

Resolution regarding Appropriate measures to Regulate Airfare in the country
(Inconclusive)

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): Sir I beg to move:

?Having regard to the fact that:-

a) before the de-regulation of airfare in the year 1994, the air tariffs were fully regulated by the Government of India to keep airfares under check;

b) with the repeal of the Air Corporations Act in March 1994, airlines are free to fix reasonable tariffs under the provisions of sub-rule (1) of Rule 135 of Aircraft Rules, 1937;

c) although Rule 135(4) of the Aircraft Rules, 1937 empowers the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) to issue directions to an airline in case it has established excessive tariff Appropriate Measures to Regulate Airfare in the country under rule 135(1) or has indulged in oligopolistic practice; the said provision is rendered ineffectual on account of the arbitrary and unbridled powers given under Rule 135(1) of the Rules to the airlines to establish tariff;

d) ever since the adoption of the policy of deregulation, there has been a considerable increase in airfare depending on market dynamics and competitiveness;

e) recent years have witnessed an exorbitant rise in both domestic and international airfare, especially during the holiday seasons affecting a large number of passengers including the expatriates living in the Gulf Countries;

f) most of the migrant workers in the Gulf region are un-skilled and semi-skilled workers with limited income, the unscrupulous increase in airfare during the vacation seasons always drags them into a huge debt trap;

g) in the case of the expatriates, most of the migrant workers get leave only during the vacation season and hence the emotional value of uniting with family is most important for them. Most of the time, they are forced to pay their one-year savings

only for the round trip airfare charges and many expatriates complain about the huge loan they had to take in order to get tickets;

h) as the airlines operate at full capacity during the peak season and earn huge profit margins, the current policy of 'unregulated overpricing' is unethical, unfair and an injustice to the poor migrant workers living abroad;

i) although the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) has created 'Tariff Monitoring Units', it only ensures that the fares charged by the airlines are within the prescribed tariffs of the airlines displayed on their websites;

j) airline companies need to be deregulated in order to ensure competitiveness, growth and efficiency in the aviation sector, the Government cannot ignore the sentiments of the key stakeholders of the industry- the passengers; and

k) realizing the seriousness of the situation, the Parliamentary Committee on Transport, Tourism and Culture has already stated that the self-regulating mechanisms of the current airline monitoring regime are inadequate to address the financial burden of the passengers on the one hand and the tariff structure of the airline companies on the other,

this House urges upon the Government to-

i. initiate appropriate measures to regulate the airfare in such a way that there is a reasonable upper limit on the maximum fare that an airline can fix in a specific route;

ii. convene a joint meeting with airline operators, representatives of the people and all other relevant stakeholders to discuss the issue of excessive airfare during the vacation seasons urgently; and

iii. establish a quasi-judicial body to regulate and monitor the air tariff ethically and equitably.?

During Question Hour yesterday, this House, though for a few minutes, discussed the exorbitant prices and exploitation faced by our expatriates. Our brothers and sisters, our parents and children, our husbands and wives, and friends and relatives, who work hard to make both ends meet, are being unfairly treated and burdened. The responses I received after presenting that question yesterday were innumerable, reflecting both the depth of concern and the extent of exploitation they are experiencing. I got so many messages, so many calls, and so many

responses. They all know that we have discussed this before, but they were so keen to see that their issue was being discussed in this House. We often call them our backbone. We all are aware that this House has debated this issue numerous times in the past too. However, what stood out this time was our hon. Minister's response. It was not merely technical or routine, but conveyed a genuine intention to take meaningful action for the community that we rightfully call our backbone. I would like to thank the hon. Minister on behalf of the Indian diaspora across the globe for their response and for not being ignorant towards their hardship and their pleas.

I will just try to bring one example to the notice of this House. The fare to fly from Cochin to Dubai tomorrow, i.e., 27th July, in Air India-933 is Rs. 19,062. I am talking about tomorrow in Economy Class. It is Rs. 19,062. The sites show that only four seats are vacant which means it is almost full. This shows Rs. 19,000 is the fare. Surprisingly, in the same airline, for the same duration, for the same ports of departure and arrival, for 31st August, the same Air India-933 flight shows a fare of Rs. 77,573. Only nine seats are left. So, is this just about demand and supply? Tomorrow, only four seats are left, and they are flying it for Rs. 19,000 and on 31st August, they have got nine seats left, and they are charging Rs. 77,000. How can our people come home? How can they go back to their work? They are all not rich people who have abundant resources. Most of them are normal labourers who work for a flat salary.

They get a very flat salary which may not provide them a ticket annually and which may not even provide them accommodation and food, but still they work hard so that they can ensure that their family is having their bread and butter, they can ensure that they can meet expenses for his or her parents' treatment, they can ensure that they could send their child to some school where they learn to become the future citizens of this country.

Sir, how can a normal employee abroad afford an amount of Rs. 77,000? If it is a family trip, think about four members of a family coming home on their vacation and trying to go back after the vacation and he is being charged Rs. 80,000 per ticket. Sir, paying an amount of Rs. 3,20,000 for one-way flight to their work, what will they earn in their life? What will be the balance in their life? They get a small amount from the salary after all their expenses. Will it be enough for buying a ticket?

Sir, we often call them our backbone. We boast about their remittance. They give billions of rupees to our economy. Sir, in our State, we get annually Rs. 1,10,000 crore a year through remittances, but what do we give them back, as we discussed yesterday? Sir, the hon. Minister is here. I thank him for his response yesterday. It gave us some hope. They know that this has been discussed also numerous times earlier.

माननीय अध्यक्ष : यह उम्मीद है कि मंत्री जी उस पर पूरा ऐक्शन लेंगे । आपने जो-जो विषय उठाए हैं, मंत्री जी उन पर बिल्कुल ऐक्शन लेंगे ।

मंत्री जी, जो-जो विषय उस समय उठे थे और आज माननीय सदस्य ने जो विषय उठाए हैं, आप सारे एयरलाइंस वालों को बुलाइए और उन पर ऐक्शन लीजिए ।

? (व्यवधान)

नागर विमानन मंत्री (श्री किंजरापु राममोहन नायडू) : सर, जरूर करेंगे ।

माननीय अध्यक्ष : ये सब पैसे पार्लियामेंट का जाता है ।

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Definitely, Sir.

माननीय अध्यक्ष : संसद की तरफ से ये सारे पैसे जमा होते हैं ।

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Sir, I apologise for being late. I was stuck with some other work.

SHRI SHAFI PARAMBIL: Sir, as the hon. Minister is here, I would like to mention yesterday's reply was not mechanical or typical. An intent was there. The diaspora outside India called, so many of them called, so many of them messaged, so many of them responded through social media. They all are eagerly and keenly awaiting some actions from the Government to happen because they feel that it is not market-driven, but at times, this is greed-driven by the airlines.

Sir, I just quote an example before your arrival. I would like to repeat it in small sentences. For 27th July 2024, I am talking about tomorrow, an airline from Cochin flying to Dubai, Air India Airline, AI-933 is charging Rs. 19,062 for tomorrow's economy class ticket from Cochin to Dubai. The same flight, the same duration, the same port of departure, the same port of arrival, for 31st August, the same carrier is charging Rs. 77,573. How can we call this just market-driven? I repeat, this is greed-driven. How can we call this profit-making? I repeat, this is extreme exploitation of the situation.

We all know that we call our expats backbones of this country for the remittance that they give us. All our agencies, all our laws, all our acts passed, all our monitoring bodies, all our rights, all our scopes to intervene, even the Directorate of Civil Aviation, the Embassies, the Parliament, the Cabinet, courts, everything and everyone stay as silent spectators when our beloved expats are looted like this. This has to stop. It is high time that we put an end to this by showing our political and administrative will. I repeat, Rs. 19,000 to Rs. 77,000 in 30 days cannot be justified as market-driven.

Sir, I mentioned before you came, how about four of them coming here? How about four of them going back after the vacation? How can they afford this? When Zainul Abid, a constituent of mine, went to the court regarding this thing, the court and the Government presented Rule 135(1) of the Aircraft Rules. The arbitrary and unlimited powers given to the airlines to fix their tariff under Rule 135 (1) of the Aircraft Rules need to be redefined. It cannot go like this. We cannot allow them to loot our people like this. We cannot allow them to exploit our people like this.

It is very important to note one thing. According to the report of the Airports Council International, India has the highest airfares compared to other countries in the Asia-Pacific and the Middle-East Regions. The ACI studied airfares in around 36,000 routes in the Regions and came to the conclusion that the Indian aviation market has the highest increase with 41 per cent hike in the prices. Against 34 per cent in the UAE and against 30 per cent in Singapore, our industry is marking 41 per cent hike in airfare in the recent history. So, this is intentional. We all say that it is market-driven. They are forced to come back at the time of vacation because otherwise they will lose their classes, they will miss their exams; otherwise they would not even get leaves from their jobs. They know that this is the opportune time.

I heard that in an Air India flight or a flight of some other carriage, they flew back almost blank. There were very few travellers in that airline. But they were not ready to reduce the price at that point of time ? they say it is market-driven ? because they thought that that will be an example to set and they may have to reduce the fare further. Even when it is coming back without passengers, they keep on charging at these rates in the season. So, there we have to get involved. Everybody talks of Rule 135 (1) and it being market driven, but there are policies to fight against cartelisation and monopoly in this field also.

When everybody, all the airlines hike their prices together ? not even a single airline left ? they work like a cartel. Is it not so? We have enough laws to fight against cartelization. We have enough laws to protect our customers. As you said, the customer is the king. We have enough laws to protect our customers who are being looted by this cartel. I must say that they are acting like a cartel. They are proceeding like it is their monopoly. Why do we not step in, we check, we study, we learn and we act to curtail this loot or to curtail this exploitation? This is because all the airlines simultaneously increase their rates. They fix it too high. Check the flights for the same duration in other countries and how do they charge in their seasons and how are we being charged. It is a great discrimination that our people are facing.

There is a movie called *Aadujeevitham* or The Goat Life which is there in the OTT platforms and is successfully running in the theatres. It shows the story of a Malayali person Najeeb who had to spend years in an unknown area in deserts. He was forced to work as a shepherd. It is not a story. It is a real-life incident. Our beloved actor Prithviraj lived like Najeeb. I cannot say he acted like Najeeb; he lived like Najeeb. This is the story applicable to Najeebs who are not getting yearly tickets, annual tickets from their employers, who are not getting accommodation facilities from their employers, who could not even come back to their homes in one year or in two years or in three years or in four years. There are people who cannot come back to their homelands for decades. They are stuck there. We see people from abroad as people with all the facilities. They may wear a good shirt and pant and come back. But the story behind it is very sad. They live in the labour camps. We have seen that in person. They live in labour camps. These are like hostels, one above another with small rooms, in congested areas. There are also no facilities for them. They have six hours to sleep in labour camps and then they have to vacate the place. They also need to come back to see their families. Why do they face such hardships? It is because they want to ensure that their parents are safe, they can buy some medicines, and they can also send their children to schools. They cannot come here annually because of these high prices. And this is the time when they get leave. But they cannot come home. So, what do they do? They wait for a year or two. They wait for another two or three years. And after four years when they come, what have they been left with? All their savings are looted because of these high air fares. This issue has continuously been discussed in this House. Several Members have raised this issue before, and maybe, in future also, they will come back with this issue. But your yesterday's reply is giving us some hope. I repeat I see some intent to ensure that something is happening in this

regard. Apart from our talks and apart from our discussions, they feel that something is happening. So, everybody will appreciate it. Not only Treasury Benches and Opposition Benches in this House, but everybody -- every single Indian and every single person who is out of this country for work and for earning daily bread for their family -- will appreciate it. Even a small step in this regard will be fruitful for them.

16.16 hrs (Shrimati Sandhya Ray *in the Chair*)

To my second question which I asked yesterday, you replied that you will be seriously thinking about appointing a body, maybe a *quasi-judicial* body or a much more powerful body, which can look into this matter and which can, in future, ensure that this is monitored by a law. If an enactment has to be there, and if some law has to be introduced, that must be introduced because they are our brothers and sisters who work not just for their families but for this country too.

Hon. Chairperson, I suggest immediate intervention and resolution by the Government to appoint such a body. I suggest the Government to intervene to embrace competition in this regard. Though they work as a cartel, it is learnt that so many bilateral agreements with foreign countries especially the Middle East are not being reviewed. In this regard, a greater number of routes, flights and trips may help us to fight this monopoly to an extent. Even think about subsidies and financial assistance to poor people who cannot come to their homes to see their parents or children for two or three or four years at a stretch. As we are getting a huge amount from them as remittances, it is time that we could give something back to them.

