनमा सक्षम छ वा छैन वा कत्तिको फाइदाजनक हुन्छ? साथै प्रदुषण नहुने गरी ब्याट्रीको व्यवस्थापनको निम्ति अन्य विकल्पहरुको खोजी गरी समाधान र व्यवस्थापनको रणनीतिसमेत तयार गर्ने प्रयोजनको लागि फैसला प्राप्त गरेको मितिले ३ महिना भित्र अध्ययन समिति गठन गरी अध्ययन गर्नू गराउनू।

३४. विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगलाई सहज आकर्षक बनाउनको लागि यस्ता साधनको ब्याट्री चार्ज गर्ने विषय समेत महत्वपूर्ण हुन्छ। व्याट्री चार्ज केन्द्र (charging station) भरपर्दो र पर्याप्त मात्रामा हुनुपर्ने एवं चार्ज गर्ने क्षमता समेत राम्रो र प्रभावकारी बनाई छोटो समयमा व्याट्री चार्ज गर्न सक्ने हुनुपर्दछ। तसर्थ, विद्युतीय सवारी साधनको चार्ज गर्ने कार्यलाई भरपर्दो र प्रभावकारी बनाउन आवश्यक र उपयुक्त पहल गर्नू, गराउनू।

३५. दिगो वाताबरण संरक्षण (Sustainable environmental protection) को निमित्त विद्युतीय सवारी साधनसमेतको विकल्पमा रहेको Hydrogen Fuel Cell Vehicles, Biofuel powered vehicles, Green methanol powered vehicles, plug-in hybrid vehicles लगायतका अन्य विकल्पहरु मध्ये उत्तम विकल्प के हुनसक्दछ सो को पहिचान गरी उत्तम विकल्प सहितको सवारी साधनको प्रयोगलाई उत्प्रेरित गर्ने वातावरण तयार गर्नू, गराउनू।

३६. वायु प्रदुषण नियन्त्रणको लागि यस अदालतबाट भएका ने.का.प. २०७४, अंक ४, नि. नं. ९५७७, ने.का.प. २०७४, अंक ६, नि.नं. ९८२९, ने.का.प. २०७५, अंक १०, नि. नं. १०१०९, ने.का.प. २०७५, अंक ११, नि.नं. १०१३१, ने.का.प. २०७६, अंक ३, नि.नं १०२१०, ने.का.प. २०७६, अंक ११, नि.नं. १०३८० लगायतका थुप्रै आदेशहरू भएको देखिन्छन्। यस अदालतबाट समेत जारी भएका आदेश कार्यान्वयनको अनुगमनसमेतको कार्य गर्न सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम १२९ ले व्यवस्था गरेबमोजिम फैसला कार्यान्वयन निर्देशनालयको स्थापना भइ कार्य गरिरहेको छ। सरकारी वकील सम्बन्धी नियमावली, २०७७ को नियम ११ को उपनियम (१) को खण्ड (घ) बमोजिम महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयले यस अदालत र मातहतका अदालतबाट भएका फैसला तथा आदेशहरूको कार्यान्वयनको लागि सम्बन्धित संवैधानिक निकाय, मन्त्रालय, सचिवालय, विभाग वा अन्य सरकारी कार्यालयलाई लेखी पठाउने गरेको छ। तथापि ती संरचनाहरूलाई सम्वन्धित क्षेत्रबाट समेत सहयोगको आवश्यकता पर्दछ। नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालयको तर्फबाट प्राप्त लिखित जवाफमा प्रत्येक मन्त्रालयमा आदेश कार्यान्वयनको लागि छुट्टै संयन्त्रको व्यवस्था गरिएको तथा

नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को मिति २०६७।११।१७ को निर्णय बमोजिम आदेश कार्यान्वयन अनुगमन समिति रहेको भनी उल्लेख भएकोले हाल प्रत्येक मन्त्रालयमा उक्त संयन्त्र रहेभएको देखिन्छ। यस अदालत अन्तर्गत रहको फैसला कार्यान्वयन निर्देशनालयले प्रधानमन्त्री कार्यालयमा रहेको फैसला कार्यान्वयन समिति र सम्बन्धीत मन्त्रालयमा तथा महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयमा रहेको आदेश कार्यान्वयन अनुगमन समितिसँग समन्वय र सहकार्य गरी फैसला वा आदेश कार्यान्वयनको रणनीति कार्यान्वयनको निमित्त पहल गर्न वातावरण संरक्षण र प्रदुषण नियन्त्रण सम्बन्धी भएगरेका आदेश एवं फैसलाहरूको संकलन गरी कार्यान्वयनको स्थिति, उपलब्धि, कार्यान्वयनको चुनौती, कार्यान्वयनको निमित्त जिम्मेवार निकाय, अवरोध गर्ने पक्षहरू तथा तत्वहरूको पहिचान गरी यो आदेश प्राप्त भएको ६ महिनाभित्र कार्यन्वयन रणनीति प्रतिवेदन तयार गरी अध्ययन प्रतिवेदनबमोजिम फैसला कार्यान्वयनको लागि पहल गर्नू गराउनू भनी विपक्षीहरूको नाउँमा परमादेश जारी गरिदिएको छ।

३७. यो आदेशको प्रतिलिपि साथै राखी आदेशको जानकारी महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयमार्फत् विपक्षीहरूलाई दिई सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम १२७(४) बमोजिम यो आदेशको जानकारी फैसला कार्यान्वयन निर्देशनालयलाई दिनू।

३८. प्रस्तुत रिट निवेदनको दायरीको लगत कट्टा गरी यो आदेश विद्युतीय प्रणालीमा प्रविष्ट गरी मिसिल अभिलेख शाखामा बुझाइदिनू।

सपना प्रधान मल्ल
(न्यायाधीश)

उक्त रायमा म सहमत छु।

(सुष्मालता माथेमा)
न्यायाधीश

इजलास अधिकृत (उपसचिव): निराजन शर्मा
अनुसन्धान गर्न सहयोग गर्ने ईन्टर्नः रोजिना श्रेष्ठ
कम्प्युटर अपरेटरः चन्द्रा तिमल्सेना

सम्बत् २०७९ साल असार महिना ३ गते रोज ६ शुभम्-----------------।