[2020] 11 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ

ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ

ਬਨਾਮ.

ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਓਆਰਐਸ ਦਾ ਰਾਜ

(ਸਪੈਸ਼ਲ ਲੀਵ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਅਪਰਾਧਿਕ) ਨੰਬਰ 4931 ਆਫ 2020)

26 ਨਵੰਬਰ, 2020

[ਸ. ਏ. ਬੋਬਡੇ, ਏ.ਐੱਸ. ਬੋਪੰਨਾ ਅਤੇ

ਵੀ. ਰਾਮਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਨ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਫੌਜਦਾਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਕੋਡ, 1973:

ਸੈਕਸ਼ਨ 482 - ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ - ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਵਿਰੁੱਧ ਧਾਰਾ 34, 471, 468, 467, 420, 419 ਅਤੇ 406 ਆਈਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ - ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਟੀਸ਼ਨ ਛੱਡੋ - ਪਟੀਸ਼ਨ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਕਿਸੇ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਬਸਟਰਟਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਗ੍ਰੀਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਐਨਜੀਟੀ) ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲੰਮੀ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਹੈ - ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ: ਜੇ ਐਫਆਈਆਰ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਖੁਲਾਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਸੇ ਜੁਰਮ ਦੇ ਵੀ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਹੜੱਪਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ (ਜਿਸ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਲੰਬਿਤ ਹੈ) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਆਮ ਸਨ, ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। , ਕਾਰ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਖਰੀਦਦਾਰ ਲਈ - ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਸਬਸਟਰੇਟਮ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੇ ਅੱਗੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਐਸਐਲਪੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਹੋਲਡ: 1. ਕਾਨੂੰਨ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੀਆਂ। ਜੇਕਰ ਪਹਿਲੀ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਹੜੱਪਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਦੋ ਅੰਗ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਦੋ ਖਾਸ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਹੋਰ ਖੇਤਰ. [ਪੈਰਾ 41][798- ਜੀ-ਐੱਚ; 799-ਸੀ]

ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਬਨਾਮ ਖਵਾਜਾ ਨਜ਼ੀਰ ਅਹਿਮਦ ਏਆਈਆਰ 1945 ਪੀਸੀ 18; ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਭਜਨ ਲਾਲ (1992) 1 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 335 : [1990] 3 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 259; ਐੱਸ.ਐੱਮ. ਦੱਤਾ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ (2001) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 659 : [2001] 2 ਸਪਲਾਈ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 140 - 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

2. ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਿੱਚ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ਼ ਦੇਰੀ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਪੋਰਟਲ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 3 ਵਾਹਨ ਖਰੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ 7 ਵਾਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਜਾਂਚ/ਪੜਤਾਲ ਦੌਰਾਨ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀ। [ਪਾਰਾ 18, 19][793-ਐੱਫ-ਜੀ]

3. ਐਨਜੀਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮ, ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਕਾਰਾਂ ਖਰੀਦਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਸ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਦਾ ਖਾਤਾ। ਸਾਲ 2015 ਵਿੱਚ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਅੱਗੇ ਦੋ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਅੱਗੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਲਈ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ ਸੀ। ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਅੱਗੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਆਮ ਸਨ। ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਨੇ 07.03.2019 ਦੇ ਆਪਣੇ ਅੰਤਮ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਸਿਰਫ ਸੀਪੀਸੀਬੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਜਦਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਵਾਤਾਵਰਣ. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕਦਮ ਨਾ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅੰਤਰਿਮ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਐਨਜੀਟੀ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਮਝਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ। [ਪਾਰਾ 21, 22, 23 ਅਤੇ 27] [794-ਬੀ-ਈ; 795-ਏ]

4. ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਸਾਰੇ ਤੱਥ ਦੇ ਸਵਾਲ ਹਨ, ਅਜੀਬ ਅਤੇ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਨ। ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਕੋਲ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦਾ ਬਚਾਅ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਤਥ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਜਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਜਾਂ ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਿਸ਼ਰਤ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ। ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੀਸਰੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਕੋਈ ਉਪਕਰਣ