Hon. Chairperson, our enhanced Consumer Protection Act must be a reply for all these actions and looting by the airlines. We have to enhance our consumer protection. Though all other sectors are market-driven where we all have something to stop from being completely looted, there are no other options here. Yesterday, you have told in the House that now airlines are the new railways. We all want it to flourish more. We all want more connectivity in this sector. So, when airlines are the new railways, it is sure that we do not allow our best operators, we do not allow our train tickets, and we do not allow any other mode of transport to be exorbitant like this while charging the people. When there is no other option to come back to home and go back to work and when our people are being looted on that front, how about Consumer Protection Act being more enhanced on that front?

Hon. Chairperson, how about doing collaboration with host countries. We know a number of Indians who are working abroad. Millions and millions of people are working abroad. We know the great respect that host countries show to our community for helping in developing their countries. We have our roles. You can see Indians in every sector in all countries around us. So, how are we initiating a collaboration with the host nations to explain them this is their labour force and our brothers and sisters who face this situation during this period.

Madam, how about more Government schemes to support them and how about promoting more parallel ways of transport to Dubai and to other places?

Madam, I have read news about even ships being used as a parallel transport mechanism. They may have to travel three days. But this exploitation is at the time of season. If someone wants to do that, how about giving it a try? I have some news that it has happened earlier also. Sir, these actions are a necessity for our citizens who live abroad. While moving this Resolution, I strongly believe that this is not just an exercise of tongue but this will initiate some kind of action from the Government.

Madam, the Indian diaspora throughout the globe is keenly awaiting an action from you. I remember your first response when you took over the Ministry. When you took over the Ministry, you were facing the media and answering them. Then, you said that you want airfares to be affordable for the people of India to travel inside and outside. Believing that as a motto, believing that as a principle, believing that as a promise and pledge, I urge the Government to intervene immediately. I urge the Government to form a body which can look into this, which can talk to our people abroad, which can talk to their relatives back home, which can know the social consequences and also which can know the economic consequences. Yesterday, I mentioned that I have got two calls just after becoming MP. I got two calls in 30 days. People from abroad call me and say, Sir, if you can, please go and visit my home. I asked them, why. They said, "My father passed away?", "My mother passed away?". I asked him: "Are you not coming?" He says, "If I come now, I cannot go back. I cannot afford the ticket?". If he cannot see his mother or father for the one last time because of their airfare prices, we cannot skip this by saying this is market-driven. This is the largest democratic nation in the world. This is a strong nation. We cannot allow our citizens being looted by any airline company for that matter.

Some capping must be there. At the peak of the season, some capping must be there. At least some capping must be there. So, I hope you would initiate action. You could float a Committee as early as possible to look into this and we can address our people abroad who are keenly waiting for your reply and for your actions regarding this.

Thank you for giving me this opportunity. I once again with folded hands request our Minister and the Government and everybody sitting here to involve in this matter and to raise the voice for our people abroad.

Thank you.

माननीय सभापति : संकल्प प्रस्तुत हुआ:-

? इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि:-

क. वर्ष 1994 में हवाई किराये के विनियमन से पहले, हवाई किराये को नियंत्रण में रखने के लिए भारत सरकार द्वारा हवाई किराये को पूर्ण रूप से विनियमित किया जाता था;

ख. मार्च 1994 में वायु निगम अधिनियम के निरस्त होने के साथ, एयरलाइनें वायुयान नियम, 1937 के नियम 135 के उप-नियम (1) के उपबंधों के अंतर्गत समुचित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र हैं;

ग. यद्यपि वायुयान नियम, 1937 का नियम 135(4) नागरिक विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) को यह अधिकार देता है कि यदि किसी एयरलाइन ने नियम 135(1) के अंतर्गत अत्यधिक प्रशुल्क निर्धारित किया है या अल्पाधिकारवादी व्यवहार में लिप्त है तो वह ऐसी एयरलाइन को निर्देश जारी कर सकता है; किंतु उक्त प्रावधान नियम 135(1) के अंतर्गत एयरलाइनों को प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दी गई मनमानी और बेलगाम शक्तियों के कारण निष्प्रभावी हो जाता है;

घ. विनियमन-मुक्ति की नीति अपनाए जाने के बाद से, बाजार की गतिशीलता और प्रतिस्पर्धात्मकता के आधार पर हवाई किराये में काफी वृद्धि हुई है;

ड. हाल के वर्षों में, विशेष रूप से छुट्टियों के मौसम के दौरान, घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय हवाई किराये में अत्यधिक वृद्धि देखी गई है, जिससे खाड़ी देशों में रहने वाले प्रवासियों सहित बड़ी संख्या में यात्री प्रभावित हुए हैं;

च. खाड़ी क्षेत्र में अधिकांश प्रवासी श्रमिक अकुशल और अर्ध-कुशल श्रमिक हैं, जिनकी आय सीमित है, छुट्टियों के मौसम में हवाई किराये में बेतहाशा वृद्धि उन्हें हमेशा भारी कर्ज के जाल में फसा देती है;

छ. प्रवासियों के मामले में, अधिकांश प्रवासी श्रमिकों को केवल छुट्टियों के मौसम के दौरान ही छुट्टी मिलती है इसलिए परिवार के साथ एकजुट होने का भावनात्मक मूल्य उनके लिए सबसे महत्वपूर्ण होता है। प्रायः उन्हें अपनी एक वर्ष की बचत केवल जाने-आने के हवाई किराये के लिए ही चुकानी पड़ती है और कई प्रवासियों को टिकट पाने के लिए भी भारी कर्ज लेना पड़ता है;

ज. चूंकि एयरलाइंस पीक सीजन के दौरान पूरी यात्री-क्षमता से उड़ान भरती हैं और भारी मुनाफा कमाती हैं, इसलिए ?अविनियमित मूल्य वृद्धि? की वर्तमान नीति अनैतिक, अनुचित और विदेश में रहने वाले गरीब प्रवासी श्रमिकों के साथ अन्याय है;

झ. यद्यपि नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने 'प्रशुल्क निगरानी इकाईयां' बनाई हैं, लेकिन ये केवल यह सुनिश्चित करती हैं कि एयरलाइनों द्वारा वसूले जाने वाले किराये उनकी वेबसाइटों पर प्रदर्शित एयरलाइनों के निर्धारित प्रशुल्क सीमा में हों;

ञ. विमानन क्षेत्र में प्रतिस्पर्धात्मकता, विकास और दक्षता सुनिश्चित करने के लिए एयरलाइन कंपनियों को नियंत्रण-मुक्त करने की आवश्यकता है, सरकार उद्योग के प्रमुख हितधारकों यथा यात्रियों की भावनाओं की अनदेखी नहीं कर सकती; और

ट. स्थिति की गंभीरता को समझते हुए, परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी संसदीय समिति की यह टिप्पणी थी कि वर्तमान एयरलाइन निगरानी व्यवस्था के स्व-विनियमन तंत्र एक ओर यात्रियों के वित्तीय बोझ और दूसरी ओर एयरलाइन कंपनियों के प्रशुल्क ढांचे को संबोधित करने के लिए अपर्याप्त हैं ।

यह सभा सरकार से आग्रह करती है, कि वह -

i. हवाई किराये को इस तरह विनियमित करने के लिए, कि किसी विशिष्ट मार्ग पर एयरलाइन द्वारा तय किए जाने वाले अधिकतम किराये की एक उचित ऊपरी सीमा हो, समुचित उपाय करे;

ii. छुट्टियों के मौसम में अत्यधिक हवाई किराये के मुद्दे पर तत्काल चर्चा करने के लिए एयरलाइन संचालकों, जन-प्रतिनिधियों और अन्य सभी संबंधित हितधारकों के साथ एक संयुक्त बैठक बुलाए; तथा

iii. हवाई किराये को नैतिक और न्यायसंगत तरीके से विनियमित और इसकी निगरानी करने के लिए एक अर्ध-न्यायिक निकाय की स्थापना करे ।?

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR-BARAN): Thank you Madam for giving me the opportunity to speak.

एयर-फेयर के लिए यह रेग्युलेशन, जो आदरणीय श्री शफी परम्बिल जी लेकर आए हैं, इसके बारे में कल हाउस में माननीय मंत्री जी ने उत्तर भी दिया था । इसके संबंध में मुझे इतिहास के बारे में बताने की आवश्यकता है । जब आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने वर्ष 2014 में पहली बार शपथ ली थी, तब 74 एयरपोर्ट्स होते थे । उनके कर-कमलों के द्वारा, उनके आदेशों के द्वारा और उनकी निगाह की वजह से आज हमारे देश में 157 एयरपोर्ट्स हो चुके हैं । यह संख्या बढ़ भी रही है ।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को और माननीय मंत्री जी को इसके लिए धन्यवाद देता हूं । मैं उनको धन्यवाद इसलिए देता हूँ, क्योंकि उन्होंने आम आदमी, आम नागरिक, जो गरीब इंसान है, अंतिम छोर का व्यक्ति है, उनको एक अपॉर्चुनिटी दी है कि वह गरीब व्यक्ति भी प्लेन में बैठ सकता है । छोटे से छोटे एयरपोर्ट पर बैठ सकता है, बड़े से बड़े एयरपोर्ट पर बैठ सकता है और प्लेन में उड़कर अपने रिश्तेदारों के पास, अपने क्षेत्र के काम के लिए, अपने व्यवसाय जीवन के लिए एक जगह से दूसरी जगह जा सकता है । यह उनकी सोच थी कि उन्होंने ?उड़ान? स्कीम के द्वारा लोगों को इससे जोड़ने के साथ-साथ लोगों के दिल को जोड़ने का काम किया है और दिल को

जोड़ने से हमारे क्षेत्र में एक देश के लिए भावना और देश के लिए भावना केवल एक जगह नहीं, हमारा एक बड़ा देश है, सभी लोग हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं। हमारे देश के लिए यह बहुत महत्वपूर्ण है और महत्वपूर्ण होने के नाते आज हमें यह बात करने की जरूरत है कि उनकी वजह से हम इस क्षेत्र में आगे बढ़ रहे हैं। जो टियर 2 और टियर 3 सिटीज हैं, उनको भी 2,500 रुपये की वायबिलिटी गैप फंडिंग के द्वारा माननीय प्रधानमंत्री जी ने कोशिश की है कि बिड्स के द्वारा एयरलाइन कंपनियाँ छोटी जगहों पर जाएं और उन्हें बढ़ावा देने का काम किया है। आज मुझे यह कहने की भी जरूरत है कि एयरलाइन इंडस्ट्री की जो मेन कॉस्ट आती है, उसकी लगभग 40 परसेंट कॉस्ट एयरलाइन टरबाइन फ्यूल से आती है। आज मुझे यह कहने की जरूरत है कि कोविड के पहले, मैं दिल्ली का एक उदाहरण दे रहा हूँ, पहले यह 53,515 केएल था और कोविड के समय पर यह बढ़कर 1,31,354 केएल हो गया, लगभग 145 परसेंट यह हाइक थी। इसको देखते हुए मैं मंत्री से आग्रह करता हूँ कि जो एटीएफ का फ्यूल है, वर्तमान में हमारी मिनिस्ट्री ऑफ फाइनेंस के थ्रू जीएसटी काउंसिल से होगा, इससे हमारे क्षेत्र में एटीएफ के रेट्स और मैं सभी माननीय एमपीज से सहयोग माँगता हूँ, अपने-अपने प्रांत के लोगों के लिए, अपने-अपने माननीय मुख्यमंत्री जी से बात कीजिए ताकि वे रेट्स कम हो जाएं। इससे हमारे सभी के क्षेत्रों में प्लेन के एयर फेयर के रेट्स कम हो जाएंगे। आज मुझे आपको बताने की जरूरत है कि जो हमारा एयरफेयर रेग्युलेशन था, वह एयर कार्पोरेशन एक्ट 1953 से होता था, लेकिन 21 मार्च 1994 को इस एक्ट को रिपील किया गया है और रिपील करने के बाद जो डोमेस्टिक एविएशन है, उसे डीरेग्युलेट किया गया है। डीरेग्युलेट करने का मतलब यह है कि हर एयरलाइन कंपनी अपने-अपने रेट्स को फिक्स कर सकती है। एयरलाइन कंपनियाँ अपने रेट्स कैसे फिक्स करती हैं, मुझे उसके बारे में आपको बताने की जरूरत है। लोग बोलते हैं कि इसमें क्या-क्या रेट्स हैं? इसमें बताने की जरूरत यह है कि इसमें कॉमन यूजर टर्मिनल इक्विपमेंट फी है, इसमें यूजर डेवलपमेंट फी है, इसमें एविएशन सिक्वोरिटी फी है, इसमें पैसेंजर सर्विस फी है, इसमें जीएसटी है और इसमें पैसेंजर सर्विस के साथ-साथ फ्यूल चार्ज है। अगर आप दिल्ली से इंटरनेशनल एयरपोर्ट में जाना चाहते हैं, आप प्लेन से जाते हैं तो आपकी फीस लगभग 52 रुपये 56 पैसे होगी।

