ए.

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

बनाम

उत्तर प्रदेश राज्य और ओ. आर. एस. (2020 की विशेष अनुमति याचिका (आपराधिक) संख्या 4931) 26 नवंबर, 2020

बी.

[एस. ए. बोबडे, ए. एस. बोपन्ना और वी. रामसुब्रमणियन, जे. जे.]

दंड प्रक्रिया संहिता, 1973:

सी.

एस।482 – इसके तहत याचिका-यू/एस के तहत दर्ज प्राथमिकी को रद्द करने की मांग।34, 471, 468, 467, 420, 419 और यात्री वाहनों के निर्माण, आयात और बिक्री में लगी एक कंपनी के खिलाफ आई. पी. सी. 406-उच्च न्यायालय ने एफ. आई. आर.-विशेष अनुमति याचिका-को रद्द करने के लिए अनुरोध को खारिज कर दिया-याचिका कि पुलिस किसी मुद्दे की जांच नहीं कर सकती है, जिसका आधार राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण (एन. जी. टी.) द्वारा पारित आदेश के खिलाफ सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष विचाराधीन है और शिकायत दर्ज करने में लंबे समय से देरी हो रही थी-आयोजितःयदि एफ. आई. आर. के अवलोकन से अपराध का खुलासा भी होता है, तो कानूनी अदालतों को पुलिस के अधिकार क्षेत्र को हड़पने से रोक दिया जाता है-एन. जी. टी. के आदेश (जिसके खिलाफ अपील उच्चतम न्यायालय के समक्ष लंबित है) जो व्यापक और सामान्य आवेदनों पर पारित किए गए थे, उन्हें कार के व्यक्तिगत खरीदार के लिए शिकायत दर्ज करने में बाधा के रूप में नहीं लिया जा सकता है-पुलिस शिकायत के आधार को उच्चतम न्यायालय के समक्ष विचाराधीन नहीं कहा जा सकता है-विवादित आदेश के साथ हस्तक्षेप की मांग नहीं की गई है।

डी.

ई.

एसएलपी को खारिज करते हुए न्यायालय ने

एफ.

यह अभिनिर्धारित किया कि **-1.** कानून अच्छी तरह से तय है कि अदालतें किसी भी जांच को विफल नहीं करेंगी।यदि प्रथम सूचना रिपोर्ट के अवलोकन से व्यापक रूप से भी किसी अपराध का खुलासा होता है**,** तो विधि अदालतों को पुलिस के अधिकार क्षेत्र को हड़पने से रोक दिया जाता है**,** क्योंकि राज्य के दो अंग गतिविधियों के दो विशिष्ट क्षेत्रों में काम करते हैं और एक को दूसरे क्षेत्र में नहीं चलना चाहिए।**[**पैरा **41] [798-**जी**-**एच**; 799-**सी**]**

जी.

राजा सम्राट बनाम ख्वाजा नजीर अहमद ए**.** आई**.** आर**. 1945** पी**.** सी**. 18;** हरियाणा राज्य बनाम भजन लाल **(1992) 1** सप्लीमेंट।

एससीसी 335:[1990] 3 पूरक।एससीआर 259; एस. एम. दत्ता बनाम गुजरात राज्य (2001) 7 एस. सी. सी 659:[2001] 2 पूरक।एस. सी. आर. 140-पर निर्भर।

एच.

786 ए.

787

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य ए

2. शिकायत दर्ज कराने में तीसरे प्रतिवादी**-**शिकायतकर्ता की ओर से केवल देरी**,** अपने आप में प्राथमिकी को रद्द करने का आधार नहीं हो सकती है। यह सवाल कि क्या तीसरे प्रतिवादी**-**शिकायतकर्ता ने सरकार के वाहन पोर्टल द्वारा बताए गए **3** वाहन खरीदे हैं या **7** वाहन**,** जैसा कि उसने अपनी शिकायत में दावा किया है**,** तथ्य का सवाल है जिसे केवल जांच**/**परीक्षण के दौरान ही स्थापित किया जाना है।एफ**.** आई**.** आर**.** को रद्द करने की याचिका में**,** न्यायालय तथ्य के विवादित प्रश्नों में नहीं जा सकता है।**[**पारस **18,19] [793-**एफ**-**जी**]**

बी.

3. वाहनों के खरीदार के रूप में दावा नहीं करने वाले कुछ व्यक्तियों द्वारा दायर आवेदनों पर पारित एनजीटी के आदेश को निर्माताओं से कार खरीदने वाले व्यक्ति के लिए शिकायत दर्ज करने में बाधा के रूप में नहीं लिया जा सकता है**,** अगर उसने वास्तव में निर्माताओं द्वारा किए गए किसी भी अभ्यावेदन के कारण शिकायत दर्ज कराई है।वर्ष **2015** में एनजीटी के समक्ष दो मूल आवेदन दायर किए गए**,** जिसमें आरोप लगाया गया कि विचाराधीन वाहनों के निर्माता धोखाधड़ी के उपकरणों का उपयोग कर रहे थे।मूल आवेदनों को दाखिल करना भारतीय मोटर वाहन अनुसंधान संघ द्वारा निर्माताओं को नोटिस जारी करने के साथ हुआ।एनजीटी के समक्ष आवेदकों ने वाहनों के खरीदारों के रूप में अपने लिए कोई राहत नहीं मांगी थी।एनजीटी के

समक्ष आवेदकों द्वारा मांगी गई राहत व्यापक और सामान्य थी।यही कारण है कि एनजीटी ने अपने अंतिम आदेश दिनांक **2** द्वारा केवल सीपीसीबी को लागू वैधानिक व्यवस्था के आलोक में अभियोजन शुरू करने पर विचार करने का निर्देश दिया**,** जबकि निर्माताओं को पर्यावरण को हुए नुकसान के मुआवजे के रूप में **1** करोड़ रुपये जमा करने का आदेश दिया।इस न्यायालय द्वारा कोई दंडात्मक कदम नहीं उठाने के लिए पारित अंतरिम आदेश को केवल एनजीटी के निर्देशों के संदर्भ में समझा जाना चाहिए जो दीवानी अपीलों का विषय बन गया था।**[**पैरा **21,22,23** और **27] [794-**बी**-**ई**; 795-**ए**]**

सी.

