[2024] 7 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 416: 2024 ਆਈ.ਐਨ.ਐਸ. 496

ਮੈਸਰਜ਼ ਡੈਮਲਰ ਕ੍ਰਾਈਸਲਰ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਮੈਸਰਜ਼ ਕੰਟਰੋਲਜ਼ ਐਂਡ ਸਵਿਚਗੀਅਰ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

(2008 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 353)

09 ਜੁਲਾਈ 2024

[ਬੇਲਾ ਐਮ. ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ* ਅਤੇ ਪੰਕਜ ਮਿਥਲ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਵਿਚਾਰਨ ਵਾਲਾ ਮੁੱਦਾ

ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ/ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਹਨ/ਮਾਲ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ ਉੱਠਿਆ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1) (ਡੀ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ; ਕਾਰ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਜੇਕਰ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦ ਮੁੱਲ - ਲਗਭਗ 58 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਜੇਕਰ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਾ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ ਲਈ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੁੱਖ ਨੋਟ

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਧਾਰਾ2(1)(ਡੀ), 2(1)(ਐਫ) ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਖਪਤਕਾਰ - ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਲਈ ਦੋ ਮਹਿੰਗੀਆਂ ਲਗਜ਼ਰੀ ਕਾਰਾਂ ਖਰੀਦੀਆਂ। ਇੱਕ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਹੰਪ ਹੀਟਿੰਗ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਸਮੱਸਿਆ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਤੇ ਅਰਜ਼ੀਆਂ - ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦ ਮੁੱਲ - ਲਗਭਗ 58 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ: ਫੜਿਆ ਗਿਆ: ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਸੀ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਨਾਫਾ ਕਮਾਉਣ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇੰਨੀ ਮਹਿੰਗੀ ਲਗਜ਼ਰੀ ਕਾਰ ਇਸਦੇ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸੀ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਭਾਵੇਂ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਨੁਕਸ ਬਾਰੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ

---

*ਲੇਖਕ

ਮੈਸਰਜ਼ ਡੈਮਲਰ ਕ੍ਰਾਈਸਲਰ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਕੰਟਰੋਲਸ ਐਂਡ ਸਵਿੱਚਗੀਅਰ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਸਾਹਮਣੇ ਦਾਇਰ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕਿਹਾ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਰਗੇ ਸੁਧਾਰ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਾਰ ਦੇ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਨੁਕਸ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਬੈਠੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਅਸੁਵਿਧਾ ਅਤੇ ਬੇਅਰਾਮੀ ਹੋਈ - ਹੱਪ ਦੀ ਸਤਹ ਦਾ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚਾ ਉੱਚ ਤਾਪਮਾਨ ਗੁਣਵੱਤਾ ਜਾਂ ਮਿਆਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੁਕਸ, ਅਪੂਰਣਤਾ ਜਾਂ ਕਮੀ ਸੀ ਜਿਸਦੀ ਉਮੀਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ 'ਨੁਕਸ' ਸੀ। 2(1)(ਐਫ) ਲੋਕ ਉੱਚ-ਪੱਧਰੀ ਆਲੀਸ਼ਾਨ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬੇਆਰਾਮੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਖਰੀਦਦੇ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਸਪਲਾਇਰ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਬਰੋਸ਼ਰਾਂ ਜਾਂ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾਵਾਂ ਕਰੇਗਾ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਅਸੁਵਿਧਾ, ਬੇਅਰਾਮੀ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਊਰਜਾ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦ ਮੁੱਲ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 58 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਹੁਕਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਖਲ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ - ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਗਭਗ ਸਤਾਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਵਰਤਣ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 58 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਜਾਏ 36 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ। [ਪੈਰਾ 17, 23, 24, 25, 40]

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986- ਧਾਰਾ. 2(1)(ਡੀ), 2(1)(ਆਰ)-ਖਪਤਕਾਰ-ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ - ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ - ਅਣਉਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼, ਈ-ਕਲਾਸ-ਈ 240 ਪੈਟਰੋਲ ਵਰਜ਼ਨ ਕਾਰ ਆਪਣੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਲਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰੀਦੀ - ਉਕਤ ਕਾਰ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋਈ, ਕਾਰ ਕੰਪਨੀ ਡਰਾਈਵਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵਾਲੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਲਗਾਈ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੇ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਸੀ - ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਨਾ ਤਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਵਾਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੇ ਪਾਸੇ ਵਾਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਖੁੱਲ੍ਹੇ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੁਝ ਮਾਮੂਲੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ - ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ। ਕਾਰ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਾ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ

ਗਏ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ - ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ: ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਅਭਿਆਸ ਅਪਣਾ ਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਝੂਠਾ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਆਰ, ਗੁਣਵੱਤਾ, ਸ਼ੈਲੀ ਜਾਂ ਮਾਡਲ ਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ" ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ। 2(1)(ਆਰ) ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਰੀਦ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗੀ - ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਰਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ ਜਾਂ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਸੀ ਜਾਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਮੁਨਾਫਾ ਕਮਾਉਣ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਜਾਂ ਬਰੋਸ਼ਰ ਵਿੱਚ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੇ ਸੀਮਤ ਕੰਮਕਾਜ ਬਾਰੇ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਸੀ - ਇਸਦੇ ਉਲਟ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਸਮੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਬਿਆਨਬਾਜ਼ੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗ, ਸਾਈਡ-ਏਅਰਬੈਗ ਅਤੇ ਵਿੰਡੋ ਏਅਰਬੈਗ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ - ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਹੀ ਤੈਨਾਤ ਹੋਣਗੇ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਬੰਨ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਤੈਨਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਹਾਲਾਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਬੰਨ੍ਹ ਦਿੱਤੀ ਸੀ - ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਾ ਲੱਗਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ - ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਸਮੇਂ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਸੰਬੰਧੀ ਪੂਰੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਅਧੂਰਾ ਖੁਲਾਸਾ ਜਾਂ ਖੁਲਾਸਾ ਨਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ "ਅਣਉਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ" ਮੰਨਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੇ ਤਾਇਨਾਤ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਕੇ ਇਕੁਇਟੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕੀਤਾ। [ਪੈਰਾ 40]

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਡੀ) ਖਪਤਕਾਰ - ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ - ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ/ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਵਾਹਨ/ਮਾਲ ਦੀ ਖਰੀਦ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦਦਾਰੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। 2(1)(ਡੀ) - ਨਿਰਧਾਰਨ: ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ: ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ - ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਮਾਣ/ਉਦਯੋਗਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ-ਤੋਂ-ਕਾਰੋਬਾਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ - ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਖਰੀਦਣ ਪਿੱਛੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਖਪਤ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀ

ਮੈਸਰਜ਼ ਡੈਮਲਰ ਕ੍ਰਾਈਸਲਰ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਕੰਟਰੋਲਸ ਐਂਡ ਸਵਿੱਚਗੀਅਰ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਖਰੀਦ "ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ" ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ। ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਨਿਰਧਾਰਨ ਇੱਕ ਸਟ੍ਰੇਟਜੈਕਟ ਫਾਰਮੂਲੇ ਵਿੱਚ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੇਸ-ਟੂ-ਕੇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਸਾਮਾਨ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਣਗੇ। 2(1)(ਡੀ), ਵਿਰੋਧੀ-ਵਿਕਰੇਤਾ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਖਰੀਦਦਾਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ। [ਪੈਰਾ 17]