सभापति महोदया, यदि हैदराबाद में यह रेट देखें, जहां से माननीय मंत्री जी आते हैं, वहां इंटरनेशनल का रेट 700 रुपये है। यह जो लेवल प्लेइंग फील्ड है, इसे यूजर चार्जेज में जोड़ा गया है। हमने जिन कंसेशनर्स को एयरपोर्ट दिए हैं, उन प्राइवेट ऑपरेटर्स को बुलाकर बात की जाए। जब हम एयरलाइन्स की तरफ देखते हैं और जब कोविड के समय बात की थी, तब सिर्फ एक ही एयरलाइन इंडिगो ही प्रोफिट में थी। एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइन्स का मर्जर हुआ था। वर्तमान पैसेंजर्स को फेयर डील मिलनी चाहिए।

मैं मंत्री जी को यह भी कहना चाहता हूँ कि यदि हमारे किसी व्यक्ति को दिक्कत आती है तो एक संस्था दूतावास के लिए तय कर लें जो समय पर उस व्यक्ति की सहायता कर सकती है। एयर लाइन प्राइसिंग सिस्टम से रिजर्वेशन बुकिंग डेजिगनेटर्स बनाए हैं। शफी जी बता रहे थे कि मार्केट डिमांड और सीजेनेलेटी के ऊपर तय किया है लेकिन वर्तमान में डीजीसीए से गवर्न करने की बात रखी है। डी.जी.सी.ए के रेगुलेट करने की बात रूल 135 ऑफ एयरक्रॉफ्ट एक्ट में है। इस टीएमयू, टैरिफ मैकेनिज्म द्वारा डी.जी.सी.ए ने लगभग 50 रूट तय किए हैं लेकिन डी.जी.सी.ए के पास इतनी पॉवर नहीं है कि उसे रेगुलेट करे। एक कमेटी ने भी रिपोर्ट दी है कि जो इंडस्ट्री से निकलकर आते हैं, उन्हें आप इससे जोड़ें और मोनितरिंग का काम करें। जब पैसेंजर्स की बात आती है और एज़ पर ऑपरेशन वॉयबिलिटी की तरफ देखते हैं तो वर्ष 2008 में एयरपोर्ट इकॉनॉमिक रेगुलेटरी अथॉरिटी बनाई थी। इसका काम लैंडिंग, पार्किंग, हाउसिंग और यूजर्स डेवलपमेंट फी के बारे में था। इसमें संशोधन होगा, इम्प्रूवमेंट होगा तो लोगों को भविष्य में दिक्कत नहीं होगी। एज़-पर सिविल एविएशन मिनिस्ट्री और एज़-पर एयर लाइन्स कम्पनीज, एक विषय रीजनेबल प्राफिट के बारे में है। इस रीजनेबल प्राफिट का कोई एग्रीमेंट नहीं

है। एयर इंडिया कुछ और कहती है, इंडिगो कुछ और कहती है। इसके बारे में जानकारी देने की आवश्यकता है। इसने कहा है कि एयर इंडिया कॉस्ट रिकवरी मेथड से काम करती है।

इंडिगो कंपनी रिजनेबल प्रॉफिट के बारे में बात करती है। जब हम एयर इंडिया में रिजनेबल प्रॉफिट की बात करते हैं तो यह हाईली इलास्टिक है और यह कम्पीटिटिव है और इसका फेयर मार्केट-ड्रिवेन है। जब आप रिजनेबल प्रॉफिट के बारे में इंडिगो की तरफ देखते हैं तो यह कहती है कि यह डिमांड-ड्रिवेन है, सीट्स-ड्रिवेन है और एस्टीमेट्स कॉस्ट की रिकवरी पर है।

कुछ दिन पहले डी.जी.सी.ए. ने ?अनबंडलिंग ऑफ सर्विसेज? के बारे में कहा था। वह यह थी कि शिड्यूल्ड एयरलाइन्स की जो सर्विस है, इसमें जैसे जीरो बैगेज है, जिसके पास कोई बैगेज नहीं है, जिसके पास प्रिफेरेणियल सीटिंग नहीं है, जिसके यहां किसी को कुछ खाना नहीं है और उसमें ?ऑप्ट-इन? और ?ऑप्ट-आउट? का एक विषय आता है, उसमें अपने को यह देखने की आवश्यकता है कि उसमें जो हमारे यात्री हैं, उन्हें इस ?अनबंडलिंग ऑफ सर्विसेज? से थोड़ी राहत मिलनी चाहिए। जैसे जो छोटे बच्चे हैं, उन्हें भी इसमें कुछ राहत मिलने की आवश्यकता है। प्लेन की जो सीट्स हैं, वे एक पकवान जैसी हैं। वे पकवान जैसी इसलिए हैं कि वे पेरिशेबल हैं। अगर आप उसका यूज नहीं करेंगे, तो वे खत्म हो जाएंगे। वर्तमान में हमारी जो एयरलाइन्स कंपनियां हैं, वे उन्हें पेरिशेबल कर्मांडिटीज़ जैसी बेचने की कोशिश कर रही हैं। वे यह देखती हैं कि उनका कैपिटल इंवेस्टमेंट कितना है, उनका वर्किंग कैपिटल कितना है, उनका रेवेन्यू एक्सपेंडिचर कितना है, उनका ऑपरेटिंग एक्सपेंडिचर कितना है। उसमें जो फिक्स्ड कॉस्ट है, अगर हम उसे थोड़ा सस्ता कर दें तो हमारी जो टिकट प्राइसिंग है, वह भी थोड़ी सस्ती हो जाएगी।

हम इन एयरलाइन्स को भी रखें और इन्हें आगे बढ़ाने का प्रयास करें। पर, अगर हम उन्हें उनके इंवेस्टमेंट पर रिजनेबल प्रॉफिट्स नहीं देंगे तो इसमें हमें आगे दिक्कत पड़ सकती है। आपको इन्हें प्रॉफिट देने की आवश्यकता इसलिए है, क्योंकि यह एक लेवल-प्लेइंग फील्ड है। यहां जो एयरलाइन्स इंडस्ट्री है, यह प्राइस-ड्रिवेन इंडस्ट्री है। अगर इसमें अच्छी सर्विस नहीं मिलेगी तो इस इंडस्ट्री में गिरावट आ जाएगी। इसमें बहुत कैपिटल इंवेस्टमेंट की आवश्यकता है। इसमें हमें वर्किंग कैपिटल के बारे में बात करने की आवश्यकता है। इसमें रेवेन्यू एक्सपेंडिचर और फिक्स्ड कॉस्ट को हमें देखने की जरूरत है।

महोदय, जो फ्लाइट-बुकिंग पोर्टल्स हैं, हमारे चेन्नई से डी.एम.के. के सांसद माननीय मारन जी ने कहा था कि जब वे विस्तारा की फ्लाइट ले रहे थे तो उसके पोर्टल में चेंजेज आए थे। उसके लिए हमें अपने एग्रीगेटर्स की तरफ देखना होगा। हमें डी.जी.सी.ए. के द्वारा एक गाइडलाइन देनी है कि हमारे यात्रियों को सही तरीके से रेट्स उपलब्ध हों।

महोदय, हमारे जो रिज़र्वेशन बुकिंग डेजिगनेटर्स हैं, उन्हें अच्छी तरह से काम करना होगा। जैसा कि शफ़ी जी बता रहे थे, विदेशों से जो एयरलाइन्स आती हैं, जैसे एयर इंडिया एक्सप्रेस में जो यात्री सफर करते हैं, वे सभी इकोनॉमी क्लास ट्रेवलर्स होते हैं। उसमें हमें देखना है कि इकोनॉमी क्लास में हमारी सीट्स अच्छी तरह से बिकें, उसमें हम कितनी सीट्स को थोड़ा सस्ता बेचें, जिससे उस एयरलाइन्स की फ्यूएल कॉस्ट, फिक्स्ड कॉस्ट और रेवेन्यू है, वह सही से आ जाए और इसके साथ-साथ एयरलाइन्स कंपनियों को हम थोड़ा रिजनेबल प्रॉफिट दें, जिससे उस क्षेत्र में हमारा कॉमर्शियल ऑपरेशन आगे बढ़ता रहे।

महोदय, अभी मैंने आपको इम्पैक्ट और यूजर फी के बारे में बताया। घरेलू यात्रा में यूजर फी हर जगह अलग-अलग होती है। मैंने आपको ?एरा? के बारे में भी बताया। Passenger Service Fee, Air Navigation

Fee, Landing Fee, Parking Fee, Housing Charge, UDF, Fuel Infrastructure Fee, Airport Electric Ground Power Fee, Common Use Terminal Equipment Fee, Common Use Service Fee, Baggage Reclamation Fee, ये जो इतने फीस हैं, इन्हें हमें देखने की आवश्यकता है कि इसको हम किस तरह से लागू करें।

हमने आपको पहले भी कहा है कि हमारे इन क्षेत्रों में प्लेंस हैं। हमारे यहां के प्लेंस में ब्रेट एण्ड विटनी के इंजनों के स्पेयर्स पार्ट्स में खराबी होने के कारण भी बहुत सी एयरलाइंस कंपनीज़ ने प्लेंस को ग्राउंड भी किया है। ग्राउंड करने से जो इनका एमआरओ है, जो मेंटेनेंस है, वह यहां नहीं होता है। जब मेंटेनेंस यहां नहीं होता, इक्यूपमेंट्स नहीं आते, जब प्लेंस उड़ते नहीं हैं, तब प्लेंस की कमी के कारण हमें भी दिक्कत होती है। हम चाहते हैं कि जो हमारे आईएमज़ हैं, जो इक्यूपमेंट्स मैनुफैक्चरर्स हैं, हमारे देश में, इसमें भी हम थोड़ा भाग लें तो हमारी इंडस्ट्री में सुधार आएगा।

मुझे यह भी कहना है कि हमारे इस क्षेत्र में जो लो कॉस्ट सर्विस है, वह पूरी तरह से मार्केट ड्रिवन है। कुछ क्षेत्रों में चार एयरपोर्ट्स में चार्जेंस अलग हैं, लो कॉस्ट में अलग हैं। टिकिट्स को हमें अफोर्डेबल बनाना है। स्टैंडर्ड रेवन्यु मैनेजमेंट को और फोरकास्टिंग को पैरिशेबल नहीं, लोगों की सुविधानुसार बनाना है। जिससे हम इस क्षेत्र में सभी लोगों को जोड़ सकेंगे। यह काम आसान नहीं है। इसमें सभी लोगों के योगदान की आवश्यकता होगी। जो हमारा ऐरा है, उसको हम आगे ले जाने के साथ-साथ, उनके सहयोग के साथ हम चाहते हैं कि जो हमारा मेन रेग्युलेटर है, जो हमारी मेन रेग्युलेशन एजेंसी है, वह टैरिफ तय करे, एयरपोर्ट फीस तय करे और हमारे साथ सभी स्टेक होल्डर्स को ले कर चले।

महोदया, मैं राजस्थान से आता हूँ और राजस्थान में भी 32-33 एयरपोर्ट्स हैं। हम चाहते हैं कि माननीय स्पीकर जी के क्षेत्र में और मेरे क्षेत्र झालावाड़-बारां में भी एयरपोर्ट की सुविधा मिले। इसीलिए माननीय प्रधान मंत्री जी ने इसको प्रोत्साहन दिया है कि हमारे क्षेत्र में छोटी-छोटी जगहों पर एमआरओ बने। एमआरओ बनने से प्लेंस की रिपेयर एण्ड मेंटेनेंस होगी। मेंटेनेंस की सुविधा होने से वहां पर हमारे लोगों को जॉब्स भी मिल सकेंगे। इससे लोगों को काम मिलेगा और हर हाथ को काम मिले। इसकी तरफ माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी ने स्किल इंडिया के द्वारा भी बात रखी है। आगे मुझे इतना ही कहना है कि एक समय था कि हमारे क्षेत्र में प्लेन को लोग देखते थे कि हम प्लेन पर कब बैठेंगे। एक समय था कि हमारे पास फोन नहीं होते थे। माननीय वाजपेयी जी ने सबको मोबाइल फोन देने का काम किया। वे टेलिकॉम रिफॉर्म ले कर आए। माननीय मोदी जी ने सब लोगों के दिलों से जुड़ने का काम किया है। हमारे देश का ईस्ट हो या वेस्ट हो, कश्मीर हो या दक्षिण भारत हो, हमारे पूरे क्षेत्र को जोड़ने का काम प्रधान मंत्री मोदी जी ने किया है। मोदी जी ने यह भी प्रयास किया है कि अंतिम व्यक्ति तक हवाई यात्रा की सुविधा पहुंचे। एक समय था कि नीति बड़े लोगों के लिए बनती थी। As facilitators, अब हमने नीति बनाने का काम किया है. We are facilitators to the people of India. We want to help them. We want the industry to grow for the common man of India, जो हमारे जगदम्बिका पाल जी ने कहा है।