डी.

ई.

एफ.

4. यह प्रश्न कि क्या तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा खरीदी गई कारों में छल उपकरण लगाए गए हैं और यह प्रश्न कि क्या याची के लिए इस संबंध में कोई प्रतिनिधित्व था**,** सभी तथ्य के प्रश्न हैं**,** जो तीसरे प्रत्यर्थी के लिए विशिष्ट और विशेष हैं।एनजीटी के पास तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा खरीदी गई कारों की जांच करने का कोई अवसर नहीं था।इस स्तर पर कोई भी यह अनुमान नहीं लगा सकता है कि क्या पुलिस शिकायत के लिए निर्माता का बचाव विशुद्ध रूप से होगा

जी.

एच.

तथ्य के प्रश्न पर या विशुद्ध रूप से कानून के प्रश्न पर या तथ्य और कानून के मिश्रित प्रश्नों पर। यदि याची यह बचाव करता है कि तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा खरीदी गई कारों में ऐसा कोई उपकरण स्थापित नहीं किया गया था या इस संबंध में कोई **(**गलत**)** प्रतिनिधित्व नहीं था**,** तो यह तथ्य का एक शुद्ध प्रश्न होगा**,** जिसे रद्द करने की याचिका में नहीं लिया जा सकता है।यदि याची यह बचाव करता है कि ऐसे उपकरणों की स्थापना**,** हालांकि सच है**,** किसी भी कानून का उल्लंघन नहीं करती है**,** तो यह विशुद्ध रूप से कानून का सवाल होगा।न्यायालय एक रद्द याचिका में इस प्रश्न पर जाने का हकदार हो सकता है**,** बशर्ते याची एक स्पष्ट स्वीकारोक्ति के साथ आए कि उन्होंने ऐसे उपकरण स्थापित किए थे और फिर भी कानून का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था। याची से इस स्तर पर अपने बचाव का खुलासा करने की उम्मीद नहीं की जाती है और न ही यह अनुमान लगाया जा सकता है कि याची के पास अभियोजन पक्ष के लिए किस प्रकार का बचाव होगा।**[**पैरा **37] [797-**सी**-**एफ**]**

बी.

सी.

5. एनजीटी के समक्ष कार्यवाही का उद्देश्य व्यक्तियों से संबंधित मुद्दों को संबोधित करना नहीं था**,** जैसे कि **(i)** क्या कोई उत्सर्जन हेरफेर सॉफ्टवेयर**,** जिसे आम बोलचाल में 'हार उपकरण' कहा जाता है**,** कुछ व्यक्तियों द्वारा खरीदे गए वाहनों में स्थापित किया गया था**;** और **(ii)** क्या उन कारों के खरीदारों के लिए कोई प्रतिनिधित्व किया गया था जिनमें ऐसे उपकरण लगाए गए थे**,** कारों के उत्सर्जन दक्षता स्तर के बारे में।इसलिए**,** यह कहना सही नहीं है कि पुलिस शिकायत का आधार कुछ ऐसा है जो पहले से ही एनजीटी के आदेश से उत्पन्न अपीलों में इस न्यायालय के समक्ष निर्णय का विषय है। वास्तव में**,** उच्च न्यायालय ने दंड प्रक्रिया संहिता की धारा **173 (2)** के तहत रिपोर्ट दाखिल होने तक गिरफ्तारी के खिलाफ सुरक्षा प्रदान करके याची के प्रति निष्पक्ष रहा है। पी**.** सी **[**पारस **39,40] [798-**डी**-**जी**]**

डी.

ई.

एफ.

संदर्भित निर्णय

[1990] 3 पूरक।एससीआर **259**

पर भरोसा किया गया **|**

पैरा **41**

[1990] 3 पूरक।एससीआर **259**

पर भरोसा किया गया **|**

पैरा **41**

जी.

[2001] 2 पूरक।एससीआर **140**

पर भरोसा किया गया **|**

पैरा **41**

आपराधिक अपील न्यायनिर्णय:2020 की विशेष अनुमति याचिका (आपराधिक) संख्या 4931।

एच.

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य ए

ए.

आपराधिक विविध मामले में इलाहाबाद में उच्च न्यायालय के 01.10.2020 दिनांकित निर्णय और आदेश से।2020 की लिखित याचिका संख्या 9223।

मैसर्स सिरिल अमरचंद मंगलदास, विनीत मल्होत्रा, आयुष गुप्ता, स्वरूप आनंद मिश्रा, अजय मारवाह के लिए डॉ. अभिषेक मनु सिंघवी, मुकेश रोहतगी, मनिंदर सिंह, सीनियर अधिवक्तागण विश्वजीत दुबे, सुश्री सुरभी खट्टर, अमन सिंघानिया, सुमित अत्री।उपस्थित दलों के लिए। न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

बी.

वी. रामसुब्रमण्यन, जे.

1. आई. पी. सी. की धारा 34,471,468,467,420,419 और 406 के तहत दंडनीय अपराधों के लिए उनके खिलाफ दर्ज प्रथम सूचना रिपोर्ट (संक्षिप्त में एफ. आई. आर.) को रद्द करने से उच्च न्यायालय के इनकार से व्यथित याची उपरोक्त विशेष अनुमति याचिका लेकर आया है।2. हमने याची की ओर से पेश वरिष्ठ वकील डॉ. अभिषेक मनु सिंघवी को विद्वान है। श्री मनिंदर सिंह, विद्वान वरिष्ठ वकील, तीसरे प्रत्यर्थी की ओर से पेश होते हैं, जो वास्तविक शिकायतकर्ता है।3. याची एक कंपनी है जिसका मुख्यालय पुणे में है और भारत में यात्री वाहनों के निर्माण, आयात और बिक्री के व्यवसाय में लगी हुई है।यह दावा किया जाता है कि याची का गठन स्कोडा ऑटो इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, वोक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड और वोक्सवैगन ग्रुप सेल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड नाम की तीन कंपनियों के विलय से किया गया है। याची का दावा है कि वे पांच ऑटोमोबाइल ब्रांडों, स्कोडा, वोक्सवैगन, ऑडी, पोर्श और लेम्बोर्गिनी के व्यावसायिक संचालन के लिए जिम्मेदार हैं।

सी.