ਕੇਸ ਲਾਅ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਜਨਰਲ ਮੋਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਜੀ.ਐਸ. ਫਰਟੀਲਾਈਜ਼ਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (2013) ਸੀਪੀਜੇ 72 (ਐਨਸੀ); ਲਕਸ਼ਮੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਰਕਸ ਬਨਾਮ ਪੀ.ਐਸ.ਜੀ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ [1995] 3 ਐਸਸੀਆਰ 174: (1995) 3 ਐਸਸੀਸੀ 583; ਲੀਲਾਵਤੀ ਕੀਰਤੀਲਾਲ ਮਹਿਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਕ ਸ਼ਾਂਤੀ ਡਿਵੈਲਪਰਜ਼ ਐਂਡ ਅਦਰਜ਼ [2019] 14 ਐਸਸੀਆਰ 563: (2020) 2 ਐਸਸੀਸੀ 265; ਸ਼੍ਰੀਕਾਂਤ ਜੀ. ਮੰਤਰੀ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ [2022] 5 ਐਸਸੀਆਰ 945: (2022) 5 ਐਸਸੀਸੀ 42; ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹਰਸੋਲੀਆ ਮੋਟਰਜ਼ ਐਂਡ ਅਦਰਜ਼ [2023] 3 ਐਸਸੀਆਰ 448: (2023) 8 ਐਸਸੀਸੀ 362; ਰੋਹਿਤ ਚੌਧਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਵਿਪੁਲ ਲਿਮਟਿਡ [2023] 14 ਐਸਸੀਆਰ 394: (2024) 1 ਐਸਸੀਸੀ ਬੀ - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਰਸੂਲਾਂ ਦੇ ਕਰਤੱਬਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986

ਕੀਵਰਡ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼; ਖਪਤਕਾਰ; ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ; ਮੁਨਾਫਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ; ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼; ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ; ਕਾਰ ਦੇ ਹੰਪ ਹੀਟਿੰਗ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ; ਮੁਆਵਜ਼ਾ; ਕਾਰ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖਰੀਦਣਾ; ਉੱਚ-ਅੰਤ ਦੀਆਂ ਆਲੀਸ਼ਾਨ ਕਾਰਾਂ; ਇਕੁਇਟੀ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ; ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼, ਈ-ਕਲਾਸ-ਈ 240 ਪੈਟਰੋਲ ਵਰਜ਼ਨ ਕਾਰ; ਕਾਰ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ; ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ; ਮਾਮੂਲੀ ਸੱਟਾਂ; ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ; ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ; ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ; ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ; ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ; ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਅਭਿਆਸ।

ਕੇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 353 ਆਫ਼ 2008

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ 17.09.2007 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ, ਸੀਸੀ ਨੰਬਰ 9 ਆਫ਼ 2006
ਨਾਲ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 19536-19537 ਆਫ਼ 2017 ਅਤੇ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2633 ਆਫ਼ 2018

ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ੀਆਂ

ਡਾ. ਪੀ.ਸੀ. ਨੀਲਾਰਤਨਾ, ਚੈਂਧਰੀ ਲੀਲਾ ਸਰਵੇਸ਼ਵਰ, ਵੀ. ਸੇਂਥਿਲ ਕੁਮਾਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੰਜੁਲਾ ਗੁਪਤਾ, ਵਿਪਿਨ ਸਿੰਘਾਨੀਆ, ਦਿਵਾਕਰ ਚਿਰਨੀਆ, ਅਭੈ ਸਿੰਘ ਮਲਿਕ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸਪਨਾ ਕੌਸ਼ਿਕ, ਪ੍ਰਣਵ ਰੈਨਾ, ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਪਾਠਕ, ਐਸ.ਐਨ. ਪਾਂਡੇ, ਮਿਸ ਕੇ.ਕੇ. ਕਿਰਨ ਪਾਠਕ, ਐਮ.ਐਸ. ਅਖਤਰ, ਸੁਨੀਲ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਝਾਅ, ਮਯੰਕ ਮਧੂ, ਮਿਸ ਨਿਧੀ ਠਾਕੁਰ ਐਡਵੋਕੇਟ। ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਲਈ।

ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ / ਆਦੇਸ਼

ਫੈਸਲਾ

ਬੇਲਾ ਐਮ. ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ, ਜੇ.

1. ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ, ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਆਮ ਸਵਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ - ਕੀ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ/ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਵਾਹਨ/ਮਾਲ ਦੀ ਖਰੀਦ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 (ਹੁਣ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 2019 ਵਜੋਂ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਡੀ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦਦਾਰੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗੀ?

2. 2008 ਦਾ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 353 ਅਪੀਲਕਰਤਾ - ਮੈਸਰਜ਼ ਡੈਮਲਰ ਕ੍ਰਾਈਸਲਰ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਜਿਸਨੂੰ ਹੁਣ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀ ਨੰਬਰ 1) ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਮੈਸਰਜ਼ ਕੰਟਰੋਲਸ ਐਂਡ ਸਵਿਚਗੀਅਰ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ 2006 ਦੀ ਅਸਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 09 ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਓ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 9/2006 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 17.09.2007 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

3. 2017 ਦੇ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 19536-19537 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ - ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਐਨ.ਆਰ. ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। (ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2) ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਸੀਜੀ ਪਾਵਰ ਐਂਡ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਸਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਐਮ.ਡੀ. ਸ਼੍ਰੀ ਸੁਧੀਰ ਐਮ. ਤ੍ਰੇਹਨ, (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਪਤਕਾਰ ਕੇਸ ਨੰਬਰ 51 ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਨੇ ਉਕਤ ਸੀ.ਸੀ. ਨੰਬਰ 51/2006 ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ 08.07.2016 ਅਤੇ 11.09.2017 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ - ਮੈਸਰਜ਼ ਸੀਜੀ ਪਾਵਰ ਐਂਡ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਸਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਦੁਆਰਾ 2018 ਦੇ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 2633 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਵਾਬਦੇਹ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। (ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀ) ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਖਪਤਕਾਰ ਨੰਬਰ 51 ਆਫ਼ 2006 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ

ਗਏ 11.09.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਜਿੱਥੋਂ ਇਹ ਮੈਸਰਜ਼ ਸੀ.ਜੀ. ਪਾਵਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ।

4. ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 09 ਆਫ਼ 2006 (ਜਿਸ ਤੋਂ 2008 ਦਾ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 353 ਉੱਠਦਾ ਹੈ) ਵਿੱਚ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 17.09.2007 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਇਹ ਮੰਨਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਾਰਾਂ, ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਭ ਕਮਾਉਣ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀ ਨੰਬਰ 1) ਨੂੰ ਕਾਰ ਨੰਬਰ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਡੀਐੱਲ-5ਸੀਆਰ-0333 ਉਸੇ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਮਾਡਲ ਦੀ ਨਵੀਂ ਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਵਿਕਲਪਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਪੂਰੀ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤ, ਅਰਥਾਤ 1,15,72,280/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਅੱਧਾ ਹਿੱਸਾ, ਜੋ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਲਈ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿਓ, ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਓ। ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ 17.09.2007 ਦੇ ਉਕਤ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਦੂਜੀ ਕਾਰ ਕਾਰ ਨੰਬਰ ਡੀਐਲ-9ਸੀਵੀ -5555 ਹੋਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਜੋ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਕਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 2007 ਦੇ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 6042 ਦੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਕਤ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 11.01.2008 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਹੁਣ, ਅਸੀਂ ਕਾਰ ਨੰਬਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ 17.09.2007 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ। ਡੀਐਲ-5ਸੀਆਰ- 0333 ਸਿਰਫ਼, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ 2008 ਦੇ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 353 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ।

5. ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ/ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਕਾਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ 2006 ਦੇ ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 09 ਵਿੱਚ 17.09.2007 ਦੇ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ, ਜਨਰਲ ਮੋਟਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਜੀ.ਐਸ. ਫਰਟੀਲਾਈਜ਼ਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦੋ-ਮੈਂਬਰੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਉਲਟ ਹਨ।[1] ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਗੱਡੀ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗੀ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤਿੰਨ-ਮੈਂਬਰੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 2006 ਦੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 51 ਵਿੱਚ 08.07.2016 ਦੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿੰਨ ਮੈਂਬਰੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:

"11(ਏ) ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ/ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਾਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਾਮਾਨ ਖਰੀਦਣ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਸਿਰਫ਼ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਤੇ ਇਤਫਾਕਨ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।
(ਬੀ) ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਾਮਾਨ ਖਰੀਦਣਾ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਲੈਣਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਕਾਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।"

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾ - ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ (ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 51/2006 ਦੇ ਅਸਲ ਵਿਰੋਧੀ) ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤਿੰਨ ਮੈਂਬਰੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 08.07.2016 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੀ.ਏ. 2016 ਦਾ ਨੰਬਰ 10410। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 20.02.2017 ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਉਕਤ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ: -

"ਸੁਣਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਸ਼ਿਆਮ ਦੀਵਾਨ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀ ਵਿਨੀਤ ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਅਮੀਰ ਸਿੰਘ ਪਸਰਿਚ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ, ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ।

ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਬੈਂਚ ਨੰਬਰ 1, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, 'ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ') ਦੁਆਰਾ 2006 ਦੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 51 ਵਿੱਚ 8.7.2016 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹੁਕਮ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਚਿਤਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਕਤ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਹੁਕਮ, ਭਾਵ,

---

1 ॥ (2013)ਸੀਪੀਜੇ 72 (ਐਨਸੀ)

ਮੌਜੂਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ 2006 ਦੀ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 51 ਦਾ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰੇ।

ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦੀ ਦੇ ਨਾਲ, ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਲਾਗਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।"

7. ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 11.09.2017 ਦੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਗੁਣਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ 2006 ਦੇ ਖਪਤਕਾਰ ਕੇਸ ਨੰਬਰ 51 ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਕੀਤਾ:

"(i) ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਾ ਲੱਗਣ/ਚਾਲੂ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ 5.00 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨਗੀਆਂ;

(ii) ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ ਲਈ 5.00 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨਗੀਆਂ;

(iii) ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2, ਆਪਣੀਆਂ ਈ-ਕਲਾਸ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਆਪਣੀ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ, ਏ.ਏ.ਯੂ.ਆਈ. ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ ਟਰਿੱਗਰਿੰਗ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਗੀਆਂ।

(iv) ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੰਬਰ 1 ਅਤੇ 2 ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਜੋਂ 25,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨਗੀਆਂ।

(v) ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇੱਥੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਅੱਜ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।"

8. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਕਤ ਦੋ ਆਦੇਸ਼ 08.07.2016 ਅਤੇ 11.09.2017 ਨੂੰ ਖਪਤਕਾਰ ਕੇਸ ਨੰਬਰ 51 ਆਫ਼ 2006 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ-ਮਰਸਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਦੁਆਰਾ 2017 ਦੇ ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 19536-19537 ਰਾਹੀਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 2633 ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਕਰਾਸ ਅਪੀਲ

ਨੂੰ ਮੈਸਰਜ਼ ਸੀਜੀ ਪਾਵਰ ਐਂਡ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਸਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ) ਦੁਆਰਾ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ 11.09.2017 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੈ।

9. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਮੈਸਰਜ਼ ਡੈਮਲਰ ਕ੍ਰਿਸਲਰ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, (ਹੁਣ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ) ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦ ਦੀ ਸਾਂਝੀ ਹੱਡੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ/ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਾਰ/ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਣ ਲਈ ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਇਸਨੂੰ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ" ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀ ਕੰਪਨੀ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਡੀ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਡੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ-

"2(1)(ਡੀ) "ਖਪਤਕਾਰ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ, -

(i) ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਬਦਲੇ ਲਈ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਖਰੀਦਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਮੁਲਤਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀ ਵਰਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਮੁੜ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਜਾਂ
(ii)....

ਵਿਆਖਿਆ।-ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਅਤੇ ਵਰਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਆਪਣੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ;"

10. ਉਕਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਹੀ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ "ਮੁੜ ਵਿਕਰੀ" ਜਾਂ "ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਕੋਈ ਸਾਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਕੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਕੈਟੇਨਾ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

11. ਲਕਸ਼ਮੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਵਰਕਸ ਬਨਾਮ ਪੀ.ਐਸ.ਜੀ. ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਉਦੇਸ਼ ਜਿਸ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸਾਮਾਨ ਖਰੀਦਿਆ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਡੀ) ਵਿੱਚ "ਖਪਤਕਾਰ" ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਹੈ, ਇਹ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇੱਕ ਤੱਥ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

12. ਲੀਲਾਵਤੀ ਕੀਰਤੀਲਾਲ ਮਹਿਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਵਿਲੱਖਣ ਸ਼ਾਂਤੀ ਡਿਵੈਲਪਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੋਈ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਲੈਣ-ਦੇਣ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸਟ੍ਰੈਂਟ ਜੈਕੇਟ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

"19. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਤੋਂ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਟ੍ਰੈਂਟ ਜੈਕੇਟ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਲੈਣ-ਦੇਣ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ" ਹੈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿਆਪਕ ਸਿਧਾਂਤ ਕੱਢੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

19.1. ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ, ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਮਾਣ/ਉਦਯੋਗਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ-ਤੋਂ-ਕਾਰੋਬਾਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

19.2. ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

19.3. ਖਰੀਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਜਾਂ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਸੀ।

---

2. [1995] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 174 : (1995) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 583
3. [2019] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 563 : (2020) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 26

19.4. ਜੇਕਰ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਖਰੀਦਣ ਪਿੱਛੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਖਪਤ ਲਈ ਸੀ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਖਰੀਦ "ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ" ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ।"

13. ਸ਼੍ਰੀਕਾਂਤ ਜੀ. ਮੰਤਰੀ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਨੈਸ਼ਨਲ ਬੈਂਕ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਹੈ-

"50. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ, ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਮਾਣ/ਉਦਯੋਗਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ-ਤੋਂ-ਕਾਰੋਬਾਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਸ਼ਾਮਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਕਿ ਖਰੀਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਜਾਂ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੋ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਲਈ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਖਰੀਦਣ ਪਿੱਛੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਖਪਤ ਲਈ ਸੀ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਵਾਲ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਖਰੀਦ "ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ" ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।"

14. ਨੈਸ਼ਨਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਹਰਸੋਲੀਆ ਮੋਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲੀਲਾਵਤੀ ਕੀਰਤੀਲਾਲ ਮਹਿਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਟਰੱਸਟ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜੋ ਦੇਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਸਤੂ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਸੀ।