ਨਹੀਂ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ (ਗਲਤ) ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ੁੱਧ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਟੀਸ਼ਨ. ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸਹੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਯੰਤਰ ਲਗਾਏ ਹਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਬਚਾਅ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸਤਗਾਸਾ ਪੱਖ ਨੂੰ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 37][797- ਸੀ-ਐੱਫ]

5. ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ (i) ਕੀ ਕੋਈ ਵੀ ਐਮਿਸ਼ਨ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਸਾਫਟਵੇਅਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਮ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ 'ਡੀਫੀਟ ਯੰਤਰ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ; ਅਤੇ (ii) ਕੀ ਉਹਨਾਂ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਪਕਰਣ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਦੇ ਪੱਧਰ ਬਾਰੇ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਸਬਸਟਰਟਮ ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਐਨਜੀਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਧਾਰਾ 173 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਜ ਹੋਣ ਤੱਕ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਨਿਰਪੱਖ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪੀ.ਸੀ. [ਪਾਰਾ 39, 40][798-ਡੀ-ਜੀ]

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ
[1990] 3 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 259 ਪੈਰਾ 41 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ
[1990] 3 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 259 ਪੈਰਾ 41 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ
[2001] 2 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 140 ਪੈਰਾ 41 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ
ਕ੍ਰਿਮੀਨਲ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: 2020 ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ (ਅਪਰਾਧਿਕ) ਨੰਬਰ 4931

ਅਪਰਾਧਿਕ ਵਿਵਿਧ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਵਿਖੇ ਨਿਆਂਇਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ 01.10.2020 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ 2020 ਦੀ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰ. 9223

ਡਾ ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਮਨੂ ਸਿੰਘਵੀ, ਮੁਕੁਲ ਰੋਹਤਗੀ, ਮਨਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵਜ਼, ਬਿਸ਼ਵਜੀਤ ਦੂਬੇ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਰਭੀ ਖੱਟਰ, ਅਮਨ ਸਿੰਘਾਨੀਆ, ਸੁਮਿਤ ਅੱਤਰੀ ਲਈ ਮੈਸਰਜ਼ ਸਿਰਿਲ ਅਮਰਚੰਦ ਮੰਗਲਦਾਸ, ਵਿਨੀਤ

ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ

ਮਲਹੋਤਰਾ, ਆਯੂਸ਼ ਗੁਪਤਾ, ਸਵਰੂਪ ਆਨੰਦ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਅਜੈ ਮਾਰਵਾ, ਐਡਵਾਂਸ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ.

ਵੱਲੋਂ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ
ਵੀ. ਰਾਮਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਨ, ਜੇ.
1. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਧਾਰਾ 34, 471, 468, 467, 420, 419 ਅਤੇ 406 ਆਈਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਪਹਿਲੀ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ (ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਐਫਆਈਆਰ) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਾਰਾਜ਼ ਹੋ ਕੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਨਾਲ।

2. ਅਸੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਡਾ. ਅਭਿਸ਼ੇਕ ਮਨੂ ਸਿੰਘਵੀ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀ ਮਨਿੰਦਰ ਸਿੰਘ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਜੋ ਅਸਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਹੈ।

3. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਪੁਣੇ ਵਿੱਚ ਹੈੱਡਕੁਆਰਟਰ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਗਠਨ ਤਿੰਨ ਕੰਪਨੀਆਂ ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਗਰੁੱਪ ਸੇਲਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਰਲੇਵੇਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪੰਜ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਬ੍ਰਾਂਡਾਂ, ਸਕੋਡਾ, ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ, ਔਡੀ, ਪੋਰਸ਼ ਅਤੇ ਲੈਂਬੋਰਗਿਨੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ।

4. ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ, ਜੋ ਕਿ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਭਾਰੀ ਉਦਯੋਗਾਂ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਉੱਦਮਾਂ ਦੇ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਇੱਕ ਖੋਜ ਸੰਸਥਾ ਹੈ, ਨੇ ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾਂ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 04.11.2015 ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ। , ਬਨਾਮ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਗਰੁੱਪ ਸੇਲਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਿਤ ਅਤੇ ਵੇਚੇ ਗਏ ਵਾਹਨ, ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ. ਉਕਤ ਨੋਟਿਸ 'ਚ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੀਜ਼ਲ ਈ.ਏ 189 ਇੰਜਣਾਂ ਨਾਲ ਫਿੱਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੀਮਤ ਮਾਡਲਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਧਿਐਨ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਦਿਵਾਇਆ ਕਿ ਵੋਕਸਵੈਗਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਵਾਹਨ, ਜਦੋਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ 3-9 ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਸਟ ਮੋਡੀਫਾਈਡ ਇੰਡੀਅਨ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਾਈਕਲ (ਐਮ.ਆਈ.ਡੀ.ਸੀ) 'ਤੇ। ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿ ਬੀ.ਐਸ ਬਨਾਮ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਿੱਟ ਡੀਜ਼ਲ ਈ.ਏ 189 ਇੰਜਣਾਂ ਨੂੰ 'ਡੀਫੀਟ ਡਿਵਾਈਸਿਸ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

5. ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਗ੍ਰੀਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ (ਐਨਜੀਟੀ), ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਬੈਂਚ ਅੱਗੇ ਦੋ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਦੋਵੇਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਗਰੁੱਪ ਸੇਲਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨ ਕੰਪਨੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਯੂ.ਓ.ਆਈ, ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕੰਟਰੋਲ ਬੋਰਡ (ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ.ਬੀ) ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਲਈ ਧਿਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

6. ਇਹਨਾਂ ਮੂਲ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਲਈ ਇੱਕ ਟੇਬਲਰ ਕਾਲਮ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ: -

ਓ.ਏ. ਨੰ	ਬਿਨੈਕਾਰ/ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦਾ ਨਾਮ	ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਨਾਮ	ਰਾਹਤਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ
509 /2015	ਾਇਲਾਵਾਦੀ	1. ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਆਪਣੇ ਸਕੱਤਰ, ਭਾਰੀ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਉੱਦਮ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੁਆਰਾ। 2. ਵਾਤਾਵਰਣ, ਜੰਗਲਾਤ ਅਤੇ ਜਲਵਾਯੂ ਪਰਿਵਰਤਨ ਮੰਤਰਾਲਾ, ਸਕੱਤਰ ਦੁਆਰਾ 3. ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕੰਟਰੋਲ ਬੋਰਡ, ਇਸਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਦੁਆਰਾ 4. ਬਨਾਮ ਓਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪਬਨਾਮਟ; ਲਿਮਟਿਡ, ਇਸਦੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ 5. ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੁਆਰਾ, ਇਸਦੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ 6. ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਗਰੁੱਪ ਸੇਲਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਇਸਦੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ 7. ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਏ.ਜੀ.,	1. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 1-3 ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 4-6 ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਅਸੈਂਬਲੀ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਯੰਤਰ ਜਾਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ;2। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 1-3 ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਿਤ ਅਤੇ ਵੇਚੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੋਈ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; 3. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 4-7 ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ, ਅਸੈਂਬਲੀ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ; ਅਤੇ 4. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 4-7 ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵੇਚੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਇੰਜਣਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ।

		ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਬੋਰਡ ਦੇ ਚੇਅਰਮੈਨ ਦੁਆਰਾ	
527/2015	1.ਸ਼੍ਰੀ ਸਤਵਿੰਦਰ ਸਿੰਘ ਸੋਢੀ 2. ਸ਼੍ਰੀ ਵੇਲੋਰ ਰਮੇਸ਼ ਨੀਲਕੰਤਨ 3. ਸ਼੍ਰੀ ਦੀਪਿਤ ਸਿੰਘ 4. ਸਾਰਾ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਲਿਮਿਟੇਡ	1. ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ 2. ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਗਰੁੱਪ ਸੇਲਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ 3. ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਏ.ਜੀ., ਜਰਮਨੀ	1. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 1-6 ਨੂੰ ਹਾਰਨ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਦੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਹੋਰ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨਿਕਾਸੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ;2। ਸਾਲ 2008 ਤੋਂ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਨਾਲ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਵੇਚ ਕੇ ਕੀਤੇ ਸਾਰੇ ਮੁਨਾਫ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 106 ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਲਈ; ਅਤੇ 3. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਲਈ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ 1-6 ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ।