डी.

ई.

4. ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया, जो भारत सरकार के भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय से जुड़ा मोटर वाहन उद्योग का एक शोध संस्थान है, ने स्कोडा ऑटो इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, वोक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड और वोक्सवैगन ग्रुप सेल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के प्रबंध निदेशकों को दिनांक 1-1 का नोटिस जारी किया, जिसमें उनसे आह्वान किया गया कि वे इस निष्कर्ष पर क्यों न आएं कि उनके द्वारा भारत में निर्मित और बेचे जाने वाले वाहन केंद्रीय मोटर वाहन नियमों की आवश्यकताओं का उल्लंघन कर रहे हैं।उक्त नोटिस में यह आरोप लगाया गया था कि उनके द्वारा डीजल ई. ए. 189 इंजनों से लैस सीमित वाहन मॉडलों पर किए गए अध्ययन से उन्हें विश्वास हुआ कि फॉक्सवैगन द्वारा निर्मित वाहन,

जब सड़क पर परीक्षण किए जाते हैं, तो प्रयोगशाला में किए गए परीक्षणों की तुलना में 3-9 गुना अधिक एन. ओ. एक्स. प्रदूषण का संकेत देते हैं।

एफ.

जी.

एच.

790

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2020] 11 एस सी आर।

संशोधित भारतीय ड्राइविंग साइकिल (एम. आई. डी. सी.)।उक्त नोटिस में यह भी आरोप लगाया गया था कि उनके पास यह मानने का कारण था कि बीएस-IV वाहनों में लगे डीजल ईए 189 इंजन 'हार उपकरण' से लैस हैं।

5. लगभग उसी समय, राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण (संक्षेप में एनजीटी), प्रधान पीठ के समक्ष दो मूल आवेदन दायर किए गए।दोनों आवेदन मुख्य रूप से स्कोडा ऑटो इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, वोक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड और वोक्सवैगन ग्रुप सेल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के खिलाफ थे।इन तीन कंपनियों के अलावा, भारत संघ (यू. ओ. आई.), केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सी. पी. सी. बी.) और कुछ अन्य को भी मूल आवेदनों में पक्षकार बनाया गया था।6. इन मूल अनुप्रयोगों के विवरण को आसानी से समझने के लिए एक सारणीबद्ध कॉलम में प्रस्तुत किया गया हैः- ए.

बी.

सी.

O.A.No।	आवेदक/आवेदक का नाम	उत्तरदाताओं के नाम	राहत की मांग की
509 /2015	अल ओनी ऐल अवदी	1. भारत संघ अपने सचिव, भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय के माध्यम से। 2.सचिव 3 के माध्यम से पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन पर लघु प्रयास।	1. उत्तरदाताओं को 1-3 से यह समझाना कि वे किसी भी धोखाधड़ी के उपकरण या प्रौद्योगिकी का उपयोग नहीं कर रहे हैं, जब तक कि यह पता न चल जाए कि वे भारत

		केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड, अपने अध्यक्ष के माध्यम से 4. फॉक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, अपने प्रबंध निदेशक 5 के माध्यम से। स्कोडा ऑटो इंडिया प्राइवेट ली ने अपने प्रबंध निदेशक 6 के माध्यम से समझौता किया। फॉक्सवैगन ग्रुप सेल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, अपने प्रबंध निदेशक 7 के माध्यम से। वॉल्यूम केस्वाजेन एजी, प्रबंधन बोर्ड के चाई रमन के माध्यम से	में रेस तालाबों के वाहनों के निर्माण, संयोजन और बिक्री की अनुमति नहीं देंगे। 2. उत्तरदाताओं को भारत में निर्मित और पुराने सभी वाहनों का निरीक्षण और जांच करने का निर्देश देना ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि किसी भी छल उपकरण का उपयोग नहीं किया गया है। 3.4 से 7 उत्तरदाताओं को उन वाहनों के उत्पादन, संयोजन और बिक्री को रोकने का निर्देश देना; और 4। 4 से 7 उत्तरदाताओं को भारत में पहले से ही बेचे जा चुके वाहनों के इंजनों को उनकी कीमत पर ठीक करने का निर्देश देना।
527/2015	1. श्री सतवींदर सिंह सोढ़ी 2. श्री वेल ओर रमेश नीलकांतन 3. श्री दीपित सिंह 4. सारा इंटरनेशनल लिमिटेड	1. फॉक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, महाराष्ट्र 2. फॉक्सवैगन ग्रुप सेल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, महाराष्ट्र 3. फॉक्सवैगन एजी, जर्मनी	1. उत्तरदाताओं 1-6 को किसी भी और वाहन को बेचने से रोकने के लिए जो लागू उत्सर्जन मानदंडों को लागू करता है। 2. उत्तरदाताओं 106 को वर्ष 2008 से धोखाधड़ी उपकरणों के साथ ऑटोमोबाइल बेचकर किए गए सभी मुनाफे को समाप्त करने का निर्देश देना; और 3. प्रत्यर्थियों 1-6 को एन. आई. आर. एन. एम. टी. की बहाली के लिए

			हर्जाने का भुगतान करने का निर्देश देना।

डी.

ई.

एफ.

जी.

एच.

791

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य [वी. रामसुब्रमणियन, जे.] ए.