मैं चाहता हूँ कि जो हमारा न्यू रेलवे है, जो हमारे शफ़ी जी बता रहे थे कि हमारा न्यू रेलवे हमारा प्लेन है। हमारे लिए यातायात के साधनों द्वारा लोगों को दिलों से जोड़ने का काम भी हो। हमारे पूरे देश में छोटे-छोटे आइलैण्ड भी है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने हमारे यहां 25 से ज्यादा वाटर एयर ड्रॉन्स की बात रखी है। उन्होंने लोगों के साथ-साथ मंदिरों को भी जोड़ने का काम किया है। आज हमारे अयोध्या में एक भव्य राम मंदिर बना है।

माननीय सभापति: माननीय सदस्य, आप अपनी बात समाप्त कीजिए ।

श्री दुष्यंत सिंह: महोदया, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ । हमारे क्षेत्र में बहुत अच्छी तरह से काम किया गया है । यह तो टिप ऑफ आइसबर्ग है ।

माननीय सभापति: आपका समय पूरा हो गया ।

श्री दुष्यंत सिंह: महोदया, मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा । अब एक रेवोल्यूशन आने वाला है । आज आप देख रहे हैं कि यह रेवोल्यूशन लाने वाला व्यक्ति हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी है । प्रधानमंत्री जी के कर-कमलों द्वारा और मंत्री जी के साथ हम बैठकर कोशिश करेंगे । माननीय शफी जी जो विषय लेकर आए हैं, हम प्राइस को इंडस्ट्रीज़ के साथ रेगुलेट करने का काम करेंगे । हम नहीं चाहते हैं कि इंडस्ट्री खत्म हो जाए । हम चाहते हैं कि इंडस्ट्रीज़ भी चलें, लोग भी बैठें । लोगों के साथ हम इस क्षेत्र को लेकर भी आगे बढ़ें । हमें सभी लोगों को साथ लेकर चलना है । हमें सभी कौमों को साथ लेकर काम करने का प्रयास करना चाहिए ।

महोदया, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ । मैं माननीय शफी जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वह एक अच्छे रिजोल्यूशन लेकर आए हैं । हम माननीय मंत्री जी से भी कहना चाहेंगे कि हमारे क्षेत्र का काम और अच्छा हो । जय हिंद, जय भारत ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Madam Chairperson.

First of all, I take this opportunity to congratulate the first-time Member of Parliament, Shri Shafi Parambil, from my State for moving this Private Member's Resolution. He has narrated the situation in the best way, for which I extend my hearty congratulations to Mr. Shafi Parambil.

Madam Chairperson, this is one of the very important and sensitive issue so far as the State of Kerala is concerned. That is why, he was so emotional in presenting the issue before this House. Three million people are working in the Middle East countries, in the Gulf countries. If we examine the social status or the economic background of these people, 90-95 per cent of them belong to the lower strata or the middle strata. How is a person or passenger belonging to such a family going abroad and living in the Gulf countries, leaving behind their families and everything else? It is just for their bread and butter. They are working hard there. How are they able to meet this airfare which is coming to even one lakh rupees for the economy class? They have to bear this expense. That is why, he has suggested, and I fully agree with the Private Member's Resolution, that it is not a demand-driven project, but it is absolutely a daylight looting of the passengers of our country by almost all the airlines.

Madam, I still remember that I had a debate with Shri Arun Jaitley ji at the time of privatisation of Air India. The globalised economic philosophy today is: success through competition and survival of the fittest. At that time, he was arguing with me by saying that when the competition increases in the civil aviation sector, definitely, the beneficiary will be the passengers. Now, the entire airline sector has been privatised. The hon. Minister of Civil Aviation is also present here. Air India is also privatised. I would like to ask a specific question to the hon. Minister whether the Ministry has conducted any study on the impact of privatisation of Air India and what improvement is there in the service of Air India after privatisation. I request him to get this examined. If the Government does a microscopic scrutiny of Air India after the privatisation, they will find that there is no improvement in the efficiency of service. On account of improvement in efficiency, nothing is there. We are also travelling regularly. Last week also, I travelled as a regular traveller in Air India and I felt it very much. This is the situation prevailing. That is why, something has to be done to control these airlines in our country.

That is why, we are saying about the air fares. The people, who are living, especially in the Gulf countries, are finding it very difficult. Suppose, their immediate brother or father or anyone else dies, they are not able to come and attend the funeral ceremony and perform the last rites of their most beloved wife or father or mother. This is the situation prevailing. So, I urge upon the hon. Minister to take it seriously. Not only in the foreign sector but also specifically in the Gulf sector you should have a critical examination. During holidays when schools and colleges are closed or during festivals like Onam, Christmas, and Eid, they are exorbitantly increasing the rates without any reasonable cause. They are increasing the rates only on the reason that this is demand-driven or the market forces are determining the price of the airfares. Is it the best result of privatisation? That is why, at the time of privatisation, we, the Opposition Members, were strongly and vehemently opposing the privatisation of the airline sector in the country. Now, that has come true. Just now, Shri Shafi has narrated how the prices went up from Rs. 77,000 to more than Rs. 1 lakh. How could it be justified? So, an urgent action and intervention is required from the hon. Minister.

Madam Chairperson, before 1994, the Government of India was having absolute control over all the airlines, and fixation of airfares was also being done by the Government of India. At that time, strict guidelines were there, norms were there in fixing the airfares. Now, after the repeal of the Air Corporations Act of 1994, that is, after the liberalisation, globalisation, and privatisation, the airlines are free to fix

reasonable tariff under the provisions of sub-rule (1) of Rule 135 of the Aircraft Rules, 1937. This provision has to be reviewed and relooked. The sub-rule (1) of Rule 135 of the Aircraft Rules, 1937 has to be reviewed. Rule 135(4) of the Aircraft Rules empowers the Director-General, Civil Aviation to issue direction to the airlines in case it has imposed excessive tariff under Rule 135(1) of the Aircraft Rules.

I would like to know this from the hon. Minister. During the period subsequent to the formulation of these rules, how many times the DG, Civil Aviation, has intervened and what relief has been provided or what penalties have been imposed for excessive tariff imposed by these airline companies? We would like to have statistics on it because according to my information nothing is being done. Now, the airline sector is absolutely dominated by the private airlines. According to their whims and fancies, they are imposing exorbitant charges, which is unaffordable to the poor people of the country, in particular, those ordinary poor people who are living in the Gulf countries.

Madam, subsequent to the deregulation, there have been a huge increase in the airfares depending on the market conditions which have already been narrated. I have rightly mentioned about the migrant skilled and semi-skilled workers in the Gulf countries. What is their salary? It is well-known to everybody.

They are not able to afford these prices. In 2023, the domestic air traffic has grown by 23 per cent. We are having a record 153 million passengers now. By 2030, it will increase by 300 million. My question is this. Whenever the demand and the number of passengers increase, definitely, the price has to come down. We are having 156 million passengers and it is a very good growth as far as air traffic is concerned. By 2030, it will be increased to 300 million. This is the statistics and the Report also shows it. Then why are the airfares not coming down? That has to be explained. That is another point which I would like to make.

Madam, I would like to refer to Report No. 353 of the Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture. It is very specific. They have given so many recommendations. None of these recommendations have been implemented so far. I would like to go through some of the very important recommendations. Firstly, it states that :

?The Committee reiterates its view that passengers should receive a fair deal at all times and recommends that the Ministry should have a relook in its policy regarding regulation of airfare tariff in view of the sudden surge in airfares in

normal times as also during disasters and calamities and take appropriate actions in consonance with the powers delegated to it under Rule 135 of the Aircraft Act, 1937?.

Has any action been taken by the DGCA by invoking the power under Rule 135? Their power is absolutely there in the provision, but nothing is being done. This is the experience, which goes to show it. Otherwise, let the Minister explain and convince the House that it is being done in a proper way.

What is the term 'reasonable profit'? This is the word which is being misused and misquoted by these airline companies. What is 'reasonable profit'? Who is determining 'reasonable profit'?

The Committee further says: 'The Committee is of the opinion that the term 'reasonable profit' should be clearly defined in the Rules, taking into account various financial and operational factors, as it is the most significant aspect for controlling the surge in the airfares, which affects the common man'. What else is required?

This is the recommendation of the Standing Committee on Transport, and specific recommendation has been given to the Government that the term 'reasonable profit' is being misused by the airlines in the country. This has to be reviewed, relooked, and it should be affordable to the common man. This is the recommendation of the Standing Committee on Transport. What action did the Government take on the recommendation of the Parliamentary Standing Committee?

There are so many recommendations and I am not going through all of them. Further, the Committee recommends that the Ministry, in consultation with the airlines, should devise a mechanism or a formula so that the concept of 'reasonable profit' as provided explicitly in Rule 135(1) of the Aircraft Rules, 1937 is adhered to. It has already been explained. Hence, I am not going into the details of it.

Further, the Committee also recommends setting up of a grievance redressal mechanism to deal with such complaints. A specific demand in Mr. Shafi Parambil's Private Members' Resolution is to have a separate quasi-judicial mechanism so as to look into the airfares to see whether they are excessive, reasonable, just or genuine. This has to be looked into and for that a quasi-judicial mechanism has to be provided. Though the word 'quasi-judicial' is not being used by the

Parliamentary Standing Committee on Transport, yet they have recommended setting up of a grievance redressal mechanism to deal with such complaints. The Committee also recommends that the Ministry may ensure the proper implementation of the existing Rule 135 of the Aircraft Rules, 1937, which is the national law in India for fixing of reasonable airfares by the airlines for the benefit of the passengers. The Committee further states that the Ministry may devise suitable monitoring mechanism to keep a check on the sudden surge in prices during the festive season or holidays or natural calamities, as it has a negative impact on tourism.

One of the major incomes of my State of Kerala is tourism. It is well-known to all. It is being described as 'God's own country'. During the tourism season, vacation season and also during the festive seasons, exorbitant rates are being imposed on the passengers, and the Committee is very specific that a suitable monitoring mechanism has to be put in place so as to check the sudden surge in prices. ?
(Interruptions)

Madam, I am concluding in a couple of minutes. The Committee further mentions that the AERA, in consultation with the various stakeholders, may look into the feasibility of reducing the various components of airfares, which may result in decrease in airfares.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that not only in the airlines, but also the Government has to do a lot of things on the other issues. I am saying this for the tax on air fuel and so many other issues also. Just now Mr. Dushyant was mentioning about some of these other components, which are being enhanced. So, definitely the Government has to come forward on how to address the issue; how to minimise or address the issue of the highest airfare in the country; and regulate all these things.

17.00 hrs

It has already been mentioned here that the Airports Council International conducted a study of 36,000 routes in the top 10 aviation markets in Asia-Pacific and in the Middle-East. It found that India saw the highest airfare increase of 41 per cent, followed by UAE which is 34 per cent, Singapore which is 30 per cent and Australia which is 23 per cent. International airfares in particular have seen a 50 per cent increase in the September-December quarter of 2022 compared to the same

quarter in pre-Pandemic period in 2019. This is the situation prevailing in the country.

Madam, if you travel by IndiGo and such low-cost airlines, you would not even get drinking water which is the basic human right to get drinking water and a similar situation is also there for the seating arrangement. There is a Committee report regarding special fee for the seats. If you want to sit in the front row, you have to pay Rs. 1,500. We, the Members of Parliament, are suffering because we have to pay Rs. 1,500 from our pocket. The Lok Sabha Secretariat does not pay for this.

Yesterday, the hon. Minister gave a very good reply. We all congratulate him. Now, Indian civil aviation has become the railways of India. Railways is improving in so many aspects now, whether it is railway stations or trains like Vande Bharat. I would like to urge the hon. Minister to pay a special attention to this airfare issue and to bring some legislative amendment. We will fully support the Government. The Government should have some definite and specific role to control the airfare.

I would like to suggest that the Government should examine this special case of the Middle-East countries from where the poor people are travelling every day for jobs and bread and butter.