		4 . ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ 5 . ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਏ ਐਸ, ਸੀ ਜ਼ੈੱਕ ਰੀਪਬਲਿਕ 6 . ਦੌਰਾਨ। ਐਚ ਈ ਐੱਫ ਪੀ , ਜਰਮਨੀ 7 . ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਕੰਟਰੋਲ ਬੋਰਡ, ਦਿੱਲੀ 8 . ਆਟੋਮ ਓਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ, ਪੁਣੇ 9. ਭਾਰਤ ਦੀ ਯੂਨੀਅਨ ਹੈਵੀ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ 10. ਭਾਰਤ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਖੇਤਰ ਦੀ ਸਰਕਾਰ, ਭਾਰਤ ਦੀ ਸਰਕਾਰ , ਦਿੱਲੀ	

7. 16.11.2018 ਨੂੰ, ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰੇ ਇਹ ਪਾਇਆ ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਾਇਆ, ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਮਾਹਰ ਰਾਏ ਦੇਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਟੀਮ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੀਪੀਸੀਬੀ ਕੋਲ 100 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ।
8. ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੇ C.A. ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ। 2018 ਦੇ ਨੰਬਰ 11928 ਅਤੇ 11929, ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਐਨਜੀਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਅੰਤਰਿਮ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੌਰਾਨ, ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ।
9. ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਹਿਰਾਂ ਦੀ ਟੀਮ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

10. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਨੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਤਰਾਜ਼ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਦੋਨਾਂ ਮੂਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਮਿਤੀ 07.03.2019 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਖੋਜਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਨ:-
(i) ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਲਈ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਸੀ;
(ii) ਉਹ ਨਿਕਾਸ ਪੋਰਟੇਬਲ ਐਮੀਸ਼ਨ ਮਾਪਣ ਸਿਸਟਮ (ਪੀ ਈ ਐਮ ਐਸ) ਦੁਆਰਾ ਵੱਧ ਸੀ;

(iii) ਕਿ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਵਾਹਨਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਨਿਕਾਸੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ
ਯਾਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਗਰਮ ਟੈਸਟ ਦੇ ਚੱਕਰ;
(iਬਨਾਮ) ਕਿ ਪੀ ਈ ਐਮ ਐਸ 'ਤੇ ਮਾਪਿਆ ਗਿਆ ਨਿਕਾਸ BSIਬਨਾਮ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ;
(ਬਨਾਮ) ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾ 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦੇ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ; ਅਤੇ
(ਬਨਾਮi) ਕਿ ਸੀਪੀਸੀਬੀ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇਗਾ।

11. ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ 07.03.2019 ਦੇ ਉਕਤ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਸੀ.ਏ.ਨ ਵਿੱਚ ਦੋ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। 2019 ਦੇ 4069 ਅਤੇ 4086। 06.05.2019 ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇੰਟਰ-ਕੈਂਟੀਨੈਂਟਲ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਦੇ ਨਾਲ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵੋਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕੋਈ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣਗੇ।
12. ਜਦੋਂ ਕਿ ਚੀਜ਼ਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖੜ੍ਹੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਥੇ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ 10.07.2020 ਨੂੰ ਐੱਸ.ਐੱਚ.ਓ., ਗੌਤਮ ਬੁੱਧ ਨਗਰ, ਕੋਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ, ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਉਸਨੇ ਨਿਰਮਾਣ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਡੀਲਰਾਂ ਤੋਂ 7 ਔਡੀ ਬ੍ਰਾਂਡ ਦੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਖਰੀਦੀਆਂ ਹਨ; ਕਿ ਖਰੀਦ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਸਨੇ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੇਚੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਟ ਡਿਵਾਈਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਸੀ; ਹਾਲਾਂਕਿ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਦੇ ਇੱਕ ਉੱਚ ਨਿਕਾਸੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਐਨਜੀਟੀ ਨੇ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ; ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਹਿਸਾਸ ਹੋਇਆ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਧੋਖਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੇ ਗਲਤ ਰਿਕਾਰਡ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਸਨ; ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਸ ਲਈ ਆਈਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਦੋਸ਼ੀ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।
13. ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਪੋਰਟਲ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਥੇ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਸਿਰਫ 3 ਨਹੀਂ, 7 ਵਾਹਨ ਖਰੀਦੇ ਸਨ; ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ 2½ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ,
ਖਤਰਨਾਕ ਅਤੇ ਝੂਠੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ; ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਐਫਆਈਆਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੋ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਵਿਖੇ ਨਿਆਂਇਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 2020 ਦੀ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧਿਕ ਫੁਟਕਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 9233 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਕਤ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ [ਵੀ. ਰਾਮਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਨ, ਜੇ.]