		4. एस. के. ओ. डी. ए. यू. टी. ओ. में एल. आई. एम. टी. डी., एम. ए. एच. ए. आर. ए. एस. टी. ए. 5. एस. के. ओ. डी. ए. यूटो ए. एस., सी. जेड. सी. एच. आर. ई. पी. यू. बी. एल. आई. सी. 6. डी आर। जी में। एच. ई. एफ. पी या एससी वह ए जी, जी ई आर एम ए एन वाई 7। किसी व्यक्ति को किसी भी प्रकार का नुकसान नहीं पहुँचता है। 8. ए यू टॉम ओटिव ई आर ई से ए एस एस ओ सी ओ एन ऑफ दी ए, पी यू ने 9. यू एन आयन ऑफ इंडिया टी हू जीएच एम आईएसटीआर वाई ओ एफ एच ई वी वाई आई एंड यू एस ट्राई एस ए एन	

		डी पी यू बी एल आई एन टी ई आर पी रिस ई एस, एन ई डब्ल्यू डी ई ली 1 0। किसी भी स्थिति में किसी भी तरह का बदलाव नहीं किया जा सकता है और न ही किसी भी तरह का बदलाव किया जा सकता है।	

बी.

सी.

डी.

7. 16.11.2018 पर, एनजीटी ने एक प्रथम दृष्टया निष्कर्ष दर्ज किया कि निर्माताओं का यह दावा कि उन्होंने पर्यावरण को कोई नुकसान नहीं पहुंचाया है, स्वीकार्य नहीं था।न्यायाधिकरण ने एक विशेषज्ञ की राय देने के लिए एक संयुक्त दल का गठन किया और इस बीच निर्माताओं को रुपये जमा करने का निर्देश दिया। सी. पी. सी. बी. के साथ 100 करोड़।

ई.

8. निर्माताओं ने प्रारंभिक निष्कर्ष और एन. जी. टी. द्वारा जारी अंतरिम निर्देश के खिलाफ 2018 की सी. ए. संख्या 11928 और 11929 में इस न्यायालय के समक्ष अपील दायर की। उन अपीलों के लंबित रहने के दौरान, विशेषज्ञ दल ने एक रिपोर्ट दायर की।

9. इसलिए, इस न्यायालय ने निर्माताओं को विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट पर आपत्तियां दायर करने की स्वतंत्रता देते हुए उपरोक्त दीवानी अपीलों का निपटारा किया और न्यायाधिकरण को उन आपत्तियों पर विचार करने और आदेश पारित करने का निर्देश दिया।

एफ.

10. इस न्यायालय के उक्त आदेश के अनुसरण में, एनजीटी ने निर्माताओं को आपत्तियां दायर करने और दोनों मूल आवेदनों को सुनने की अनुमति दी और दिनांक 07.03.2019 के आदेश द्वारा उनका निपटारा किया।न्यायाधिकरण के कुछ निष्कर्ष और निर्देश इस प्रकार थेः-

जी.

(i) कि निर्माताओं ने वास्तव में प्रयोगशाला परीक्षणों को दबाने के लिए धोखाधड़ी उपकरणों का उपयोग किया था;

(ii) पोर्टेबल उत्सर्जन मापन प्रणाली (पी. ई. एम. एस.) द्वारा एन. ओ. एक्स. उत्सर्जन अधिक था;

एच.

(iii) कि वोक्सवैगन वाहनों ने वापस बुलाए जाने के बाद गर्म परीक्षण चक्रों के तहत बहुत कम एन. ओ. एक्स. उत्सर्जन दिया;

((iv) पी. ई. एम. एस. पर मापा गया उत्सर्जन बी. एस.-IV सीमा से अधिक था।

(v) निर्माताओं को कुल 1 करोड़ रुपये के नुकसान का भुगतान करना होगा; और

बी.

(vi) कि सी. पी. सी. बी. लागू वैधानिक व्यवस्था के आलोक में अभियोजन शुरू करने पर विचार करेगा।

11. एन. जी. टी. के दिनांकित 07.03.2019 के उक्त आदेश को चुनौती देते हुए, C.A.Nos में दो दीवानी अपील दायर की गईं। 2019 का 4069 और 4086।आई. डी. 1 पर इन अपीलों को वकीलों के अंतर-महाद्वीपीय संघ द्वारा दायर एक अन्य दीवानी अपील के साथ लिया गया और इस न्यायालय ने अपीलों में नोटिस जारी करने का आदेश दिया।इस बीच, इस न्यायालय ने निर्देश दिया कि फॉक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के खिलाफ कोई दंडात्मक कदम नहीं उठाए जाएंगे।

सी.

डी.

12. जहां स्थिति इस प्रकार बनी हुई है, वहीं तीसरे प्रत्यर्थी ने एस. एच. ओ., गौतम बुद्ध नगर में <आई. डी. 1 पर शिकायत दर्ज कराई, जिसमें आरोप लगाया गया कि उसने विनिर्माण कंपनियों के अधिकृत डीलरों से 7 ऑडी ब्रांड की कारें खरीदी हैं; कि खरीद के समय, उसने कंपनी से यह स्पष्ट कराया कि उन्होंने भारत में बेचे जाने वाले वाहनों में कोई धोखाधड़ी उपकरण स्थापित नहीं किए हैं; हालाँकि, भारत में अधिकारियों को एन. ओ. एक्स. के उच्च उत्सर्जन का पता चला है; कि एनजीटी ने भी जुर्माना लगाया है; कि शिकायतकर्ता को तब एहसास हुआ कि कंपनी ने उसके साथ धोखाधड़ी की है; यह पूरी तरह से जानते हुए कि उनके

वाहन धोखाधड़ी वाले उपकरणों के साथ स्थापित किए गए हैं, निर्माता ने गलत रिकॉर्ड और दस्तावेज तैयार किए हैं; कि निर्माता और निर्माताओं के अधिकारी गलत हैं।

ई.

एफ.