Once again, I fully support the Private Member's Resolution brought by Shri Shafi Parambil. It is the first Private Member's Resolution of the 18th Lok Sabha. I would request all the hon. Members and the Government to pass this Resolution since this Bill has the unanimous support from all the hon. Members of this House.

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : माननीय सभापति जी, मैं नए सदस्य शफी परम्बिल साहब के पहले रिजोल्यूशन के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सौभाग्य है कि नए कैबिनेट मंत्री राममोहन नायडू जी भी यहां बैठे हैं और इनसे पहले जो मंत्री थे, सिंधिया जी, वह भी यहां बैठे हैं। मैं इन दोनों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि माननीय प्रधान मंत्री जी जिस नीति और नीयत को बढ़ाना चाहते हैं, उसे पहले सिंधिया जी और अब राममोहन नायडू जी आगे बढ़ाने के लिए जी तोड़ मेहनत कर रहे हैं, दिन-रात मेहनत कर रहे हैं।

यहां बड़ी बात होती है कि आप इस पर क्यों चर्चा करते हैं, उस पर क्यों चर्चा करते हैं? शफी साहब और एन.के. प्रेमचन्द्रन जी जिस पार्टी का समर्थन करते हैं, उनको समझना चाहिए और देश को बताना चाहिए कि आखिर इस तरह की सिचुएशन पैदा कैसे हुई? आज हम संसद में चर्चा कर रहे हैं, मंत्री जी से कह रहे हैं कि कानून बदलो। क्या कभी आपने इसके बारे में सोचा है कि वर्ष 1937 का एक्ट जो वर्ष 1957 में बना, जवाहर लाल नेहरू जी बनाकर गए तो उसे वर्ष 1994 में सारे घर को बदल डालूंगा के आधार पर कांग्रेस ने क्यों बदला?

जो सुझाव प्रेमचंद्रन साहब माननीय मंत्री जी को दे रहे हैं, जिस एक्ट को बदलने की बात कर रहे हैं, जिस एक्ट को मजबूत करने की बात कर रहे हैं, उस एक्ट को खत्म किसने किया? आज एयर इंडिया बिक गया, इंडियन

एयरलाइंस बिक गया, क्यों बिक गया? बिक इसलिए गया, क्योंकि भारत सरकार की जिम्मेवारी अमीर इलाकों के साथ-साथ गरीब इलाकों में भी एयरलाइंस चलाने की थी। जहां पैसेंजर नहीं मिलते थे, अगरतला में जाना है, नॉर्थ ईस्ट में जाना है, गुवाहाटी में जाना है, उस जमाने में पटना में जाना था और गया जैसे छोटे जगह पर जाना था तो एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस जाती थी। कम पैसे पर जाती थी। उसका फेयर गर्वनमेंट ऑफ इंडिया रेगुलेट करती थी। यही कारण है कि वह पैसा नहीं कमाने के कारण धीरे-धीरे प्रॉब्लम में चली गई। समस्या तब आ गई जब आपने इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया का मर्जर कर दिया। आज टेलीफोन में यदि टैरिफ कंट्रोल है, यदि 40 पैसे में हम फोन पर बात कर पा रहे हैं तो इसीलिए कर पा रहे हैं कि सब कुछ होने के बावजूद बीएसएनएल और एमटीएनएल को भारत सरकार ने नहीं बेचा है। उसने एक रास्ता दिया है कि चाहे एयरटेल महंगा हो जाए, वोडाफोन महंगा हो जाए, रिलायंस महंगा हो जाए या कोई भी महंगा हो जाए, लेकिन भारत सरकार 140 करोड़ आदमी के साथ खड़ी है और वह एक सस्ते दर पर मोबाइल फोन लोगों को देगी, टैरिफ देगी। लेकिन, जो इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया फायदे में थी आपके जीओएम ने, माननीय चिदम्बरम साहब ने ऐसी सिचुएशन पैदा की कि प्रत्येक साल 30 हजार करोड़, 40 हजार करोड़, 50 हजार करोड़ रुपये नुकसान में जाने के कारण आज भारत सरकार को एयर इंडिया बेचनी पड़ी। जब बेच देंगे तो भारत सरकार के पास इस एक्ट के खत्म होने के बाद कौन-सा मैकेनिज्म है, जिसके आधार पर वह रेगुलेट कर सकें। आप वर्ष 1994 से आगे बढ़िए। वर्ष 1994 में आ गया, प्राइवेटाइजेशन हो गया, ईस्ट-वेस्ट एयरलाइंस आ गई, जेट एयरवेज आ गई, इवेन किंगफिशर एयरलाइंस आ गई, सारी एयरलाइंस आ गई। अटल बिहारी वाजपेयी की सरकार आ गई, जिस अटल बिहारी वाजपेयी की सरकार ने एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस को प्रॉफिट में डाला, इसके बावजूद भी उस एक्ट में जो वर्ष 1973 में इंदिरा जी ने, आप लोग चूंकि लोगों को भूल जाते हैं, इसलिए मैं आपको कह रहा हूँ। हम नेहरू जी और इंदिरा जी का आदर करते हैं। उन्होंने जो एक्ट 135-बी लाया था, एयरक्राफ्ट एक्ट, 1957 में, जो फिर भी डीजीसीए को अधिकार देता था। जब अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार गई तो सितम्बर, 2004 में उस 135-बी एक्ट को भी खत्म कर दिया गया। क्या कारण था? आप यदि कहेंगे कि हमने डी-रेगुलेट इसलिए किया, क्योंकि प्राइवेट एयरलाइंस को एडजस्ट करना था तो हमारे समय में भी तो एडजस्ट था। छः साल हमारी भी तो सरकार थी। हमें तो यह कभी नहीं लगा। लेकिन, आपने क्या किया? जिस दिन आपने 135-बी एक्ट को खत्म कर दिया, उसके बाद भारत सरकार के हाथ में कुछ नहीं बचा। आज जब हम यह चर्चा करते हैं तो यह पूरे देश को समझने का सवाल है कि कांग्रेस की नीतियों के कारण, उस लिगेसी प्रॉब्लम के कारण आम जनता, 140 करोड़ जनता परेशान है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि जब मैं यहां वर्ष 2009 में सांसद बनकर आया तो मैक्सिमम मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट यही बात कहते रहे कि हमारे इलाके में रेल जानी चाहिए, रेल का स्टॉपेज होना चाहिए, पैसेंजर ट्रेन होनी चाहिए, यही सब वर्ष 2009 से लेकर वर्ष 2014 तक चलता रहा। लेकिन, वर्ष 2014 में जब माननीय मोदी जी प्रधानमंत्री बनें तो उन्होंने कहा कि हवाई चप्पल वाले को भी प्लेन में बैठाएंगे, जिसको सिंधिया साहब ने कैरी किया। आज 70 एयरपोर्ट्स से 157 एयरपोर्ट्स हो गये हैं। चूंकि मैं भी उस योजना का पार्ट हूँ, मेरे यहां एक छोटी सी जगह देवघर में, संधाल परगना में सिंधिया साहब गए थे, जहां ट्रेन नहीं रुकती थी। आज वहां हवाई जहाज रूकता है। वहां से हवाई जहाज उड़ता है। वहां से बेंगलुरु, दिल्ली, कोलकाता, राँची, पटना के लिए प्लेन है, सभी जगह के लिए प्लेन है, केवल डेढ़-दो सालों में। अभी केवल डेढ़-दो साल ही हुए हैं।

मैं देख रहा हूँ और आज पूरे पार्लियामेंट में यह चर्चा हो रही है कि हमारे यहां एयरपोर्ट्स बने और हमारे यहां हवाई जहाज उड़े। माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा लाया गया यह सबसे बड़ा चेंज है। रेल पर चर्चा करते-करते आज हम हवाई जहाज पर चर्चा कर रहे हैं। यही देश का विकास है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि तीन बातें हैं। एयरलाइंस कंपनियां आपदा में अवसर ढूँढ़ने की कोशिश करती हैं। प्रेमचन्द्रन साहब, जिस रिपोर्ट की बात कर रहे हैं, हम आप जो बातचीत कर रहे हैं, वह उसके आधार पर नहीं हुआ है। कोरोना काल में एयर फेयर बढ़ने लगा। चूंकि भारत सरकार के पास कोई मैकेनिज्म नहीं था, इसलिए एयरलाइंस कंपनियों ने आपदा में अवसर ढूँढ़ लिया। उस कमेटी में दुष्यंत सिंह जी 20 साल तक परमानेंट मेंबर रहे हैं। अब शायद कमेटी चेंज हो गई, इनकी बातचीत से ऐसा लगता है।

मैं आपको बताऊँ कि उस कमेटी के सामने सभी एयरलाइंस कंपनियां और भारत सरकार गई। परम्बिल साहब का जो संकल्प है, प्रेमचन्द्रन साहब ने उस संकल्प के सपोर्ट में जो कहा है, वह उसका एक पहलू है। इसमें तीन तरह के पहलू हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि इसको तीन तरह से हैंडल करने की आवश्यकता है।

आपको पहला काम यह कहना है कि जो इंटरनेशनल यात्री हैं, हमारे यहां के जो लोग इंटरनेशनल एयरलाइंस से जाते हैं, वह एयरलाइंस, भारत सरकार ने बाइलेटरल में जिन एयरलाइंस को यहां आने की इजाजत दी है, उन दोनों के बीच में कौन-सा कानून लागू होता है? यदि आप डोमेस्टिक के लिए कहेंगे कि एयर इंडिया को ये लेना है, इंडिगो को ले लेना है, विस्तारा को ये लेना है, लेकिन डीजीसीए का अधिकार विदेशी एयरलाइंस पर कैसे है और उसको कैसे एक्ट में लाएंगे, आप मुझे यह बता दीजिए।

दूसरा, वहां भी आपके पास लीगेसी प्रॉब्लम है। उसको कैसे सॉल्व करेंगे? जो बाइलेटरल एग्रीमेंट है, वर्ष 2014 के पहले पूर्ववर्ती सरकारें जो काम करके चली गई हैं, उसको कैसे सुधारेंगे? क्योंकि सरकार तो एक कंटिन्यूटी का प्रोसेस है। वह डोमेस्टिक लोगों का है, जिसमें हम लोग देश के भीतर ट्रेवल करते हैं। यदि वहां आपका अधिकार है, तो वहां पर जो एयरपोर्ट है, उसमें जो स्लॉट है, वर्ष 2014 में कई एक स्लॉट को लोग बांटकर चले गए। मान लीजिए कि उसके बाद कुछ एयरलाइंस कंपनियां डूब गईं, तो उसका क्या करेंगे?

तीसरा, जैसा कि मैंने कहा कि रेल, पानी और ट्रांसपोर्ट के अलावा अब कार्गो ट्रांसपोर्टेशन का एक बड़ा मोड हो गया है। मान लीजिए कि अपनी इकोनॉमी को बढ़ाना है, किसी को फूल भेजना है, किसी को सब्जियां या अन्य चीजें पहुंचानी हैं, सस्ते दर पर पहुंचानी हैं, तो उसका क्या करेंगे? यदि इसको तीन विभागों में विभक्त करके उनसे बात करेंगे, तो मुझे लगता है कि हम शायद समाधान के ज्यादा नजदीक जा पाएंगे। इंटरनेशनल ट्रेवलर के साथ क्या करेंगे, डोमेस्टिक ट्रेवलर के साथ क्या करेंगे और फिर कार्गो के साथ क्या करेंगे, क्योंकि इससे इस देश की इकोनॉमी को बढ़ना है।

मैं आपको बताऊँ कि नियम 135 के बारे में बार-बार बात हो रही है, जिसके आधार पर हम प्राइस मैकेनिज्म को देखते हैं कि वेबसाइट पर डाला और वह उससे बाहर तो नहीं जा रहा है। पूरी दुनिया में डायनामिक फेयर का एक सिद्धांत है, चाहे वह यूके चला रहा हो या यूएस चला रहा हो, उसमें जो लैकुना है, मैं वर्ष 2008 के एक्ट की बात करूँगा, इन्होंने एक ?एरा? बना दिया है। इन्होंने बनाया है, हमने नहीं बनाया है। ये ही सब कुछ बनाकर गए हैं। सरकार के हाथ-पैर बांध दिए हैं।

अब आप समझिए कि जो ?एरा? है, वह मेजर एयरपोर्ट की बात कर रहा है। जैसे दुष्यंत सिंह जी ने एटीएफ की बात कही है, एयर फेयर बढ़ने या उसके चार्ज का जो मेजर कंपोनेंट है, चूंकि एटीएफ जीएसटी का पार्ट नहीं है, इसलिए अलग-अलग राज्य सरकारें अलग-अलग एटीएफ लेती हैं। उसमें सबसे बड़ी समस्या है कि किसी राज्य में एटीएफ का दाम कुछ है, मुंबई में कुछ है, कर्नाटक में कुछ है और हमारे यहां कुछ है।