14. 01.10.2020 ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਧਾਰਾ 173 (2) ਸੀਆਰਪੀਸੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਤੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ ਉਹ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਬੁਲਾਏ ਜਾਣ 'ਤੇ ਵੀ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣਗੇ।

15. ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਵਿਰੁੱਧ ਮਹਿਜ਼ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਨਕਾਰ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ SLP ਨਾਲ ਆਇਆ ਹੈ।

16. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਦਲੀਲਾਂ ਹਨ:-
(i) ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਕਿਸੇ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਬਸਟਰਟਮ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਿਆਂ ਅਧੀਨ ਹੈ; ਅਤੇ
(ii) ਇਹ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੀ ਲੰਮੀ ਦੇਰੀ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਵੀ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਵਾਹਨ ਪੋਰਟਲ ਉਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਉਲਟ ਸਿਰਫ 3 ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ 7 ਵਾਹਨ ਖਰੀਦੇ ਹਨ।

17. ਆਓ ਪਹਿਲਾਂ ਦੂਜੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਲੈ ਲਈਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਰੁਕਾਵਟ ਦੇ, ਨਜਿੱਠਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਦੋ ਹਿੱਸੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ (i) ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲੰਮੀ ਦੇਰੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ (ii) ਕਿ ਤੀਜੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ 7 ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਉਲਟ ਸਿਰਫ 3 ਵਾਹਨ ਹੀ ਖਰੀਦੇ ਹਨ।

18. ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਪੋਰਟਲ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 3 ਵਾਹਨ ਖਰੀਦੇ ਹਨ ਜਾਂ 7 ਵਾਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਜੋ ਸਿਰਫ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੀ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ/ ਮੁਕੱਦਮਾ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੀ।

19. ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਾਉਣ ਵਿੱਚ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸਿਰਫ਼ ਦੇਰੀ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਕਾਨੂੰਨ ਇਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੈਟਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੂਰਵ ਸੰਦਰਭ ਦੀ ਵਾਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ, ਦੂਸਰਾ ਆਧਾਰ ਜਿਸ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਐਫਆਈਆਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਗਿਣਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ।

20. ਪਹਿਲੀ ਝਗੜਾ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਪਏ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਦੀ ਹੈ।
21. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਾਲ 2015 ਵਿੱਚ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੋ ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਅਸਲ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪੈਰਿਆਂ 5-10 ਵਿੱਚ ਸੰਕੇਤ ਦੇ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀ ਹੋਇਆ ਸੀ।

22. ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਅੱਗੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਨੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਲਈ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ। ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਅੱਗੇ ਬਿਨੈਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਵਿਆਪਕ ਅਤੇ ਆਮ ਸਨ। ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਨੇ 07.03.2019 ਦੇ ਆਪਣੇ ਅੰਤਮ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਸਿਰਫ ਸੀਪੀਸੀਬੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ, ਜਦਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। ਵਾਤਾਵਰਣ.

23. ਇਸ ਲਈ, ਐਨਜੀਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼, ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਜੋਂ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਕਾਰਾਂ ਖਰੀਦਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੇਕਰ ਉਸ ਕੋਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਝੱਲਣਾ ਪਿਆ।

24. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 06.05.2019 ਨੂੰ 2019 ਦੇ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4069 ਅਤੇ 4086 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼, ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:- “ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕੋਈ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਜਾਣਗੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ।

25. ਉਪਰੋਕਤ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਸਿਰਫ 07.03.2019 ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰੇ 29, 30 ਅਤੇ 32 ਵਿੱਚ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਮਿਤੀ 07.03.2019 ਦੇ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 30 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:- "ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸੀ.ਪੀ.ਸੀ.ਬੀ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇ।"

ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ [ਵੀ. ਰਾਮਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਨ, ਜੇ.]

26. ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰੇ 29 ਅਤੇ 32 ਵਿੱਚ, ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਨੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 2 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ 500 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

27. ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਵੀ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕਦਮ ਨਾ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਵਿਅਰਥ ਹੈ ਕਿ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਪਏ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਅੰਤਰਿਮ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲਈ ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
28. ਡਾ: ਏ.ਐਮ. ਸਿੰਘਵੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਤੀਜੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੁਲਿਸ ਕੋਲ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਐਨਜੀਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੀ ਪੁਨਰ-ਨਿਰਮਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਸਬਸਟਰਟਮ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉਹ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੇ ਉਹਨਾਂ ਸਮੂਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਣਾਇਕ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣਦੇ ਹਨ।

29. ਪਰ ਅਸੀਂ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਵਿਸਤਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ।

30. ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 110(1) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਲਾਜ਼ (ਏ) ਤੋਂ (ਪੀ) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ, ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।). ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਜੀ) "ਧੂੰਏਂ, ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਵਾਸ਼ਪ, ਚੰਗਿਆੜੀਆਂ, ਸੁਆਹ, ਗਰਿੱਟ, ਜਾਂ ਤੇਲ ਦੇ ਨਿਕਾਸ" ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ।
31. ਧਾਰਾ 110(1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ, 1989.
32. ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 112 ਤੋਂ 114 ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਧੂੰਏਂ, ਭਾਫ਼, ਚੰਗਿਆੜੀ, ਸੁਆਹ, ਚੱਕੀ ਅਤੇ ਤੇਲ" ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਨਿਯਮ 115 ਅਤੇ 116 ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ "ਧੂੰਏਂ, ਭਾਫ਼ ਦੇ ਨਿਕਾਸ" ਆਦਿ ਨਾਲ ਅਤੇ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਧੂੰਏਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਕਾਰਬਨ ਮੋਨੋਆਕਸਾਈਡ (CO) ਪੱਧਰ ਲਈ ਟੈਸਟ" ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਧਾਰਾ 110 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਕਲਾਜ਼ (ਜੀ) ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ ਹਨ।

33. ਨਿਯਮ 126 ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ ਅਤੇ ਅਰਧ-ਟ੍ਰੇਲਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਹਰੇਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪ੍ਰੋਟੋਟਾਈਪ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਏਜੰਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਜਮ੍ਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 126A ਨਿਯਮ 126 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਟੈਸਟਿੰਗ ਏਜੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਲਾਈਨ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

34. ਕਨੂੰਨੀ ਨੁਸਖ਼ੇ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਰਾਜਮਾਰਗ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੇ, ਇੱਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ ਐਮ ਓ ਆਰ ਟੀ ਐੱਚ / ਸੀ ਐਮ ਵੀ/ ਟੀ ਏ ਪੀ-116-116, ਅੰਕ ਨੰ. 4 ਹੈ, ਜੋ ਟੈਸਟ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, "ਪ੍ਰੋਡਕਸ਼ਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਅਨੁਕੂਲਤਾ" ਲਈ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ 115 ਅਤੇ 126A ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਟੈਸਟਿੰਗ ਉਪਕਰਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਪੈਟਰੋਲ/ਸੀਐਨਜੀ/ਐਲਪੀਜੀ ਇੰਜਣਾਂ ਨਾਲ ਫਿੱਟ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਕਿਰਿਆ ਸੀ ਓ ਐੱਚ ਸੀ ਲਈ ਇਨ-ਸਰਵਿਸ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਕੁੱਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ 15 ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਭਾਗ-XIਬਨਾਮ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਟੇਲਪਾਈਪ ਨਿਕਾਸ ਲਈ ਮਿਆਰਾਂ ਅਤੇ ਮਾਸ ਐਮੀਸ਼ਨ ਸਟੈਂਡਰਡਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਟੈਸਟ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

35. ਉਪਰੋਕਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੇ ਅਧਿਆਇ-1, ਭਾਗ-14 ਦਾ ਕਲਾਜ਼ ਨੰਬਰ 2.27 ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਡੈਫੀਟ ਡਿਵਾਈਸ" ਕੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:-
“ਡੈਫੀਟ ਡਿਵਾਈਸ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਤੱਤ ਜੋ ਕਿ ਤਾਪਮਾਨ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ, ਇੰਜਣ ਦੀ ਰੋਟੇਸ਼ਨਲ ਸਪੀਡ, ਟ੍ਰਾਂਸਮਿਸ਼ਨ ਗੀਅਰ, ਮੈਨੀਫੋਲਡ ਵੈਕਿਊਮ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮਾਪਦੰਡ ਨੂੰ ਐਕਟੀਵੇਟ ਕਰਨ, ਮਾਡਲਿੰਗ ਕਰਨ, ਦੇਰੀ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਿਕਾਸੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਕਾਸੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਵਾਹਨ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਤੱਤ ਨੂੰ ਇੱਕ ਹਾਰ ਡਿਵਾਈਸ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ

1. ਇੰਜਣ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਡਿਵਾਈਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ, ਜਾਂ
2. ਡਿਵਾਈਸ ਇੰਜਣ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਤੋਂ ਪਰੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਜਾਂ,
3. ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਟਾਈਪ I ਜਾਂ ਟਾਈਪ ਬਨਾਮ। ਟੈਸਟ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
36. ਇੱਥੇ ਤੀਸਰੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹਨ:

ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ [ਵੀ. ਰਾਮਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਨ, ਜੇ.]

(i) ਕਿ "ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਕੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ";

(ii) ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੇਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਨਹੀਂ ਲਗਾਏ ਸਨ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਹਾਰਨ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰ ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ; ਅਤੇ
(iii) ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ।

37. ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਇੱਥੇ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਯੰਤਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇਹ ਸਾਰੇ ਇੱਥੇ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਲਈ ਅਸਲ, ਅਜੀਬ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਵਾਲ ਹਨ। ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਕੋਲ ਇੱਥੇ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਲਈ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦਾ ਬਚਾਅ ਸਿਰਫ਼ ਤੱਥ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਜਾਂ ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਿਸ਼ਰਤ ਸਵਾਲਾਂ' ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਸਫ਼ਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੀਜੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਉਪਕਰਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ (ਗਲਤ) ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ੁੱਧ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਟੀਸ਼ਨ. ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਬਚਾਅ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸਹੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸ਼ੁੱਧ ਸਵਾਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਰੱਦ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਯੰਤਰ ਲਗਾਏ ਹਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਚਾਅ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਸੀਂ ਇਹ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਵਾਂਗੇ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕਿਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕਰੇਗਾ ਮੁਕੱਦਮੇ ਨੂੰ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ.

38. ਇੱਥੇ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨਾ ਸੰਦਰਭ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਯੂਰਪੀਅਨ ਯੂਨੀਅਨ 2007 ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਾਫਟਵੇਅਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਬਾਰੇ ਜਾਗਿਆ ਜੋ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਾਰ ਟੈਸਟ ਸਟੈਂਡ ਜਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਚੱਲੀ ਸੀ। ਯੂਰਪੀਅਨ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਯੁਕਤ ਖੋਜ ਕੇਂਦਰ ਨੇ 2011 ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਕਿ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਨਿਕਾਸੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੱਧਰਾਂ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਹਨ, ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਕੌਂਸਲ ਆਨ ਕਲੀਨ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਆਈ.ਸੀ.ਸੀ.ਟੀ

ਦੁਆਰਾ ਕਰਵਾਏ ਗਏ ਇੱਕ ਅਧਿਐਨ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਹਨ। ਸਤੰਬਰ-2015 ਵਿੱਚ, ਯੂਐਸ ਐਨਵਾਇਰਨਮੈਂਟਲ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਏਜੰਸੀ ਤੋਂ ਕਾਰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਕਈ ਯੂਰਪੀਅਨ ਯੂਨੀਅਨ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ। ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਰਮਨ ਫੈਡਰਲ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਜੂਨ-2016 ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 2 ਮਿਲੀਅਨ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਬੁਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ

ਇਹਨਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਨੇ ਦਸੰਬਰ-2016 ਵਿੱਚ ਯੂਐਸ ਐਨਵਾਇਰਮੈਂਟਲ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਏਜੰਸੀ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਵਿਕਾਸ, ਜੋ ਡੀਜ਼ਲ-ਗੇਟ ਘੁਟਾਲੇ ਵਜੋਂ ਬਦਨਾਮ ਹੋਏ, ਜਰਮਨ ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ ਆਫ਼ ਜਸਟਿਸ (ਬੁੰਡੇਗੇਰਿਚਸ਼ੋਫ-ਬੀਜੀਐਚ) ਨੇ 25 ਮਈ, 2020 ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕਾਰ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ।

39. ਇਹ 2015 ਤੋਂ 2019 ਦੇ ਅਰਸੇ ਦੌਰਾਨ ਯੂਰਪ ਅਤੇ ਯੂ.ਐਸ.ਏ. ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਆਟੋਮੋਟਿਵ ਰਿਸਰਚ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੁਆਰਾ ਨਵੰਬਰ 2015 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਾਲ ਤੋਂ ਨੈਸ਼ਨਲ ਗ੍ਰੀਨ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੱਲ ਰਹੀ ਕਾਰਵਾਈ। 2015 ਤੋਂ ਸਾਲ 2019 ਤੱਕ ਦੇਖਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਸਾਰੇ ਵਿਸ਼ਵਵਿਆਪੀ ਗੁੱਸੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸਨ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਨ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਨਾਲ ਫਿੱਟ ਕੀਤੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਨਿਕਾਸ ਦੁਆਰਾ ਵਾਤਾਵਰਣ. ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ (i) ਕੀ ਕੋਈ ਐਮਿਸ਼ਨ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਸੌਫਟਵੇਅਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਮ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ 'ਡੀਫੀਟ ਡਿਵਾਈਸਿਸ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ; ਅਤੇ (ii) ਕੀ ਉਹਨਾਂ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਪਕਰਣ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਦੇ ਪੱਧਰ ਬਾਰੇ।

40. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪੁਲਿਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਸਬਸਟਰਟਮ ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਐਨ.ਜੀ.ਟੀ. ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਜ਼ਾਬਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 173 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦਰਜ ਹੋਣ ਤੱਕ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਨਿਰਪੱਖ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਹੋਰ ਕੁਝ ਵੀ ਮੰਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸਕੋਡਾ ਆਟੋ ਵੋਲਕਸਵੈਗਨ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ [ਵੀ. ਰਾਮਾਸੁਬਰਾਮਣੀਅਨ, ਜੇ.]

41. ਇਹ ਦੱਸਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੋਂ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਬਨਾਮ ਖਵਾਜਾ ਨਜ਼ੀਰ ਅਹਿਮਦ 1 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਨੂੰਨ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਅਸਫਲ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੀਆਂ। ਇਹ ਕੇਵਲ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲੀ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਭਜਨ ਲਾਲ 2 ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਜਮ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸੰਜੀਦਗੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਦੁਰਲੱਭ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ। ਕਿਸੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਐਫਆਈਆਰ ਜਾਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਗਏ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦੀ ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਜਾਂ ਸੱਚਾਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ਵਿਚ ਐੱਸ.ਐੱਮ. ਦੱਤਾ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ 3, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਤੋਂ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਢਲੇ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਅਪਰਾਧਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਆਮ ਨਿਯਮ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਅਤੇ ਦੁਰਲੱਭ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿਚ ਐੱਸ.ਐੱਮ. ਦੱਤਾ (ਸੁਪਰਾ), ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਪਹਿਲੀ ਸੂਚਨਾ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੁਲਾਸਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਪੁਲਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਹੜੱਪਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਅੰਗ ਦੋ ਖਾਸ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

42. ਉੱਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਗੱਲ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕਲਪਨਾ ਕੇ. ਤ੍ਰਿਪਾਠੀ ਐਸਐਲਪੀ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।।

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



PALLAਬਨਾਮ THAKUR ADਬਨਾਮOCATE