13. यह तर्क देते हुए कि सरकार के वाहन पोर्टल में उल्लिखित विवरणों के अनुसार, इसमें तीसरे प्रत्यर्थी ने केवल 3 वाहन नहीं बल्कि 7 वाहन खरीदे थे; कि वाहनों की खरीद के ढाई साल से अधिक समय के बाद तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा दर्ज की गई शिकायत दुर्भावनापूर्ण और गलत विवरणों से भरी थी; और यह कि प्राथमिकी पूरी तरह से एनजीटी के आदेश पर आधारित है, जो इस न्यायालय के समक्ष दो दीवानी अपीलों का विषय है, याची ने ए में उच्च न्यायालय के समक्ष 2020 की आपराधिक विविध रिट याचिका दायर की।

जी.

एच.

793

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य [वी. रामसुब्रमणियन, जे.] ए.

इलाहाबाद।उक्त रिट याचिका में याचिकाकर्ताओं ने प्राथमिकी को रद्द करने की मांग की थी।

14. दिनांक 1 के एक आदेश द्वारा, इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने एफ. आई. आर. को रद्द करने की प्रार्थना को खारिज कर दिया। हालांकि, उच्च न्यायालय ने याची के अधिकारियों को धारा 173 (2) Cr.P.C के तहत रिपोर्ट जमा होने तक गिरफ्तारी से बचाया, हालांकि इस शर्त के साथ कि वे जांच में सहयोग करेंगे और जांच में सहायता के लिए बुलाए जाने पर भी पेश होंगे।

बी.

15. गिरफ्तारी के खिलाफ केवल संरक्षण और इलाहाबाद उच्च न्यायालय द्वारा प्राथमिकी को रद्द करने से इनकार करने से संतुष्ट नहीं, याची उपरोक्त एसएलपी के साथ आया है।

सी.

16. याची की मुख्य दलीलें हैंः-

(i) कि पुलिस किसी ऐसे मुद्दे की जांच नहीं कर सकती, जिसका आधार एनजीटी के आदेश से उत्पन्न दीवानी अपीलों में इस न्यायालय के समक्ष विचाराधीन है; और

डी.

((ii) कि उच्च न्यायालय शिकायत दर्ज करने में तीसरे प्रत्यर्थी की ओर से की गई लंबी देरी और इस तथ्य पर भी ध्यान देने में विफल रहा कि सरकार का वाहन पोर्टल केवल 3 वाहनों की खरीद को दर्शाता है, जबकि तीसरे प्रत्यर्थी ने 7 वाहन खरीदने का दावा किया था।

ई.

17. आइए हम पहले दूसरे विवाद पर विचार करें, क्योंकि इससे बिना किसी हिचकिचाहट के निपटा जा सकता है।दूसरे तर्क के दो भाग हैं अर्थात् (i) शिकायत दर्ज करने में लंबी देरी हुई है और (ii) ऐसा प्रतीत होता है कि तीसरे प्रतिवादी-शिकायतकर्ता ने 7 वाहन खरीदने के अपने दावे के मुकाबले केवल 3 वाहन खरीदे हैं।

एफ.

18. यह सवाल कि क्या तीसरे प्रतिवादी-शिकायतकर्ता ने सरकार के वाहन पोर्टल द्वारा बताए गए 3 वाहन खरीदे हैं या 7 वाहन, जैसा कि उसने अपनी शिकायत में दावा किया है, तथ्य का सवाल है जिसे केवल जांच/परीक्षण के दौरान स्थापित किया जाना है।एफ. आई. आर. को रद्द करने की याचिका में, न्यायालय तथ्य के विवादित प्रश्नों में नहीं जा सकता है।

जी.

19. शिकायत दर्ज करने में तीसरे प्रतिवादी-शिकायतकर्ता की ओर से केवल देरी, अपने आप में प्राथमिकी को रद्द करने का आधार नहीं हो सकती है। कानून इस पहलू पर इतनी अच्छी तरह से तय है कि पूर्ववर्ती के किसी भी संदर्भ की गारंटी नहीं दे सकता है।इसलिए, जिस दूसरे आधार पर याची प्राथमिकी को रद्द करना चाहता है, उसे स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

एच.

20. पहला विवाद एनजीटी के आदेश से उत्पन्न दीवानी अपीलों के लंबित होने और दीवानी अपीलों में इस न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश के इर्द-गिर्द घूमता है।

21. जैसा कि पहले कहा गया है, वर्ष 2015 में एनजीटी के समक्ष दो मूल आवेदन दायर किए गए थे, जिसमें आरोप लगाया गया था कि विचाराधीन वाहनों के निर्माता धोखाधड़ी के उपकरणों का उपयोग कर रहे थे।मूल आवेदनों को दाखिल करना भारतीय मोटर वाहन अनुसंधान संघ द्वारा निर्माताओं को नोटिस जारी करने के साथ हुआ।हम पहले ही उपरोक्त पैराग्राफ 5-10 में मोटे तौर पर संकेत दे चुके हैं कि एनजीटी के समक्ष क्या हुआ।

बी.

22. एनजीटी के समक्ष आवेदकों ने वाहनों के खरीदारों के रूप में अपने लिए कोई राहत नहीं मांगी।एनजीटी के समक्ष आवेदकों द्वारा मांगी गई राहत व्यापक और सामान्य थी।यही कारण है कि एनजीटी ने अपने अंतिम आदेश दिनांक 07.03.2019 द्वारा केवल सीपीसीबी को लागू वैधानिक व्यवस्था के आलोक में अभियोजन शुरू करने पर विचार करने का निर्देश दिया, जबकि निर्माताओं को पर्यावरण को हुए नुकसान के मुआवजे के रूप में Rs.500 करोड़ जमा करने का आदेश दिया।

सी.

डी.

23. इसलिए, वाहनों के खरीदार के रूप में दावा नहीं करने वाले कुछ व्यक्तियों द्वारा दायर आवेदनों पर पारित एनजीटी के आदेश को निर्माताओं से कार खरीदने वाले व्यक्ति के लिए शिकायत दर्ज करने में बाधा के रूप में नहीं लिया जा सकता है, अगर उसे वास्तव में निर्माताओं द्वारा किए गए किसी भी प्रतिनिधित्व के कारण नुकसान हुआ है।

ई.