एटीएफ के बाद मेजर एयरपोर्ट के लिए ?एरा? बनाता है कि आप लैंडिंग चार्ज क्या लेंगे, आप पार्किंग चार्ज क्या लेंगे । लैंडिंग और पार्किंग चार्ज के अलावा जो एयरोनॉटिकल चार्ज है, एक जगह से दूसरी जगह जाने का जो फेयर है, वह ?एरा? तय कर देती है ।

मान लीजिए मैं तिरुवनंतपुरम या बेंगलुरु या बड़े-बड़े शहरों के एयरपोर्ट्स को भी मेजर एयरपोर्ट्स मान लेता हूं और वह यदि दिल्ली तक आ गया, मुंबई तक आ गया तो वह टैरिफ ऐरा (AERA) तय कर दे, लेकिन जो मेरी जैसी छोटी जगह देवघर एयरपोर्ट पर आएगा या झारसुगुड़ा या जुएल ओराम साहब के क्षेत्र में आएगा या ग्वालियर में माननीय मंत्री जी के क्षेत्र में जाएगा या विजयवाड़ा जाएगा, आप यह बताइए कि इसका टैरिफ कौन तय करेगा? ऐरा रेगुलेटरी बॉडी है । मैं यही कह रहा हूं । मैं आप ही की बात पर आ रहा था कि एक मैकेनिज्म रेगुलेटरी बॉडी तय करता है, जिसमें सरकार का कोई लेना-देना नहीं है, कोई हस्तक्षेप नहीं है । एक मैकेनिज्म है, जो एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इण्डिया तय करती है या मिनिस्ट्री ऑफ सिविल ऐंविेशन तय करती है । अब यदि आप एक-दूसरे के रास्ते में आएंगे तो कौन तय करेगा? Who will be the authority? मैं आपको बताऊं कि केवल 135 को मजबूत करने की बात नहीं है, डीजीसीए को मजबूत करने की बात नहीं है, इसमें ऐरा कैसे मजबूत होगा, ऐरा के एक्ट में क्या संशोधन करना पड़ेगा? जब तक मंत्री जी नहीं सोचेंगे, तब तक इस समस्या का कोई समाधान नहीं होगा । हम लोग ऐसे ही बातचीत करते रहेंगे, लोगों को दिखाते रहेंगे कि हम 140 करोड़ आदमियों के लिए हैं तो कैसे टैरिफ कम हो जाएगा ।

महोदया, एयरलाइन्स कंपनी ने कमेटी में आकर जो कहा, वह और भी महत्वपूर्ण है और सोचने लायक चीज है । वह यह कह रहा है कि हम कॉम्पिटिटिव प्राइस पर प्राइस मैकेनिज्म तय करते हैं । हमारे यहां केवल एक ही इंडिगो एयरलाइन्स जाती है तो उसका कौन सा कंपटीशन है? शफी जी कह रहे थे कि कार्टेलाइजेशन है, मैं उससे एकदम सहमत हूं, मतलब मैं आपकी बात को डिसएग्री नहीं कर रहा हूं, लेकिन जहां केवल एक ही एयरलाइन्स जा रही है, वहां क्या प्राइस मैकेनिज्म है? यदि मैं पटना जाऊं तो मैं पांच हजार के फेयर पर जाता हूं और यदि मैं अपने यहां जाऊं तो हमारे लोग दिल्ली से 15 से 20 हजार रुपये से कम पर नहीं जाते हैं । वे गरीब जगह पर जाते हैं । तीसरी बड़ी अच्छी नीति है, जिससे पूरे देश के आम नागरिक को बहुत फायदा हुआ । छोटी-छोटी जगहों पर एयरपोर्ट्स हैं, जैसे आयुष्मान भारत के कारण छोटी जगहों पर हेल्थ के लिए हॉस्पिटल्स खुले हैं, वैसे ही उड़ान स्कीम के तहत एयरलाइन्स कंपनियों को फायदा हुआ है । मैं दरभंगा एयरपोर्ट का उदाहरण देता हूं । कोरोना काल में दरभंगा एयरपोर्ट का बड़ा नाम हुआ कि यदि सबसे ज्यादा पैसेंजर कहीं से आ रहे हैं या जा रहे हैं तो वे दरभंगा एयरपोर्ट से जा रहे हैं, क्योंकि उड़ान स्कीम में वहां एयरलाइन्स कंपनी ने जगह ले ली और स्लॉट ले लिया । आप जिस दिन उड़ान स्कीम का पैसा खत्म करते हैं और जिस दिन योजना खत्म होती है, उसी दिन एयरलाइन्स कंपनी भाग जाती है । यह मैकेनिज्म जो तय कर रहे हैं, वह तो कहते हैं कि हम तो प्रोत्साहित कर रहे हैं, जिससे कि वह सेक्टर मजबूत हो । सेक्टर के लिए जो बिडिंग हो रही है, वह किससे पूछकर तय हो रही है? उसमें कौन से स्टेकहोल्डर्स शामिल हैं? यदि उसमें शामिल नहीं हैं तो इसमें एक बड़ी कंपनी स्पाइसजेट है, मैं उसका नाम लेकर कहता हूं । उसका काम केवल यह है कि उड़ान स्कीम में गवर्नमेंट का पैसा लेना, फिर उसके बाद बंद कर देना । ? (व्यवधान) मैं एक-दो कंक्लीट सजेशन देते हुए अपनी बात दो-चार मिनट में समाप्त कर दूंगा ।

महोदया, जैसे मैंने एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स के बारे में बताया कि वे छोटी जगहों पर जाते थे, जिसके कारण गरीबों को फायदा होता था, लेकिन मंत्री जी यह मैकेनिज्म कौन तय करेगा कि आपके यहां जो बड़ी कंपनियां एयर इंडिया, विस्तारा हैं, वे छोटी जगहों पर अपना हवाई जहाज क्यों नहीं चलाती हैं? वे क्यों प्राफिट वाली मार्केट में ही जाने की कोशिश करती हैं? सभी को दिल्ली और मुंबई के बीच में ही क्यों आवश्यकता

आती है, लोगों की बेंगलुरु ही क्या आवश्यकता होती है? इसके लिए मेरा आपसे दूसरा सुझाव है कि जब टेलीकॉम कंपनी को हमने डीरेगुलेट किया और यह नरसिम्हा राव ने ही किया था, मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ। उनके समय में ही यह मोबाइल फोन आया तो अटल बिहारी वाजपेयी जी ने एक बहुत बढ़िया मैकेनिज्म लागू किया। वह दो-तीन साल के बाद प्रधान मंत्री बन गए थे।

उसको यूनिवर्सल सर्विस ओबलिंगेशन फंड (USFO) कहते हैं, जिसको अब सिंधिया साहब देख रहे हैं। जिसमें, यदि आप नेगलेक्टिड एरिया, एस्पैरेशनल डिस्ट्रिक्ट, एलडब्ल्यू एरिया और पिछड़े क्षेत्र को सर्व नहीं करेंगे तो उनसे पेनल्टी ली जाएगी। बीएसएनएल, एमटीएनएल, एयरटेल, वोडाफोन और रिलायंस यूएसएफओ के पार्ट हैं। आप उस तरह का मैकेनिज्म डेवलप कीजिए। हमारे यहां 157 एयरपोर्ट्स हैं। उनमें से कुछ से तो बहुत प्रॉफिट आ रहा है लेकिन कुछ एयरपोर्ट्स से सोशल ओबलिंगेशन के तौर पर हवाई जहाज चलाने हैं। क्योंकि, आपके पास ही सर्टिफिकेशन देने का अधिकार है, उनको स्लॉट देने का अधिकार है। आप ही के आधार पर वे चलते हैं, क्योंकि अभी तक हमने किसी भी एयरपोर्ट को प्राइवेटाइज नहीं किया है। भारत सरकार सभी में स्टेक है। इसलिए आप उनसे कह सकते हैं कि आप प्रॉफिट में रहने वाले एयरपोर्ट्स के साथ-साथ एस्पैरेशनल डिस्ट्रिक्ट को सर्व कीजिए। तभी उनमें कम्पीटिशन होगा, नहीं तो, एक एयरलाइन एक ही एयरपोर्ट पर जाती रहेगी और वहीं से कम्पीटिशन की बात करती रहेगी।

अंत में, मेरा सुझाव है कि प्रत्येक महीने आपको एक कमेटी अलग से बनानी चाहिए जिसमें डीजीसीए, ऐरा और आपके मंत्रालय के लोग हों। इसमें यह देखा जाए कि सभी सेक्टर्स में हर महीने में क्या फाइनल एयर फेयर था? उस एयर फेयर के आधार पर डायनेमिक प्राइसिंग के आधार पर सीट्स भरी जा रही है। या खाली जा रही हैं। मैंने कई जगह देखा है कि डायनेमिक प्रिंसीपल के आधार पर रेट बढ़ाने के लिए यह कहते हैं कि हमारी सीट्स फुल हैं, लेकिन 20-25 सीट्स खाली होती हैं। कितनी सीट्स भरी गयीं? कितनी सीट्स से आपने शुरू किया और कितने पर आपने खत्म किया? यदि इसको देखने के लिए एक कमेटी आप बना देते हैं और समय-समय पर, हर तीन-चार महीने पर, पार्लियामेंट को इसकी जानकारी देते रहेंगे तो मुझे लगता है कि 140 करोड़ लोगों के साथ हम न्याय कर पाएंगे। ?उड़े देश का आम नागरिक? और हवाई चप्पल पहनने वाले प्लेन में जाएंगे। 157 से 500 एयरपोर्ट्स तक जाने वाला है। यह बहुत बड़ा मार्किट है। एयर इंडिया और इंडिगो ने बहुत सारे प्लेन्स के ऑर्डर दिए हुए हैं। इससे पूरी दुनिया को पता चलने वाला है कि भारत का एविएशन सेक्टर इतना बढ़ने वाला है। इसके बाद पानी से भी जहाज उड़ने वाला है, ड्रोन से भी होने वाला है। इसके लिए बड़ी पॉलिसीज़ आएंगी। इन सभी पॉलिसी को हम सक्सैसफुल कर पाएंगे। आपने मुझे समय दिया, आपका धन्यवाद। इन्हीं शब्दों के साथ, जय हिंद! जय भारत!

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर) : सभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया। श्री शफी परम्बिल बहुत अच्छा बिल लेकर आए हैं।

महोदया, एयरलाइन की यह समस्या पूरे देश में ही है। आजकल समय सभी के पास कम है और सभी चाहते हैं कि वह बाई एयर ही सफर करें। आम तौर पर पारिवारिक लोग दो-दो, चार-चार की संख्या में जाते हैं और जब उन्हें पता चलता है, जैसे कि दिल्ली से चंडीगढ़ को ही लें, कि नॉर्मल एयर फेयर 15-15 हजार रुपये, 18-18 हजार रुपये एक आम टिकट का होता है। यह इकोनॉमी क्लास का होता है। कई बार तो ऐसा होता है कि इकोनॉमी क्लास की टिकट 18 हजार रुपये की होती है और बिज़नेस क्लास की टिकट 22 हजार रुपये की उसी एयरलाइन में होती है। इस तरह की मुश्किलात् का आम पब्लिक को सामना करना पड़ता है।

महोदया, यहां से चंडीगढ़ महज़ सवा दो सौ किलोमीटर है और उसका किराया 7 हजार रुपये, 8 हजार रुपये, 10 हजार रुपये, 15 हजार रुपये, कुछ भी वसूल रहे हैं। सिर्फ 30 मिनट की फ्लाइट है। लेकिन, पता नहीं क्या मैकनिज्म है कि बोर्डिंग पास पर लिखा होता है कि एक घंटे की फ्लाइट है, जबकि फ्लाइट 30-35 मिनट की होती है। इसे डीजीसीए रेगुलेट करता है। उसके पास पावर है। सैक्शन 135(1) की जो बात की गई है, उसको पावर देने की जरूरत है। ट्रांसपोर्ट की स्टैंडिंग कमेटी की दिनांक 10 अगस्त, 2023 की रिपोर्ट प्रेजेंट हुई है, उसके बावजूद भी कोई बदलाव नहीं है।