15. ਰੋਹਿਤ ਚੌਧਰੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਵਿਪੁਲ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ

---

4. [2022] 5 ਐਸਸੀਆਰ 945 : (2022) 5 ਐਸਸੀਸੀ 42

"15. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਇਸਦੇ ਆਮ ਅਰਥਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣਾ ਪਵੇਗਾ। "ਵਪਾਰਕ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ "ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ" (ਚੈਂਬਰ ਦੀ ਵੀਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੀ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ); ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ "ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ" ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝਿਆ ਹੋਇਆ; ਵਪਾਰਕ; "ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਰੱਖਣਾ" (ਕੋਲਿਨ ਦੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ); ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਂ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਪਾਰ, ਕਾਰੋਬਾਰ ਅਤੇ ਵਣਜ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

16. ਵਿਆਖਿਆ [1993 ਦੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ (ਸੋਧ) ਐਕਟ 50 ਦੁਆਰਾ ਜੋੜੀ ਗਈ ਜੋ 1993 ਦੇ ਆਰਡੀਨੈਂਸ 24 ਨੂੰ 18-6-1993 ਤੋਂ ਬਦਲਦੀ ਹੈ] ਕੁਝ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਇਸ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਅਪਵਾਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਇੱਕ ਮਾਮਲਾ ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਬੱਦਲਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰ ਖਰੀਦਦਾ ਹੈ, ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਕਾਰ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਅਰਥਾਤ, ਇੱਕ ਟੈਕਸੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਖਰੀਦਦਾਰੀ ਵੀ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਲੈ ਜਾਵੇਗੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਵਪਾਰਕ ਵਰਤੋਂ ਖਰੀਦਦਾਰ ਖੁਦ ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਆਪਣੀ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਕਮਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਮਾਨ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਖਰੀਦਦਾਰ "ਖਪਤਕਾਰ" ਬਣਿਆ ਰਹੇਗਾ।

17. ਲੀਲਾਵਤੀ ਕੀਰਤੀਲਾਲ ਮਹਿਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਕ ਸ਼ਾਂਤੀ ਡਿਵੈਲਪਰਸ [ਲੀਲਾਵਤੀ ਕੀਰਤੀਲਾਲ ਮਹਿਤਾ ਮੈਡੀਕਲ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਕ ਸ਼ਾਂਤੀ ਡਿਵੈਲਪਰਸ, (2020) 2 ਐਸਸੀਸੀ 265: (2020) 1 ਐਸਸੀਸੀ (ਸਿਵਲ) 320] ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਟ੍ਰੇਟਜੈਕਟ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਆਪਕ ਸਿਧਾਂਤ ਜੋ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੋਈ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨਗੇ।

18. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੇਕਰ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਖਰੀਦਦਾਰ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਚਾਰ ਕੋਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜੇਕਰ ਜਵਾਬ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸਾਮਾਨ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ

---

5. [2023] 3 ਐਸਸੀਆਰ 448 : (2023) 8 ਐਸਸੀਸੀ 362
6. [2023] 14 ਐਸਸੀਆਰ 394: (2024) 1 ਐਸਸੀਸੀ 8

ਖਰੀਦਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਲਾਭ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।

16. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਸਾਰ ਅਤੇ ਸਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਵਰਗੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਇਕਾਈ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗੀ) ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1) (ਡੀ) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਮਾਣ/ਉਦਯੋਗਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ-ਤੋਂ-ਕਾਰੋਬਾਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਇਰਾਦਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਖਰੀਦਣ ਪਿੱਛੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਖਰੀਦਦਾਰ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਖਪਤ ਲਈ ਸੀ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਖਰੀਦ "ਸਵੈ-ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਰੋਜ਼ੀ-ਰੋਟੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ" ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ। ਦੁਬਾਰਾ ਫਿਰ, ਉਕਤ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟ੍ਰੇਟਜੈਕਟ ਫਾਰਮੂਲੇ ਵਿੱਚ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੇਸ-ਦਰ-ਕੇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।
1. ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 353 ਆਫ 2008

17. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੀਏ ਨੰ. 353/2008 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰ. 1 (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸਨੇ ਆਪਣੇ ਪੂਰੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਭਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਦੋ ਕਾਰਾਂ ਖਰੀਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਕਤ ਉੱਚ ਕੀਮਤ ਵਾਲੀਆਂ ਲਗਜ਼ਰੀ ਕਾਰਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਰੋੜਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰ. 1, ਇਸਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ, ਇਸ ਕੋਲ ਚਾਰਟਰਡ ਅਕਾਊਂਟੈਂਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਇੱਕ ਲੋੜੀਂਦਾ ਫਾਰਮ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਰਿਟਰਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਾਂ ਫਾਰਮ ਕਦੇ ਵੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜਮ੍ਹਾ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਮੰਨਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਕਿ ਕਾਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1-ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਖਪਤਕਾਰ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਕਰੇਤਾ ਤੋਂ ਖਰੀਦੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਕਰੇਤਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਉਠਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਵਾਲ

ਵਿੱਚ ਸਾਮਾਨ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹੇ ਸਾਮਾਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਡੀ) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ "ਖਪਤਕਾਰ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣਗੇ, ਵਿਰੋਧੀ ਵਿਕਰੇਤਾ 'ਤੇ ਹੋਣਗੇ ਨਾ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਖਰੀਦਦਾਰ 'ਤੇ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਾਲੀ ਕਾਰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਪੂਰੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਾਰ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਇਸਨੂੰ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਮੰਨਣਾ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਾਮ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਕਤ ਕਾਰ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਲਾਭ ਲਿਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਕੋਈ ਗਠਜੋੜ ਸੀ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਨਾਫਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇੰਨੀ ਉੱਚ-ਕੀਮਤ ਵਾਲੀ ਆਲੀਸ਼ਾਨ ਕਾਰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ "ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼" ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ।

18. ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਖਰੀਦਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। 1 ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਪਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਉਕਤ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਾਰਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ 31.03.2003 ਨੂੰ ਸਵਾਲੀਆ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਇੱਕ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਸ਼੍ਰੀ ਅਸ਼ੋਕ ਖੰਨਾ ਨੇ ਅਪ੍ਰੈਲ, 2003 ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਤੋਂ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਦੇਹਰਾਦੂਨ ਜਾਣ ਲਈ ਕਾਰ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪਾਇਆ ਕਿ "ਪਿਛਲੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠੇ ਹੋਏ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਉੱਤੇ ਫਰਸ਼ 'ਤੇ ਸੈਂਟਰ ਹੰਪ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਸੀ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਸੈਂਟਰ ਹੰਪ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ"। ਉਕਤ ਨੁਕਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਤੁਰੰਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਸਭ ਕੁਝ ਠੀਕ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਅਸਾਧਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ। ਕਿਉਂਕਿ, ਗਰਮ ਹੋਣ ਦੀ ਉਕਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਜਾਰੀ ਰਹੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਈ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਹੋਏ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ 21.08.2003 ਦੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਹਾਲਾਂਕਿ ਖੇਤਰ (ਕੇਂਦਰੀ ਹੰਪ) ਗਰਮ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਹੈ"। 02.07.2004 ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2, ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਡੀਲਰ ਸੀ, ਨੇ

ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੈਂਟਰ ਹੰਪ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਲੰਬੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਸਧਾਰਨਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਏਸੀ ਕੰਟਰੋਲ ਯੂਨਿਟ ਨੁਕਸਦਾਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲੰਬੇ ਡਰਾਈਵ 'ਤੇ ਸੈਂਟਰ ਹੰਪ 'ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 03.12.2004 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ "ਕਾਰ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕੈਟਾਲਿਟਿਕ ਕਨਵਰਟਰ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਇਹ ਕਾਰਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ", ਅਤੇ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਕਿ "ਪਿਛਲੇ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਵੈਂਟਾਂ ਨੂੰ ਢੁਕਵੇਂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਐਡਜਸਟ ਕਰਕੇ ਮਾਮਲਾ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ"। ਅਜਿਹਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਬੇਨਤੀਆਂ/ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ 22.12.2004 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਐਗਜ਼ੌਸਟ ਪਾਈਪ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ 23.12.2004 ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਐਗਜ਼ੌਸਟ ਪਾਈਪ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਪਰ ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਸੈਂਟਰ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਜੋ ਗਰਮ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ ਬਲਕਿ ਪੂਰਾ ਫਰਸ਼ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਨਾਲ ਗਰਮ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਅਖੀਰ 21.03.2005 ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਯੋਗਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਕੈਟੇਨਾ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਹੰਪ ਹੀਟਿੰਗ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਸਮੱਸਿਆ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 30.03.2005 ਨੂੰ ਉਕਤ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

19. ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਪੁਰਦਗੀ 'ਤੇ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਨੂੰ ਬੁਲਾਏਗਾ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 10.08.2006 ਦੇ ਹੁਕਮ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਉਕਤ ਹੁਕਮ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪੁਣੇ ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੈਨੇਜਰ ਫੀਲਡ ਸਰਵਿਸ ਸ਼੍ਰੀ ਸਟੀਫਨ ਲੋਬੋ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਕੀਤੀ, ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਹਲਫ਼ਨਾਮਾ ਜਮ੍ਹਾ ਕੀਤਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਉਕਤ ਮੈਨੇਜਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਾਪਮਾਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 25.09.2006 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਪਟੀ ਰਜਿਸਟਰਾਰ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 07.10.2006 ਨੂੰ ਰਿਸ਼ੀਕੇਸ਼ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ 300 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵਾਲੀਆ ਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼

ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ।

20. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ 10.08.2006 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ 21.08.2006 ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਕਾਰ ਡੀਐਲ-5ਸੀਏ- 0333 ਦੇ ਟੈਸਟ ਡਰਾਈਵ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ:

ਚੈਸੀ ਨੰ.	ਸਮਾਂ	ਕਿਲੋਮੀਟਰ	ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ I	ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ II	ਟਿੱਪਣੀ	ਅੰਬੀਨਟ ਤਾਪਮਾਨ
ਡਬਲਯੂ.ਡੀ.ਬੀ. 201676 ਏ 326003			ਡੀ.ਸੀ.ਆਈ.ਪੀ.ਐਲ. ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ	ਸੀਐਂਡਐੱਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ		
1. ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ	11.45	41532	32.5	39		38
2.	13.15	41577	19.7	44		36
3.	14.35	41632	17.00	51		35.5
4.	16.11	41673	19.1	50		34
5.	17.22	41723	19.6	53		34.5
6.	19.23	41769	19.4	49		36.5
7.	20.18	41823	17.4	48		35

21. ਫਿਰ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 25.09.2006 ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਹੰਪ ਦੇ ਤਾਪਮਾਨ ਨੂੰ ਮਾਪਣ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਕੇ, ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ, ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ 07.10.2006 ਨੂੰ ਰਿਸ਼ੀਕੇਸ਼ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ 300 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਹਰ 50 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਚੱਲ ਰਹੀ ਕਾਰ ਦੇ ਤਾਪਮਾਨ ਸੰਬੰਧੀ ਰਿਪੋਰਟ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ:

ਸ. ਨੰ.	ਸਮਾਂ	ਕਿਲੋਮੀਟਰ	ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ ਡੀ.ਸੀ.ਆਈ.ਪੀ.ਐਲ. ਦਾ 1 (ਡਿਗਰੀ)	ਤਾਪਮਾਨ ਗੇਜ ਸੀਐਂਡਐੱਸ ਦਾ 2(ਡਿਗਰੀ)	ਅੰਬੀਨਟ (ਡਿਗਰੀ)
1.	8.30 ਸਵੇਰੇ	43649	33.2	39	25.5
2.	9.45 ਸਵੇਰੇ	43699	38.6	46	30.5
3.	10.45 ਸਵੇਰੇ	43749	38.6	47	32
4.	11.05 ਸਵੇਰੇ	43759	39.5	47	34
5.	12.40 ਪੀ.ਐੱਮ.	43799	38.6	46	32
6.	1.55 ਪੀ.ਐੱਮ.	43850	37.3	47	32
7.	4.00 ਪੀ.ਐੱਮ.	43866	35.7	39	35
8.	5.00 ਪੀ.ਐੱਮ.	43899	37.3	47	33
9.	6.00 ਪੀ.ਐੱਮ.	43950	38.1	46	29
10.	7.50 ਪੀ.ਐੱਮ.	44000	38.1	45	29.5
11.	9.00 ਪੀ.ਐੱਮ.	44050	37	44	30
12.	10.00 ਪੀ.ਐੱਮ.	44083	38.2	46	29.5

ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਆਪਣੀ 09.10.2006 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਸਵਾਲ ਵਾਲੀ ਕਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਸੀ: -

"1. ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੈਂਸਰ ਗੇਜ 1 ਮਿਲੀਮੀਟਰ ਉੱਪਰ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੈਂਸਰ ਗੇਜ ਮੈਟ 'ਤੇ ਸਥਿਰ ਸੀ। ਇਹੀ ਗੱਲ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਫੋਟੋਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ ਵੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2. ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਸੈਂਸਰ ਗੇਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਪਮਾਨ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਧਦੀ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।

3. ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦੋ ਸੈਂਸਰ ਗੇਜਾਂ ਤੋਂ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਾਪਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚ 59 ਡਿਗਰੀ ਤਾਪਮਾਨ ਦਾ ਅੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

4. ਤਾਪਮਾਨ ਚਾਰਟ ਨੂੰ ਦੇਖਣ 'ਤੇ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਸੈਂਸਰ ਗੇਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਪਮਾਨ ਯਾਤਰਾ ਦੌਰਾਨ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਤਾਪਮਾਨ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਹੈ।"

22. ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਕਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਤੱਕ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਦੋ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ, ਇੱਕ 12.10.2006 ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗੀ ਸੀ ਜੋ ਹੰਪ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਉੱਚ ਤਾਪਮਾਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਅਰਜ਼ੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੀ ਕਾਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਢੁਕਵੀਂ ਪ੍ਰਯੋਗਸ਼ਾਲਾ ਦੁਆਰਾ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗਦੀ ਸੀ, ਜਾਂ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਨਿਪਟਾਉਣ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਦੇ ਹੰਪ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਵਿਕਲਪ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਣ ਲਈ ਕਿ ਵਰਤੀ ਹੋਈ ਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਵਿਰੋਧੀ ਨੰਬਰ 1) ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਬਾਜ਼ਾਰ ਮੁੱਲ/ਕਿਤਾਬ ਮੁੱਲ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਵੇਚੀ ਜਾਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਕਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ 06.02.2007 ਦੇ ਹੁਕਮ ਰਾਹੀਂ ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

23. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਹਿਲਾਂ ਚਰਚਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ/ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਤੋਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮੀ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਡਰਾਈਵ ਸ਼ਾਫਟ ਦੇ ਉੱਪਰ ਫਰਸ਼ 'ਤੇ ਸੈਂਟਰ ਹੰਪ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਮਹਿਸੂਸ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸੈਂਟਰ ਹੰਪ ਦਾ ਖੱਬਾ ਪਾਸਾ ਵੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦੇ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰੰਤਰ ਟ੍ਰਾਇਲ ਅਤੇ ਗਲਤੀ ਵਿਧੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਜਾਰੀ ਰਹੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 2007 ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਬਾਜ਼ਾਰ ਮੁੱਲ/ਬੁੱਕ ਮੁੱਲ ਲਈ ਸਵਾਲੀਆ ਕਾਰ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਲਈ ਵੀ। 25.11.2006 ਨੂੰ ਸਵਾਲੀਆ ਕਾਰ ਦਾ ਬਾਜ਼ਾਰ ਮੁੱਲ 34 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ 31.12.2006 ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਬੁੱਕ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 36 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਨੁਕਸ ਬਾਰੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਹੰਪ/ਟਨਲ ਦੀ ਗਰਮ ਸਤਹ ਕਾਰ ਦੀ ਇੱਕ ਕੁਦਰਤੀ ਭੌਤਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਾਮੂਲੀ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ ਫਿੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਕਤ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਬਿਆਨਾਂ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ/ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਸਥਾਨਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਇੱਕ ਅਟੱਲ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਇਨਸੂਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਰਗੇ ਸੁਧਾਰ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੇ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਦਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਨੁਕਸ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਬੈਠੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਅਸੁਵਿਧਾ ਅਤੇ ਬੇਅਰਾਮੀ ਹੋਈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਲਾਹ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਕੈਬਿਨ ਦੇ ਓਵਰਹੀਟਿੰਗ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਏਅਰ-ਕੰਡੀਸ਼ਨਿੰਗ ਵੈਂਟਾਂ ਤੋਂ ਡਰਾਫਟ ਨੂੰ ਉਕਤ ਹਿੱਸੇ ਵੱਲ ਭੇਜ ਕੇ ਠੰਡਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਤਰਕਹੀਣ ਸਲਾਹ ਸੀ ਬਲਕਿ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਛੁਪਾਉਣ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇੱਕ ਬਿਲਕੁਲ ਗਲਤ ਸਲਾਹ ਸੀ।

24. ਹਲਫਨਾਮਿਆਂ, ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ, ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹੰਪ ਦੀ ਸਤ੍ਹਾ ਦਾ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗਰਮ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚਾ ਉੱਚ ਤਾਪਮਾਨ ਗੁਣਵੱਤਾ ਜਾਂ ਮਿਆਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੁਕਸ, ਅਪੂਰਣਤਾ ਜਾਂ ਕਮੀ ਸੀ ਜਿਸਦੀ ਉਮੀਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨਾਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਈ ਰੱਖੀ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਐਫ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ 'ਨੁਕਸ' ਸੀ।

25. ਲੋਕ ਉੱਚ-ਪੱਧਰੀ ਆਲੀਸ਼ਾਨ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬੇਆਰਾਮੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਖਰੀਦਦੇ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਸਪਲਾਇਰ 'ਤੇ ਪੂਰਾ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਜੋ ਬਰੋਸ਼ਰਾਂ ਜਾਂ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦੁਨੀਆ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰੇਗਾ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਮੁਕੱਦਮਿਆਂ ਦੀ ਪੈਰਵੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਅਸੁਵਿਧਾ, ਬੇਅਰਾਮੀ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਊਰਜਾ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਸਾਡਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦ ਮੁੱਲ ਯਾਨੀ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 58 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਾਰ (ਵਾਹਨ) ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਖਲ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਮੌਕੇ 'ਤੇ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਹੁਕਮ 17.09.2007 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਕਾਰਵਾਈ ਲੰਬਿਤ ਰਹੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਲ 2006 ਵਿੱਚ ਨਵੰਬਰ 2006 ਤੱਕ ਕਾਰ ਦੇ ਬਾਜ਼ਾਰ ਮੁੱਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ 34 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਜਾਂ ਦਸੰਬਰ 2006 ਤੱਕ ਕਾਰ ਦੇ ਬੁੱਕ ਮੁੱਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਭਗ 36 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਉਕਤ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਅੱਜ ਤੱਕ ਲਗਭਗ ਸਤਾਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਉਕਤ ਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਉਕਤ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਗਭਗ ਸਤਾਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਵਰਤਣ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਡਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਇਕੁਇਟੀ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਦੇ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਵਾਲ ਵਾਲੀ ਕਾਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 36 ਲੱਖ

ਰੁਪਏ ਦੀ ਬਜਾਏ 36 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਹੁਕਮ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ 58 ਲੱਖ।

II. ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 19536-19537/2017 ਅਤੇ 2633/2018

26. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀ) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 19536-19537/2017 ਅਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 51/2006 ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ 2018 ਦੀ ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 2633, ਮੈਸਰਜ਼ ਸੀ.ਜੀ. ਪਾਵਰ ਐਂਡ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਸਲਿਊਸ਼ਨਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1) ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਰਾਸ ਅਪੀਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 08.07.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੀ.ਏ. ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ। ਨੰ. 10410/2016, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਅੰਤਮ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੇ ਉਕਤ ਅਪੀਲ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼ ਲਈ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 08.07.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ 11.09.2017 ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਅਪੀਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 11.09.2017 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਰਾਸ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

27. ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰ. 1 ਅਤੇ 2 (ਮੂਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ) ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਖਪਤਕਾਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨੰਬਰ 51/2006 ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਕਤੂਬਰ 2002 ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ (ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀਆਂ) ਨੇ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਮਰਸੀਡੀਜ਼ ਬੈਂਜ਼, ਈ-ਕਲਾਸ - ਈ 240 ਪੈਟਰੋਲ ਵਰਜ਼ਨ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਵਾਲ ਵਾਲੀ ਕਾਰ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਲਾਂਚ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਈ-ਕਲਾਸ ਮਾਡਲ ਦੇ ਲਾਂਚ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਈ-ਕਲਾਸ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਐਲਾਨ ਅਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗ, ਸਾਈਡ ਏਅਰਬੈਗ ਅਤੇ ਵਿੰਡੋ ਏਅਰਬੈਗ, ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਚਾਈਲਡ ਸੀਟ ਪਛਾਣ ਅਤੇ ਕਰੈਸ਼ ਸੈਂਸਰਾਂ ਨਾਲ ਸੈਂਟਰਲ ਲਾਕਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗ੍ਹਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਏਅਰਬੈਗ ਦੇ ਸਹੀ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਵੀ ਗਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰ. 27.11.2002 ਨੂੰ, ਐੱਮ.ਐੱਚ.-01-ਜੀ.ਏ.-6245 ਵਾਲੀ ਕਾਰ, ਜਿਸਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਐੱਮ.ਐੱਚ.-01-ਜੀ.ਏ.-6245 ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ-ਰਿਸਪੌਂਡੈਂਟ ਨੰਬਰ 2 ਲਈ ਕੁੱਲ 45,38,123/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ 'ਤੇ ਖਰੀਦੀ ਸੀ।

28. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 17.01.2006 ਨੂੰ ਸਵੇਰੇ 06:20 ਵਜੇ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਯਾਤਰਾ 'ਤੇ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨਾਸਿਕ ਤੋਂ ਮੁੰਬਈ ਵਾਪਸ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼੍ਰੀ ਮਧੂਕਰ ਗਣਪਤ ਸ਼ਿੰਦੇ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠਾ ਸੀ। ਨਾਸਿਕ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ 'ਤੇ, ਐਨਐਚ -3, ਜੋ ਕਿ ਉਲਟ ਪਾਸਿਓਂ ਆ ਰਿਹਾ ਇੱਕ ਮਾਲ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਕਾਰ ਨਾਲ ਆਹਮੋ-ਸਾਹਮਣੇ ਟਕਰਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਟੱਕਰ ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕਾਰ ਦਾ ਪੂਰਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਟੁੱਟ ਗਿਆ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲ੍ਹਿਆ। ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਗਰਦਨ, ਬਾਹਾਂ ਅਤੇ ਮੱਥੇ 'ਤੇ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਨੱਕ ਦੀ ਹੱਡੀ ਅਤੇ ਨੱਕ ਦੇ ਸੈਪਟਮ 'ਤੇ ਮੱਥੇ 'ਤੇ ਡੂੰਘਾ ਜ਼ਖ਼ਮ, ਅੱਗੇ ਅਤੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਆਰਚਾਂ 'ਤੇ ਸੀ 1 ਵਰਟੀਬ੍ਰਾ ਦਾ ਫ੍ਰੈਕਚਰ ਅਤੇ ਸੀ 2 ਦਾ ਫ੍ਰੈਕਚਰ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਛੇ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹਸਪਤਾਲ ਵਿੱਚ ਭਰਤੀ ਰਹਿਣਾ ਪਿਆ ਅਤੇ ਛੁੱਟੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਉਸਨੂੰ ਘਰ ਵਿੱਚ ਸਖ਼ਤ ਬਿਸਤਰੇ 'ਤੇ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਦੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਉਸਨੂੰ ਠੀਕ ਹੋਣ ਅਤੇ ਕੰਮ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਮਾਂ ਲੱਗਿਆ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇਕਰ ਏਅਰਬੈਗ ਸਹੀ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਦੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ-ਵਿਰੋਧੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਘੱਟ ਜਾਂ ਕੋਈ ਸੱਟ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 17.01.2006 ਨੂੰ ਨਾਸਿਕ ਦੇ ਪੁਲਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਫਆਈਆਰ ਵੀ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈ ਸੀ। 20.01.2006 ਨੂੰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੇਵਾ ਕੇਂਦਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ ਲਾਗਤ ਦਾ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਏਅਰਬੈਗ ਹਾਦਸਿਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤਾਇਨਾਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੌਤ ਵੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਉਕਤ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ, ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਉਸ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ, ਪੀੜਾ ਅਤੇ ਮਾਨਸਿਕ ਸਦਮਾ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਉਸਦੇ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮੈਂਬਰਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਅਸੁਵਿਧਾ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ।

29. ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ 'ਤੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਧਰੁਵ ਮਹਿਤਾ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਯਾਨੀ ਇਸਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਖਰੀਦ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗੀ, ਉਕਤ ਬੇਨਤੀ ਨੂੰ ਸੀ. ਏ.. ਨੰਬਰ 353/2008 ਵਿੱਚ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਦੌਰਾਨ ਪਹਿਲਾਂ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਚਰਚਾ ਅਤੇ ਤਰਕਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ

ਵਰਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ ਜਾਂ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਸੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁਨਾਫਾ ਕਮਾਉਣ ਵਾਲੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤਿੰਨ ਮੈਂਬਰੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ 08.07.2016 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੀ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

30. ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਗੁਣਾਂ 'ਤੇ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਧਰੁਵ ਮਹਿਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ-ਮੂਲ ਵਿਰੋਧੀਆਂ ਲਈ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਮਾਹਰ ਸਬੂਤ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜੋ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢ ਸਕਿਆ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਖਰਾਬ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਹਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਕੇ ਘੋਰ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜਿਸਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਦੀ ਤਾਇਨਾਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਉਂਕਿ, ਡਰਾਈਵਰ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਦੁਆਰਾ ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਜਮਿਤ ਸੀ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨੂੰ ਤਾਇਨਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਦਾ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਚਾਲੂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜੇਕਰ ਅਗਲੀ ਯਾਤਰੀ ਸੀਟ ਭਰੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਤੁਰੰਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਪਿਛਲੀ ਖੱਬੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀ ਦਾ ਏਅਰਬੈਗ ਤਾਇਨਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸ਼੍ਰੀ ਮਹਿਤਾ ਦੀ ਦਲੀਲ ਅਨੁਸਾਰ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਲੰਬਿਤ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਾਰ ਵੇਚ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ "ਅਨਿਆਂਪੂਰਨ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ" ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹਰਜਾਨਾ/ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਧਾਰ ਦੇ ਸੀ।

31. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੀਨੀਅਰ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤੋ ਚੰਦਰ ਸੇਨ, ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਾਰ ਦੇ ਨਾ ਤਾਂ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਈਡ ਏਅਰਬੈਗ ਖਰਾਬ ਹੋਏ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਮੈਨੂਅਲ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਏਅਰਬੈਗ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਕਿਸ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਤਾਇਨਾਤ ਹੋਣਗੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਾਰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗ੍ਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਏਅਰਬੈਗ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ, ਸਗੋਂ

ਪਿਛਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਵੀ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਸਮੇਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਗਲਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਇਸਨੂੰ "ਅਣਉਚਿਤ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ" ਵਜੋਂ ਸਹੀ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਜਵਾਬਦੇਹ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਿਸਾਲੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ।

32. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਕੁਝ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਤੱਥ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਰਹੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਰ ਦੀ ਖਰੀਦ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਮੈਨੇਜਿੰਗ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 17.01.2006 ਨੂੰ ਹਾਦਸਾ ਵਾਪਰਨ ਦਾ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਕਾਰ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਲਗਾਈ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਜੋ ਪਿਛਲੀ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਦੀ ਸੀਟ 'ਤੇ ਬੈਠਾ ਸੀ, ਨੇ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਨਹੀਂ ਲਗਾਈ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਾ ਤਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਸਨ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 2 ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕੁਝ ਮਾਮੂਲੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਇਹ ਵੀ ਵਿਵਾਦਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 2002 ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਉਹ ਸਾਲ ਜਦੋਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਵਾਲੀਆ ਕਾਰ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ 24.08.2017 ਨੂੰ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਹ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਾਲ ਦਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ-ਵਿਰੋਧੀਆਂ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਫੋਟੋਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਰਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ।

33. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ - ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਕਾਰ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਾ ਲੱਗਣ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ। 1, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ ਲਈ, ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਜੋਂ 25,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ।

34. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਜੋਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ - ਵਿਰੋਧੀ ਸਬੰਧਤ ਸਾਲ 2002 ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ ਜਦੋਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ

'ਤੇ ਹੋਰ ਸਮੱਗਰੀ, ਜੋ ਕਿ ਪੈਰਾ ਨੰ. 11 ਸਤੰਬਰ, 2017 ਦੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ 9 ਅਤੇ 10 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ: -

"9. ਮੈਨੂਅਲ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅੰਸ਼ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਈਡ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਰਫ਼ ਉਸ ਪਾਸੇ ਚਾਲੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਟੱਕਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਕਤ ਏਅਰਬੈਗ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਕਾਰ ਦੇ ਉਸ ਪਾਸੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਸਮੇਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਬੈਠਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਸਾਈਡ ਏਅਰਬੈਗ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਲੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਵੀ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੇ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਾਈਡ ਏਅਰਬੈਗ ਚਾਲੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਹਰੇਕ ਏਅਰਬੈਗ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਸਕੇ ਭਾਵੇਂ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਟੱਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪਾਸੇ ਹੋਵੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਿੰਡੋ ਬੈਗ ਜੋ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਹਨ, ਉਸ ਪਾਸੇ ਵੀ ਚਾਲੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਪਾਸੇ ਟੱਕਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿੰਡੋ ਏਅਰਬੈਗ ਚਾਲੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸਿਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਵਿੰਡੋ ਬੈਗ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ।

10. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਚਾਲੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੇਕਰ (i) ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਇਮਪੈਕਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ii) ਜੇਕਰ ਟੱਕਰ 'ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਫੋਰਸ 'ਤੇ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਨੂਅਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਪੂਰਵ-ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੱਧਰ ਕੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗ ਹਰ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਤਾਇਨਾਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਜਿਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਇਮਪੈਕਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਫਰੰਟ ਯਾਤਰੀ ਏਅਰਬੈਗ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪੂਰਵ-ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੱਧਰ ਕੀ ਸੀ। ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਖੁਲਾਸੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਫਰੰਟ ਯਾਤਰੀ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਘਾਟ ਹੋਵੇਗੀ।

ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਆਰ) ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਸਪਲਾਈ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਨੁਚਿਤ ਢੰਗ ਜਾਂ ਅਨੁਚਿਤ ਜਾਂ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਨ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਆਰ ਅਤੇ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਈ-ਕਲਾਸ ਮਾਡਲ ਲਾਂਚ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਜਗ੍ਹਾ ਐਲਾਨਦੇ ਹੋਏ ਇਸਦੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਏਅਰਬੈਗ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਏਅਰਬੈਗ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ

ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੱਧਰ ਕੀ ਸਨ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਵੇਚਣ ਲਈ ਏਅਰਬੈਗ ਸਮੇਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨਾ ਇੱਕ ਅਨੁਚਿਤ ਅਤੇ ਧੋਖਾਧੜੀ ਵਾਲਾ ਵਪਾਰਕਅਭਿਆਸ ਸੀ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਹੀ ਸਨ ਜੋ ਜਾਣਦੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪੱਧਰ ਕੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਵੇਚਦੇ ਸਮੇਂ ਉਪਰੋਕਤ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰਾਂ ਨੇ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਪ੍ਰਚਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਗਏ।"

35. ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਰ ਅਤੇ ਸੀਨੀਅਰ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਸ਼੍ਰੀ ਲੋਥਰ ਰਾਲਫ ਸ਼ੂਸਡਜ਼ਾਰਾ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਾਰ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨ ਵਾਲੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ, ਅਤੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਜਿਸ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਸਵਾਲੀਆ ਕਾਰ ਹੈ, ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਾਦਸਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਦੀ ਚੈਸੀ ਉੱਚੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਕਤ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕਾਰ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਤਸਵੀਰਾਂ ਡਰਾਈਵਰ ਸ਼੍ਰੀ ਮਧੂਕਰ ਸ਼ਿੰਦੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਸ਼੍ਰੀ ਮੋਹਨ ਤ੍ਰੇਹਨ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਗਲਾ ਹਿੱਸਾ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟਕਰਾਉਣ 'ਤੇ ਟੁੱਟ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦੀ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਕਾਫ਼ੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਸੀ।

36. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਜਾਂ ਬਰੋਸ਼ਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਬਾਰੇ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦਾ ਸੀਮਤ ਕੰਮਕਾਜ, ਜੋ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਉਪਾਅ ਸੀ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਗਲਤ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਈ-ਕਲਾਸ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗ, ਸਾਈਡ-ਏਅਰਬੈਗ ਅਤੇ ਵਿੰਡੋ ਏਅਰਬੈਗ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਹੀ ਤੈਨਾਤ ਹੋਣਗੇ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਬੰਨ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਤਾਇਨਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਹਾਲਾਂਕਿ ਡਰਾਈਵਰ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੀਟ ਬੈਲਟ ਬੰਨ੍ਹ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੀ ਤਾਇਨਾਤੀ ਦਾ ਸਬੰਧ ਸੀ।

37. ਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਸਮੇਂ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੇ ਕੰਮਕਾਜ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦਾ ਅਧੂਰਾ ਖੁਲਾਸਾ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਖੁਲਾਸਾ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ "ਅਨਉਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ" ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਇਨਾਮ ਦੇ ਕੇ ਇਕੁਇਟੀ ਨੂੰ ਵੀ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਦੇ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਾ ਲੱਗਣ

ਕਾਰਨ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਸਿਰਫ਼ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ।

38. ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਮੱਗਰੀ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ 11 ਸਤੰਬਰ 2017 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਗਰੰਟੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।

39. ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਅਭਿਆਸ ਅਪਣਾ ਕੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਝੂਠਾ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਸਤੂਆਂ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਆਰ, ਗੁਣਵੱਤਾ, ਸ਼ੈਲੀ ਜਾਂ ਮਾਡਲ ਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(ਆਰ) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਅਣਉਚਿਤ ਵਪਾਰਕ ਅਭਿਆਸ" ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ।

40. ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ: -

I. ਸੀ.ਏ.. ਨੰ. 353/200

ਉੱਤਰਦਾਤਾ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕਾਰ ਵਾਲਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ ਡੀਐਲ-9ਸੀਵੀ -5555 ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ 36,00,000/- (ਛੱਤੀ ਲੱਖ ਰੁਪਏ) ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਭੁਗਤਾਨ ਤੱਕ 9% ਸਾਲਾਨਾ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਵਿਆਜ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ। ਅਪੀਲ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ।

II. ਸੀ.ਏ.. ਨੰ. 19536 ਅਤੇ 19537/2017 ਅਤੇ ਸੀ.ਏ.. ਨੰ. 2633/2018

ਤਿੰਨੋਂ ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਕੇਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ: ਸੀ.ਏ.. ਨੰ. 353/2008 ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਹੈ।

ਸੀ.ਏ.. ਨੰ. 19536 ਅਤੇ 19537/2017

ਅਤੇ ਸੀ.ਏ.. ਨੰ. 2633/2018 ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਹੇਡਨੋਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ: ਨਿਧੀ ਜੈਨ

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।

ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