24. इस न्यायालय द्वारा 2019 की सिविल अपील संख्या 4069 और 4086 में अधिसूचना जारी करते हुए 06.05.2019 पर पारित अंतरिम आदेश इस प्रकार हैः- “इस बीच, अपीलार्थी के खिलाफ कोई दंडात्मक कदम नहीं उठाए जाएंगे।, फॉक्सवैगन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड।”

एफ.

25. उपरोक्त अंतरिम आदेश केवल एनजीटी द्वारा अपने दिनांक 07.03.2019 के आदेश के पैराग्राफ 29,30 और 32 में जारी किए गए निर्देशों से संबंधित है।एन. जी. टी. के दिनांकित 07.03.2019 आदेश के पैराग्राफ 30 में निहित निर्देश इस प्रकार हैः-

“हम लागू वैधानिक व्यवस्था के आलोक में अभियोजन शुरू करने पर विचार करने के लिए सी. पी. सी. बी. को खुला छोड़ते हैं।”

जी.

26. अपने आदेश के पैराग्राफ 29 और 32 में, एनजीटी ने निर्माताओं को 2 महीने के भीतर Rs.500 करोड़ का मुआवजा जमा करने का निर्देश दिया।

एच.

795

ए.

27. इसलिए, इस न्यायालय द्वारा कोई दंडात्मक कदम नहीं उठाने के लिए पारित अंतरिम आदेश को केवल एनजीटी के उपरोक्त निर्देशों के संदर्भ में समझा जाना चाहिए जो दीवानी अपीलों का विषय बन गया।इसलिए यह तर्क देना व्यर्थ है कि दीवानी अपीलों के लंबित रहने और इस न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश को किसी और के लिए पुलिस शिकायत दर्ज करने और जांच की मांग करने के लिए एक निवारक के रूप में लिया जाना चाहिए।

बी.

28. याची की ओर से पेश हुए विद्वान वरिष्ठ वकील डॉ. ए. एम. सिंघवी ने दृढ़ता से तर्क दिया कि पुलिस में 3 वें प्रतिवादी-शिकायतकर्ता द्वारा दर्ज की गई शिकायत की सामग्री एनजीटी के समक्ष की गई दलीलों के पुनरुत्पादन के अलावा और कुछ नहीं थी और वास्तव में पुलिस शिकायत का आधार इस न्यायालय के समक्ष विचाराधीन है।इसलिए, उनका तर्क है कि पुलिस उन आरोपों के एक ही समूह की जांच नहीं कर सकती है जो इस न्यायालय के समक्ष निर्णय लंबित रहने तक कार्यवाही का विषय बनते हैं।

सी.

29. लेकिन हम ऐसा नहीं सोचते हैं।यह दिखाने के लिए थोड़ा विस्तार की आवश्यकता है कि हम याची की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ वकील के उपरोक्त तर्क से सहमत क्यों नहीं हो सकते हैं।

डी.

30. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 110 (1) केंद्र सरकार को खंड (ए) से (पी) में उल्लिखित सभी या किसी भी मामले के संबंध में मोटर वाहनों के निर्माण, उपकरण और रखरखाव को विनियमित करने वाले नियम बनाने का अधिकार देती है।उप-धारा (1) का खंड (छ)

ई.

धारा 110 "धुएँ, दृश्य वाष्प, चिंगारी, राख, ग्रिट या तेल के उत्सर्जन" से संबंधित है।

31. धारा 110 (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, केंद्र सरकार ने केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के रूप में जाने जाने वाले नियमों का एक समूह जारी किया।

एफ.

32. उन नियमों के नियम 112 से 114 सामान्य रूप से "धुआं, वाष्प, चिंगारी, राख, ग्रिट और तेल" से संबंधित हैं।नियम 115 और 116 विशेष रूप से मोटर वाहनों से धुएं, वाष्प आदि के उत्सर्जन और मोटर वाहनों के लिए धुएं के उत्सर्जन स्तर और कार्बन मोनोऑक्साइड (सी.

ओ.) स्तर के लिए परीक्षण से संबंधित हैं।ये नियम धारा 110 की उप-धारा (1) के खंड (छ) के अनुरूप हैं।

जी.

33. नियम 126 ट्रेलरों और अर्ध-ट्रेलरों के अलावा मोटर वाहनों के प्रत्येक निर्माता या आयातक को उसमें इंगित एजेंसियों द्वारा परीक्षण के लिए अपने द्वारा निर्मित या आयातित वाहन का प्रोटोटाइप जमा करने के लिए अनिवार्य करता है।नियम 126 ए में निर्दिष्ट परीक्षण एजेंसियों को सक्षम बनाता है।

एच.

नियम 126 निर्माता की उत्पादन लाइन से खींचे गए वाहनों पर परीक्षण करने के लिए यह सत्यापित करने के लिए कि क्या ये वाहन नियमों के प्रावधानों के अनुरूप हैं।

34. वैधानिक प्रिस्क्रिप्शन के जनादेश को प्रभावी बनाने के लिए, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एक दस्तावेज़ जारी किया जिसमें नं। एम. ओ. आर. टी. एच./सी. एम. वी./टी. ए. पी.-116-116, अंक संख्या 4, जो "उत्पादन के प्रकार अनुमोदन और अनुरूपता" के लिए नियमों के नियम 115 और 126 ए के अनुपालन को सत्यापित करने के लिए वाहनों के परीक्षण के उद्देश्य से परीक्षण विधि, परीक्षण उपकरण और अन्य संबंधित प्रक्रिया निर्धारित करता है।दस्तावेज़ में पेट्रोल/सी. एन. जी./एल. पी. जी. इंजन लगे वाहनों के लिए निष्क्रिय सी. ओ./एच. सी. के लिए सेवाकालीन वाहनों की जाँच के लिए कुल प्रक्रिया भी शामिल है।इस दस्तावेज़ को 15 भागों में विभाजित किया गया है।भाग-XIV में वाहनों से टेलपाइप उत्सर्जन के लिए मानकों और बड़े पैमाने पर उत्सर्जन मानकों के लिए प्रभावी परीक्षण प्रक्रियाओं का विवरण शामिल है।

बी.