कोरोना काल में पूरी दुनिया से यह बात आई है कि जो एयरलाइन कंपनीज़ हैं, उन्होंने उसके बाद से किराया तीन-तीन, चार-चार गुना बढ़ा दिया है। उसके बाद किसी ने भी किराए को कम नहीं किया। जब कभी कोई इमरजेंसी आती है जैसे कभी फ्लड का माहौल बन गया या किसानों का एजीटेशन था, तब एयरलाइन्स द्वारा चंडीगढ़ का किराया 70-70 हजार रुपये वसूला गया था। अमृतसर, चूँकि टूरिस्ट सिटी है। वहां पर बहुत लोग आते हैं। वहां एवरेज एक दिन में करीब एक लाख से डेढ़ लाख लोग आते हैं, लेकिन जब किराये में इतनी बढ़ोतरी होती है तो लोगों के पास ऑप्शन नहीं होता है।

अभी इंटरनेशनल फ्लाइट्स की बात हो रही थी। आप मानेंगे कि अमृतसर से सिंगापुर जाने के लिए किराया विद् इंकलूडिंग होटल 20 हजार रुपये है। सिंगापुर हो गया, मलेशिया हो गया तो वहां की एयरलाइन दे रही है। इंटरनेशनल एयरलाइन तो इतने में दे रही है, लेकिन डॉमेस्टिक एयरलाइन नहीं दे रही है। जैसे पंजाब से बहुत से लोग यूएई में हैं, गल्फ में हैं। वे लेबर क्लास हैं। वे लेबर के काम से जाते हैं, लेकिन अमृतसर से जो स्पाइसजेट फ्लाइट है, चूँकि मैं अमृतसर की बात कर रहा हूँ। वहां से दुबई के लिए, शारजहां के लिए इंडिगो है, एयर इंडिया एक्सप्रेस है। एयर इंडिया एक्सप्रेस आपको सबसे महंगी मिलेगी। उसकी वन-वे की 28-28 हजार की टिकट है। अगर आप वही टिकट दिल्ली से लेंगे तो 16-17 हजार रुपये की मिल जाएगी। वहां से दूरी 400 किलोमीटर कम पड़ती है, लेकिन टिकट 25 परसेंट से 35 परसेंट महंगा है।

वहां पर लेबर क्लास है। वहां उन पर कोई मुश्किलात आ जाए, डेथ हो जाए तो लोग सफर भी नहीं कर पाते हैं, क्योंकि उनकी आमदनी बहुत कम है और किराया बहुत ज्यादा वसूला जा रहा है। उसके बाद डीजीसीए में आपकी रिस्पॉन्सिबिलिटी है। वह तय तो कर रखी है, लेकिन मेरा मानना है कि मंत्रीगण चेंज हो जाते हैं, दूसरे मंत्री आ जाते हैं। निशिकान्त जी जब शुरू होते हैं तो ये 10 साल या 20 साल पुराने से शुरू करते हैं। इनका तो कांग्रेस के बिना भाषण शुरू ही नहीं हो सकता है। निशिकान्त जी कांग्रेसजीवी हैं तो ये उससे ही शुरू करते हैं। मैं इनको यही कहना चाहता हूँ कि इन्होंने जो हवाले दिए हैं कि आपने यह गलत किया तो आपकी गवर्नमेंट को 10 साल हो गए हैं। अब तो आप इसे चेंज कर सकते थे। आप धारा 370 हटा सकते हैं, और दूसरे कानून ला सकते हैं तो इसे भी आपको चेंज करना था, लेकिन आपने नहीं किया।? (व्यवधान)

आप सब कुछ कर सकते हैं। आपने बीएसएनएल, एमटीएनएल की बात की तो मैं आपसे यह कहता हूँ कि आप बीएसएनएल का हाल तो पता कीजिए, क्या हाल है? गांव में जहां तक वे लोग सर्विस देते थे, अब वहां पर कोई मुलाजिम ही नहीं है। पब्लिक सेक्टर की जितनी यूनिट्स हैं, आप तो एक एयरलाइन की बात कर रहे हैं।? (व्यवधान) शायद कोई भी नहीं कर रहा है, बहुत कम लोग होंगे।? (व्यवधान)

मैडम, जितनी भी पब्लिक सेक्टर यूनिट्स हैं, मैं मानता हूँ कि उस समय प्राइवेट एयरलाइन्स को लाने के लिए वर्ष 1994 में एक्ट आया होगा, लेकिन मैं कह रहा हूँ।? (व्यवधान) उसके बाद पूरे देश के पब्लिक सेक्टर यूनिट्स को बेचकर सारे देश को प्राइवेट कर दिया। आप जितने एयरपोर्ट्स की बात कर रहे हैं, अडानी जी के

कितने एयरपोर्ट्स हैं, रेलवे किनके पास हैं, आप सारे देश को बताएं। यह जो बिल है, उसकी बात हो रही है। ?
(व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे : सभापति महोदया, ये गलत कह रहे हैं। अडानी के पास कोई एयरपोर्ट नहीं है, वह ऑपरेटर है। ? (व्यवधान)

श्री गुरजीत सिंह औजला : ऑपरेटर के नाम से तो सब कुछ लुटाया जा रहा है। ?(व्यवधान) निशिकांत जी, ऑपरेटर के नाम से ही तो सब कुछ लुटाया जा रहा है। ?(व्यवधान) अडानी एयरपोर्ट लिखा हुआ है। ?
(व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप विषय पर बोलिये।

?(व्यवधान)

श्री गुरजीत सिंह औजला : वे एयरपोर्ट के ऊपर जाकर वेलकम करते हैं। ?(व्यवधान) वे हर एयरपोर्ट पर वेलकम कर रहे हैं कि यह अडानी का एयरपोर्ट है। उनके मुलाजिम रखे हुए हैं और आप नहीं कह रहे हैं। रेलवे के ऊपर अडानी रेलवे लिखा हुआ है। आप कैसे मना कर सकते हैं? वह तो सब लोगों को दिख रहा है।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपनी बात कहिये।

?(व्यवधान)

श्री गुरजीत सिंह औजला : हम यही बात कह रहे हैं। रेट को कम करने के लिए सरकार एक अच्छी कमेटी बनाए। अगर रेगुलेटरी अथॉरिटी को स्ट्रेंथन करना है तो उसको स्ट्रेंथन कीजिए। हम इस बिल का समर्थन करते हैं।

संचार मंत्री; तथा उत्तर पूर्वी क्षेत्र विकास मंत्री (श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया) : इन्होंने वर्ष 2006 में बेचने का काम शुरू किया था। अब चित भी मेरी और पट भी मेरी नहीं चलेगी। ?(व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपने विषय को पूरा करिए।

?(व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपनी बात पूरा कीजिए। मैं आप सभी से अनुरोध कर रही हूँ कि अपनी-अपनी सीट्स पर बैठ जाएं।

?(व्यवधान)

श्री गुरजीत सिंह औजला : सर, मेरी मांग है कि ओल्ड पैसेंजर्स, बुजुर्ग पैसेंजर्स के लिए सरकार स्पेशल इंसेंटिव दे। जब सीट्स की बुकिंग हो जाती है, तो नॉर्मल बुकिंग पर सिर्फ मिडल सीट्स मिलती हैं, बाकी अन्य सीट्स के लिए 200 रुपए से 2000 रुपए तक एयरलाइन चार्ज करती है। जब 10 आदमी की फैम्ली जाती है, तो उनसे 20 हजार रुपए फिर ले लिए जाते हैं। इन सभी चीजों को रेग्युलेट करना है।

मैडम, आप सभी को पता है कि इन्होंने सारा देश बेच कर?(व्यवधान) हम एयरलाइन्स की बात करते हैं, रेलवे एवं अन्य जितने पब्लिक सेक्टर्स हैं, इन्होंने सारी जायदाद बेच दी है। आप कम से कम इसे रेग्युलेट कर दीजिए

। मैं मंत्री महोदय जी से विनती करता हूँ कि हमारे साथी शफी परम्बिल जी जो बिल लेकर आए हैं, हम उसका समर्थन करते हैं। इसके ऊपर सख्ती से पेश आएं। धन्यवाद।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): *Dhanyavad*, Madam Chairperson. The hon. Speaker has congratulated our colleague Shafi Parambil. Actually, yesterday, I was inquiring what does this Parambil stand for and I was told from his friend that it is his family name. I believe, it is the surname which is being used. A week or ten days before, I was reading about him in the *Hindustan Times* a piece of good news along with his photo. That news was about his student career, as a student leader, and how he took the challenge during this 2024 General Election and came to a different place to contest. He managed to mobilise adequate support. He has, I believe, upto 10 points in the Resolution. Out of which, nine points are explaining the situation and the last one, that is, where he has certain suggestions. This needs to be adopted by this House. My request to you, Shafi ji, is that do not get persuaded by the Minister to withdraw the Resolution. I am in the Treasury Bench and as this is a Private Members' Bill, my suggestion would be this. I do not know what is your experience in the Assembly but this Resolution needs to be passed. This is my view. You have congratulated the Minister about his yesterday's assurances but if you feel that this needs to be passed as a Resolution by this House, please do not withdraw it.

Now, I am coming to the issue. I think, most of the points have already been covered but I would just like to mention here about the Standing Committee Report, especially, for the information of the young Minister. The Chairman of that Standing Committee was Mr. Vijayasai Reddy. He is also from Andhra Pradesh and from the YSR Congress Party. He was heading that Committee. Most of his suggestions are being deliberated today and your Resolution is also quite part of that. One point of that Committee's Report is: 'After considering responses from the Civil Aviation Ministry on airfares, self-regulation of ticket prices by airlines has not been effective.' The Standing Committee on Transport, Tourism, and Culture said: 'self-regulation of ticket prices has not been very effective.'

It suggested to have a mechanism whereby the DGCA is empowered to regulate the tariff. I defer with this suggestion. I will come to my suggestion a little later.

Currently, the air fares are neither established nor regulated by the Government. It has also reiterated to explore the feasibility of establishing a separate entity with quasi-judicial powers to exercise control over air fares being charged by the airlines. I am not against privatization. It is because of privatization, the texture of

airports has changed drastically. We saw it before our eyes that how the texture of airports has changed during the last 20 years. But privatization was supposed to bring in competition. But as rightly told by the mover of this Resolution, what the problem today is, it is not competition, it is cartelization. To a certain extent as Nishikant ji mentioned, it is monopolistic also, which means, only one airline will go to that same airport, and it will decide what the rate would be. How are the rates fixed for air journeys? Is it that only the revenue management and commercial interest are at the core in determining the rates? We are told that the air fares are market-driven, and are neither regulated nor established by the Government. The Airlines are free to fix reasonable tariffs. I am yet to understand what these reasonable tariffs are. Perhaps, the Ministry of Commerce may explain that to us or the Minister of Civil Aviation can tell us about it.

Should it be the cost of operation, characteristics of services, and reasonable profit, or all these three taken together? We are also told that the DGCA has established a tariff monitoring unit which monitors fares on select sectors on a random basis. And, I am also reminded last month when the Minister practically vowed to review the surging prices of air fares so that it becomes affordable. Prime Minister Narendra Modi's vision of *'Hawai Chappal Se Hawai Jahaz Tak'* is very much in the mind of the hon. Minister. New airports have come up during the last seven to eight years.

There were air fare regulations in the past. The Air Corporations Act 1953 required various airline corporations to seek approval of the Central Government for fixing the air fares. But since 21st March 1994, the said Act has been repealed and the Indian domestic aviation sector was totally de-regularized. The airlines had the freedom of fixing air fares. Now it is said that the price of air travel is dynamic, and is determined by market, demand and supply. It is notable that the passenger movement has increased significantly. That figure has already been stated here. But today, the airlines are taking advantage of this surging demand.

In the last two decades, due to affordable air fares, many passengers, who used to travel by rail traditionally, have now started travelling by air. Notably, the airfares are increasing internationally.

According to the report of Airports Council International Asia Pacific, there has been an increase of up to 50 per cent in the international air fares. The report also says that the highest increase in the airfare was 49 per cent in India. After the private sector was allowed into the aviation sector, generally, the decision of

airfares has been left to the airlines so that they can fix the prices according to the market. But is it being decided by the market? It is nothing else but exploitation.

My suggestion would be that we have to form a *quasi judicial* body to oversee this exorbitant profit-driven pricing system. My suggestion would be, as the DGCA is today overloaded with many other things, do not entrust the pricing issue on to them. There has to be a regulator. Rule 135 (iv) empowers the DGCA to issue directives to the airlines. If they have charged excessively, which means more than their stated rate, to stop the oligopolistic policies, there is a need to have a robust regulator like the Security Exchange Board of India (SEBI), which is an autonomous body that regulates security market and protects the interests of investors. It is also a controlling body. Therefore, we need to have a *quasi judicial* body which would monitor the rates of tickets of passenger airlines, and also will be a controlling body which can act as a regulator, and also put fine on them. So, we need something like SEBI because before SEBI came into existence there was no such body to oversee the security market, and after it came, there has been a lot of stability in the security market. Similarly, in this monopolistic or cartelization of airlines, this needs to be done.