सी.

35. उपरोक्त दस्तावेज़ के अध्याय-1, भाग-14 के खंड संख्या 2.27 में परिभाषित किया गया है कि "डिफीट डिवाइस" क्या कहा जाता है।इसे इस प्रकार पढ़ा जाता है

डी.

निम्नलिखित हैः-

" डिफीट डिवाइस का अर्थ है डिजाइन का कोई भी तत्व जो उत्सर्जन नियंत्रण प्रणाली के किसी भी हिस्से के संचालन को सक्रिय करने, मॉडलिंग करने, देरी करने या निष्क्रिय करने के उद्देश्य से तापमान, वाहन की गति, इंजन की घूर्णन गति, संचरण गियर, मैनिफोल्ड वैक्यूम या किसी अन्य पैरामीटर को महसूस करता है, जो उत्सर्जन नियंत्रण प्रणाली की प्रभावशीलता को उन परिस्थितियों में कम करता है जो सामान्य वाहन संचालन और उपयोग में उचित रूप से सामने आने की उम्मीद की जा सकती है।इस तरह

ई.

डिजाइन के एक तत्व को हार का उपकरण नहीं माना जा सकता है यदि 1.इंजन को क्षति या दुर्घटना से बचाने और वाहन के सुरक्षित संचालन के लिए उपकरण की आवश्यकता उचित है, या

एफ.

2. उपकरण इंजन शुरू करने की आवश्यकताओं से परे काम नहीं करता है या,

जी.

3. शर्तों को टाइप I या टाइप VI परीक्षण प्रक्रिया में काफी हद तक शामिल किया गया है।"

36. इसमें तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा दर्ज की गई शिकायत में आरोप निम्नलिखित प्रभाव से हैं:

एच.

797

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य [वी. रामसुब्रमणियन, जे.] ए.

ए.

(i) कि "वाहनों की खरीद और डिलीवरी लेने के समय, शिकायतकर्ता को आरोपी व्यक्तियों से स्पष्ट किया गया कि क्या भारत में वाहनों में धोखाधड़ी के उपकरण भी लगाए गए थे";

((ख) उनके द्वारा जारी किए गए स्पष्टीकरण के बावजूद कि उन्होंने भारत में बेचे जाने वाले वाहनों में कोई धोखाधड़ी उपकरण स्थापित नहीं किया था, शिकायतकर्ता द्वारा खरीदी गई कारों में ऐसे हार उपकरण पाए गए थे; और

बी.

((ग) अतः निर्माता विभिन्न अपराधों का दोषी है।

37. यह प्रश्न कि क्या ऐसे उपकरण तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा खरीदी गई कारों में स्थापित किए गए हैं और यह प्रश्न कि क्या याची के लिए इस संबंध में कोई प्रतिनिधित्व था, सभी तथ्य के प्रश्न हैं,

विशेष रूप से तीसरे प्रत्यर्थी के लिए।एन. जी. टी. के पास इसमें तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा खरीदी गई कारों की जांच करने का कोई अवसर नहीं था।इस स्तर पर कोई भी यह अनुमान नहीं लगा सकता है कि पुलिस शिकायत के लिए निर्माता का बचाव विशुद्ध रूप से तथ्य के प्रश्न पर होगा या विशुद्ध रूप से कानून के प्रश्न पर या तथ्य और कानून के मिश्रित प्रश्नों पर होगा।यदि याची यह बचाव करता है कि तीसरे प्रत्यर्थी द्वारा खरीदी गई कारों में ऐसा कोई उपकरण स्थापित नहीं किया गया था या इस संबंध में कोई (गलत) प्रतिनिधित्व नहीं था, तो यह तथ्य का एक शुद्ध प्रश्न होगा, जिसे रद्द करने की याचिका में नहीं लिया जा सकता है।यदि याची यह बचाव करता है कि ऐसे उपकरणों की स्थापना, हालांकि सच है, किसी भी कानून का उल्लंघन नहीं करती है, तो यह विशुद्ध रूप से कानून का सवाल होगा।हम एक रद्द याचिका में इस प्रश्न में जाने के हकदार हो सकते हैं, बशर्ते याची एक स्पष्ट स्वीकारोक्ति के साथ आए कि उन्होंने ऐसे उपकरण स्थापित किए थे और फिर भी कानून का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था।हम यह उम्मीद नहीं करते हैं कि याची इस स्तर पर अपने बचाव का खुलासा करेगा और न ही हम यह अनुमान लगाएंगे कि याची को अभियोजन पक्ष के लिए किस प्रकार का बचाव करना होगा।

सी.

डी.

ई.

एफ.

38. यह यहाँ उल्लेख करने के लिए संदर्भ से बाहर नहीं हो सकता है कि यूरोपीय संघ 2007 में कार निर्माताओं द्वारा एक सॉफ्टवेयर स्थापित करने की वास्तविकता के लिए जाग गया था जो निकास उत्सर्जन में हेरफेर करता है, यह इस बात पर निर्भर करता है कि कार परीक्षण स्टैंड पर या सड़क पर चलती है या नहीं।यूरोपीय आयोग के संयुक्त अनुसंधान केंद्र ने 2011 में पाया कि हानिकारक एन. ओ. एक्स उत्सर्जन का स्तर निर्धारित स्तरों से कहीं अधिक है, इंटरनेशनल काउंसिल ऑन क्लीन ट्रांसपोर्टेशन (आई. सी. सी. टी.) द्वारा किए गए एक अध्ययन से संयुक्त राज्य अमेरिका में इसी तरह के परिणाम सामने आए।सितंबर 2015 में, कार निर्माताओं द्वारा हेरफेर उपकरणों की स्थापना के आरोप

जी.

एच.

यू. एस. पर्यावरण संरक्षण एजेंसी से उभरा और इसने कई यूरोपीय संघ राज्यों में जांच शुरू की। दावा दायर किए जाने और कानूनी कार्रवाई शुरू होने के बाद, जर्मन संघीय मोटर परिवहन प्राधिकरण ने जून-2016 में पूरे यूरोप में लगभग 20 लाख वाहनों को वापस बुलाने की अनुमति दी है।इन घटनाक्रमों के आलोक में, निर्माताओं में से एक ने ग्राहकों को कुछ विकल्प देते हुए दिसंबर-2016 में अमेरिकी पर्यावरण संरक्षण एजेंसी के साथ एक समझौता किया।ये और बाद के घटनाक्रम, जिन्होंने डीजल-गेट घोटाले के रूप में कुख्याति प्राप्त की, जर्मन फेडरल न्यायालय ऑफ जस्टिस (बुंडेसगेरिचशॉफ-बी. जी. एच.) ने 25 मई, 2020 को कार मालिकों के पक्ष में हर्जाने के लिए फैसला सुनाया।

बी.

सी.

39. 2015 से 2019 की अवधि के दौरान यूरोप और अमेरिका में जो कुछ हुआ, उसकी पृष्ठभूमि में ही नवंबर 2015 में ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया द्वारा शुरू की गई कार्रवाई और वर्ष 2015 से 2019 तक राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण के समक्ष जो कार्यवाही हुई, उसे देखना होगा।वे सभी उस वैश्विक आक्रोश का हिस्सा थे जो वास्तव में कथित रूप से हेरफेर करने वाले उपकरणों से सुसज्जित कारों से उत्सर्जन से पर्यावरण को होने वाले नुकसान से संबंधित था।एनजीटी के समक्ष कार्यवाही का उद्देश्य व्यक्तियों से संबंधित मुद्दों को संबोधित करना नहीं था, जैसे कि (i) क्या कोई उत्सर्जन हेरफेर सॉफ्टवेयर, जिसे आम बोलचाल में 'हार उपकरण' कहा जाता है, कुछ व्यक्तियों द्वारा खरीदे गए वाहनों में स्थापित किया गया था; और (ii) क्या उन कारों के खरीदारों के लिए कोई प्रतिनिधित्व किया गया था जिनमें ऐसे उपकरण लगाए गए थे, कारों के उत्सर्जन दक्षता स्तर के बारे में।

डी.

ई.

40. इसलिए, हम याची के विद्वान वरिष्ठ वकील के इस तर्क से सहमत होने में असमर्थ हैं कि पुलिस शिकायत का आधार कुछ ऐसा है जो पहले से ही एनजीटी के आदेश से उत्पन्न अपीलों में इस न्यायालय के समक्ष निर्णय का विषय है। वास्तव में, उच्च न्यायालय संहिता की धारा 173 (2) के तहत रिपोर्ट दाखिल होने तक गिरफ्तारी के खिलाफ सुरक्षा प्रदान करके याची के प्रति निष्पक्ष रहा है।हमें नहीं लगता कि याची इससे अधिक कुछ मांग सकता है।

एफ.

जी.

41. यह इंगित करने की आवश्यकता नहीं है कि जब से निर्णय लिया गया है

राजा सम्राट बनाम ख्वाजा नजीर अहमद **1** में प्रिवी काउंसिल**,** कानून है

अच्छी तरह से तय किया गया कि अदालतें किसी भी जांच को विफल नहीं करेंगी।यह केवल उन मामलों में है जहां किसी भी संज्ञेय अपराध या किसी भी प्रकार के अपराध का खुलासा नहीं किया जाता है।

1 एयर 1945 पीसी 18 ए

एच.

799

स्कोडा ऑटो वोल्कस्वाजेन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य [वी. रामसुब्रमणियन, जे.]

प्रथम सूचना रिपोर्ट करती है कि न्यायालय जाँच जारी रखने की अनुमति नहीं देगा।जैसा कि इस न्यायालय द्वारा हरियाणा राज्य बनाम भजन लाल 2 में आगाह किया गया है, रद्द करने की शक्ति का प्रयोग बहुत संयम और सावधानी के साथ किया जाना चाहिए और वह भी दुर्लभतम मामलों में।एक शिकायत की जांच करते समय, जिसे रद्द करने की मांग की जाती है, न्यायालय प्राथमिकी या शिकायत में लगाए गए आरोपों की विश्वसनीयता या वास्तविकता या अन्यथा के रूप में जांच शुरू नहीं कर सकता है।एस. एम. दत्ता बनाम में। गुजरात राज्य 3, इस न्यायालय ने फिर से आगाह किया कि आपराधिक कार्यवाही को प्रारंभिक चरण में बाधित नहीं किया जाना चाहिए।शिकायत को रद्द करना एक सामान्य नियम की तुलना में एक अपवाद और दुर्लभता होनी चाहिए।एस. एम. दत्ता (ऊपर) में, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि यदि प्रथम सूचना रिपोर्ट के अवलोकन से व्यापक रूप से भी किसी अपराध का खुलासा होता है, तो विधि न्यायालयों को पुलिस के अधिकार क्षेत्र को हड़पने से रोक दिया जाता है, क्योंकि राज्य के दो अंग गतिविधियों के दो विशिष्ट क्षेत्रों में काम करते हैं और एक को दूसरे क्षेत्र में नहीं चलना चाहिए।

बी.

सी.

42. ऊपर जो कहा गया है, उसे देखते हुए विशेष अनुमति याचिका खारिज कर दी जाती है। लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

डी.

कल्पना के. त्रिपाठी

एसएलपी खारिज कर दी गई।

ई.

एफ.

जी.

2 (1992) सप.(1) एससीसी 335 3 (2001) 7 एससीसी 659

एच.