Secondly, there is an Airport Economic Regulatory Authority about which Shri Nishikant Dubey just now mentioned. Its mandate is to determine tariff for aeronautical services, and how the airfare is determined across the airports. When I purchase a ticket for Delhi, I am charged Rs.1140 more as an airport charge. When I go to Bhuvaneshwar, the charge is Rs.690. Why is this charged more? Is it because of the services that are provided in the airport or because we walk more from the aerobridge to our vehicle? There has to be some explanation somewhere. Somebody has to be made accountable. Why is it so? Sometimes we are also left in the tarmac to board a bus and to come to the airport.

So, there is a need for rationalization of airfares. When someone travels to Bombay, the rate is something in the morning. In the afternoon because of the pressure, of course, the rate is less. But the greater problem today is that in that same aircraft, in the same class of tickets, the rates are different. They have a different word to say that this ticket was purchased earlier. Even if I travel in one airline to Bhuvaneshwar, more than 50,000 points have been accrued to my account. But whenever I ask to do a ticket against those points, it is never done. The usual reply is, ticket against points is not available right now. When I ask for air ticket after 15 days, after 5-10 minutes they say, Sir, it is not available. So, what is

the point of having these points in our account? It is just a market strategy or just to hoodwink the passengers. I am yet to understand that. This is the case of a Member of Parliament. What to say of general passengers?

I would, therefore, say that it is necessary to have this Resolution passed. As the hon. Speaker has said, he will be having a meeting. He had also instructed the Minister to have a meeting like this. But the best part of this Resolution, which I very much appreciate, is we have to find out some mechanism to implement it, and I think, the Minister can find out some mechanism to implement this. Can we not fix the upper limit of the fare, saying that the maximum fare will be this much and not more than that? I understand that economics will always determine that. The moment you fix the upper limit, all the airlines will go up to that limit immediately. But for specific routes, this can be fixed because many a time during the festival season or during certain exigencies, the fare goes through the roof. That is the reason why the mover of this Resolution, Shafi ji has mentioned that.

I fully support the demand to establish a *quasi judicial* body which can regulate it. It should be like SEBI.

Thank you, Madam

माननीय सभापति : माननीय मंत्री जी को मेरा भी सुझाव है कि जब हम टिकट के लिए सर्च करते हैं, तो पहले टिकट का किराया कम आता है, लेकिन जब हम आगे दो-चार बार और सर्च करते हैं, तो किराया गति से बढ़ता चला जाता है ।

माननीय मंत्री जी, आप इस विषय को देखिएगा । जब इस विषय में कमेटी बने, तो उसमें इस विषय को भी रखिएगा ।

माननीय सदस्य, डॉ. कलानिधि वीरास्वामी जी ।

DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH): Thank you very much, Madam, for permitting me to participate in this Private Member's Resolution on taking appropriate measures to regulate the airfares, which has been brought in by the hon. Member, Shafi Parambil. I would also like to congratulate him for being the first-time Member of Parliament that he has achieved this amazing feat of bringing in the first Private Member's Resolution to be passed in the 18th Lok Sabha.

I would also like to congratulate my friend, hon. Rammohan Naidu on becoming the Civil Aviation Minister. I am sure that he is able to achieve a lot of things and especially in regard to this particular Resolution where the House is unanimous

and everybody is of the same view that something concrete can happen. I think this Resolution will definitely be passed.

Madam, so many people have already spoken. All senior Members have spoken regarding the importance of capping the upper limit of airfares and I have a very few words to add to that.

Madam, there is a specific requirement saying that a *quasi-judicial* body needs to be formed to monitor the pricing of airfares. This is definitely a useful one and if possible, it can be an Airline Passengers' Welfare Board, of which even the Members of Parliament can also be a part. Someone from the Rajya Sabha and the Lok Sabha can be associated with it because being frequent travellers, almost all of us travel around throughout the year. We can also be a part of that Board where we will be able to look into the grievances because we all face the same problems. Like Mr. Mahtab has already pointed out that though he has some airlines' points which accrued in his account, he has never been able to encash them. So, we need to find out what are the reasons and why these things are being denied. When it is being denied especially to a Member of Parliament, we can very well imagine the plight of the common citizen.

Apart from the airline fares, there are also other problems being faced by passengers. Everybody was talking about the whole country. I doubt if the whole country is travelling by airlines. I think, maybe, about 20 per cent of the population will be travelling by airlines, but it is a significant improvement over the last decade or two. So, we have to understand that airline traffic is bound to keep increasing, and more and more number of people are going to be travelling by air.

One of the biggest problems that we face is that when we are travelling, there are flights which get cancelled. When the flights are cancelled, especially for tourists when they are in a different destination away from their homes, it becomes a big challenge because some of the Indian airlines do not take care of the welfare of these passengers and they are left in the lurch. They do not have proper facilities for accommodating them till their next flight is taken care of. Sometimes, since their bookings are made online, they say that the payment will also be made online whereby some people will not be able to purchase tickets for their return from that particular destination. I think, a few weeks back, there took place such an incident where a lot of people from Kerala were stranded in Agatti. More than 100 people were stranded over there and no proper service was provided to them.

These issues create a sense that the Indian airlines are not comparable to the international airlines because whenever you travel abroad, you do not face any such problems, especially when you go to other countries, be it East or West. They always ensure that if a passenger's flight is delayed beyond a reasonable time, they are accommodated, and their return tickets are being processed by the airlines. But here, the moment there is a flight cancellation, probably, sometimes it is not even possible to see any staff of that particular airline to raise the grievance. So, I think the hon. Minister will be able to take up this issue and probably address this matter.

Madam, this issue has also happened in Jaffna (Palaly) Airport, when a few people from Tamil Nadu were traveling, again, the flight was cancelled. I think the airline was Alliance Air, subject to correction. The passengers were stranded there where they had absolutely no clue about where they could go and stay. This creates a lot of problems for travelling passengers, especially for senior citizens and people travelling with children. So, I think the hon. Minister can look into this issue.

The former Civil Aviation Minister is also here. I have had a few interactions with him when I had raised this issue of international airlines, especially Singapore Airlines, Malaysian Airlines, and even Lufthansa and British Airways. When they come and the port of landing is in some State in South India, like Tamil Nadu or Kerala, there are announcements made in the regional language, either in Tamil or Malayalam or Kannada or Telugu. But surprisingly, the Indian airlines have announcements made only in two languages, in English and in Hindi. I have made several representations to the hon. Minister, and I would like to carry forward those representations to the present Minister to see, if at least, a recorded message can be put up in the airlines. With the improvement of airlines and the affordable prices of airlines, it is not that we can expect everybody who is travelling to be knowledgeable in English or in Hindi. There are some people who probably are not aware of the language which is being spoken, and especially in flights where it is transiting *via* another place. There have been instances where people have tried to get out of the airport without their knowledge. They were totally unaware. A recorded message, at least, will definitely help those people so that they can be better informed.

Also, when we are talking about the airports, I would like to take this opportunity to request the hon. Minister that in Tamil Nadu, we have three airports which are lined up. One is in Parandur, and the other is in Hosur. It can be speeded up. There

is an airport in Salem where there is already an existing airport, but the runway is short where they are hoping that it can be expanded so that larger aircraft can land over there. The land acquisition is an issue there, and the Government of Tamil Nadu would be happy to support the DGCA and the Ministry. If that also could be expedited, I would be very grateful.

Thank you very much, Madam.

CAPTAIN VIRIATO FERNANDES (SOUTH GOA): Thank you, Madam Chairperson. First of all, congratulations to my colleague, Shafi *sahib*, for this Bill.

A lot of discussion has happened. I want to bring to the notice of the hon. Minister that I come from Goa. We have got two airports. One is the Dabolim airport, and the other is the newly constructed Mopa airport. When we talk about the difference in prices, we have a similar situation in Goa. When we investigated, we came to know about the difference in price. We have two airports ? Dabolim and Mopa. Before the aircraft is leaving, if you want to book the ticket, you will find difference in prices. When we inquired, we came to know that it was because of the UDF, User Development Fee. We have made a lot of noise. Even the Chief Minister of Goa has promised that he will be approaching the Centre for the same. So, we hope that it can be looked into.

As per the reply what I got yesterday, in 2023-24, Dabolim recorded a passenger movement of 68,55,000, and at Mopa, it was 44,38,000. What we are worried about, especially, the people in South Goa is this. We feel that there have been attempts somehow to close down the Dabolim airport. We were given assurance in 2009, *vide* a Cabinet decision by Dr. Manmohan Singh that both the airports will be operational simultaneously.

But we have seen that several airlines have shifted operations to Mopa Airport all of the sudden including Spice Jet, Oman Airways, Qatar Airways, TUI Airways, and recently a week back, Air Arabia also. We have been told that there is no regulation to stop them. But we also know that by suddenly shifting these airlines, it is going to have a bearing on the Dabolim Airport because Dabolim Airport is not an airport just for landing, but the entire economy of South Goa and probably of Goa depends on the Dabolim Airport. I am saying this because lakhs and lakhs of tourists are landing there, and whether it is the shack operators, the hoteliers, the taxi drivers, etc., all are dependent on this airport. So, my humble request is to please ensure

that the Dabolim Airport remains operational and the jobs of lakhs and lakhs of people are protected. Thank you, Sir.

17.56 hrs (Hon. Speaker in the Chair)

माननीय अध्यक्ष : श्री राम शिरोमणि वर्मा जी, आपने टोपी बदल ली है ।

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे प्राइवेट बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद । मेरा लोक सभा क्षेत्र आकांक्षी जनपद की श्रेणी में आता है । पूर्व मंत्री सिंधिया जी सदन में मौजूद हैं और वर्तमान मंत्री श्री नायडु जी भी सदन में हैं । जिस तरीके से भगवान गौतम बुद्ध की धरती पर एयरपोर्ट बनकर तैयार हुआ और वहां हवाई यात्रा की शुरुआत हुई । जिस तरीके से मात्र हफ्ते में तीन दिन हवाई यात्रा की शुरुआत हो गई है, लेकिन पहले जो घोषणा हुई थी वहां से लखनऊ, प्रयागराज, कानपुर, वाराणसी, लेकिन मात्र श्रावस्ती से लखनऊ तक की यात्रा तय हो रही है । यह भगवान गौतम बुद्ध की धरती है । वहां विदेश के लोग आने का काम करते हैं और काफी मात्रा में लोग आते हैं । मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि यह भगवान गौतम बुद्ध की धरती है और आकांक्षी जनपद में श्रावस्ती आता है इसलिए वहां कंटीन्यु फ्लाइट चलाई जाए और सारनाथ भी साथ ही है । यह पिछड़ा जनपद भी है ।

मैं माननीय मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहूंगा कि तमाम ऐसे गरीब लोग जो अपने घर को छोड़ कर दूसरे प्रांतों में हवाई यात्रा करते हैं, वे जब फ्लाइट की टिकट तय करते हैं तो पाते हैं कि आज सुबह जाने का किराया 5000 रुपये लखनऊ से मुम्बई का है और कभी-कभी वह किराया शाम को 20 हजार रुपये हो जाता है । इस तरह से जो गरीब लोग अपनी रोजी-रोटी के लिए जाते हैं, उन्हें सुबह का किराया 5 हजार रुपये और वापसी का किराया 20 से 25 हजार रुपये देना पड़ता है । ऐसी स्थिति में गरीब व्यक्ति जो महीने के केवल 8-10 हजार रुपये कमाता है, उसे ज्यादा किराया देने के लिए मजबूर होना पड़ता है । मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि कम से कम इस बिंदु पर विचार करें कि इतना किराया एक गरीब को देना पड़ेगा ।

प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि हवाई चप्पल पहनने वाले को भी हवाई यात्रा करने का अवसर मिलेगा, तो मुझे लगता है कि अगर इसी तरीके की स्थिति रही कि सुबह का किराया 5,000-6,000 रुपये और शाम का किराया 20,000-25,000 रुपये रहेगा तो वह सम्भव नहीं हो सकता है । माननीय मंत्री जी को इस पर सोचना चाहिए ।

एयरलाइन्स कंपनियों, चाहे इंडिगो हो या एयर इंडिया हो, मैं देखता हूँ कि कभी-कभी यात्रा रद्द कर दी जाती है और यात्री फ्लाइट में ही बैठे रहते हैं । उसकी जिम्मेदारी भी फ्लाइट नहीं लेती है । इसे देखना चाहिए ।

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही सोमवार, दिनांक 29 जुलाई, 2024 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

18.00 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Monday, July 29, 2024/Sravana 7, 1946 (Saka).
