



LOK SABHA DEBATES

(Part I — Proceedings with Questions and Answers)

The House met at Eleven of the Clock

Friday, December 12, 2025 /Agrahayana 21, 1947 (Saka)

HON'BLE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri N. K. Premachandran

Shri Jagdambika Pal

Shri P. C. Mohan

Shrimati Sandhya Ray

Shri Dilip Saikia

Kumari Selja

Shri Raja A.

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

Shri Krishna Prasad Tenneti

Shri Awadhesh Prasad

LOK SABHA DEBATES

PART I – QUESTIONS AND ANSWERS

Friday, December 12, 2025 / Agrahayana 21, 1947 (Saka)

CONTENTS

PAGES

OBITUARY REFERENCE	1 – 30
& HOMAGE TO MARTYRS OF TERRORIST	
ATTACK ON PARLIAMENT HOUSE	
WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS	31 – 50
(S.Q. NO. 181 – 200)	
WRITTEN ANSWERS TO UNSTARRED QUESTIONS	51 – 280
(U.S.Q. NO. 2071 – 2300)	



LOK SABHA DEBATES

(Part II - Proceedings other than Questions and Answers)

Friday, December 12, 2025 / Agrahayana 21, 1947 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

PART II – PROCEEDINGS OTHER THAN QUESTIONS AND ANSWERS

Friday, December 12, 2025 / Agrahayana 21, 1947 (Saka)

<u>CONTENTS</u>	<u>PAGES</u>
RULING RE: NOTICES OF ADJOURNMENT MOTION	281
PAPERS LAID ON THE TABLE	281 - 92
STANDING COMMITTEE ON COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY	291 - 92
Statements	
STANDING COMMITTEE ON HOUSING AND URBAN AFFAIRS	292
7 th Report	
STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT	293 - 94
Statements	
STANDING COMMITTEE ON SCIENCE AND TECHNOLOGY, ENVIRONMENT, FORESTS AND CLIMATE CHANGE	293 - 94
401 st to 404 th Reports	
STATEMENT RE: STATUS OF IMPLEMENTATION OF RECOMMENDATIONS IN 156 TH AND 162 ND REPORTS OF STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE – LAID	294
Shri Prataprao Ganpatrao Jadhav	
STATEMENT RE: STATUS OF IMPLEMENTATION OF RECOMMENDATIONS IN 8 TH REPORT OF STANDING COMMITTEE ON COAL, MINES AND STEEL – LAID	294
CULTURE – LAID	
Shri Bhupathi Raju Srinivasa Varma	
STATEMENT RE: WITHDRAWAL FROM CONTIGENCY FUND OF INDIA – LAID	295
Shri Jagat Prakash Nadda	

MOTION RE: REPORT OF SELECT COMMITTEE ON THE JAN VISHWAS (AMENDMENT OF PROVISIONS) BILL, 2025 – EXTENSION OF TIME	295
MATTERS OF PUBLIC IMPORTANCE	296 – 314 & 330 - 31
(I) MATTERS UNDER RULE 377	315 - 22
Shri Mukesh Rajpur	315
Shri Janaradan Singh Sigriwal	316
Shri Satpal Brahamchari	316
Shri Brijendra Singh Ola	317
Shri Devesh Shakya	317
Dr. Kalanidhi Veeraswamy	318
Shri Appalanaidu Kalisetti	319
Dr. Rajesh Mishra	320
Shri Ajay Bhatt	320
Shri Ramvir Singh Bidhuri	321
Shri Lumbaram Choudhary	321
Shri Murari Lal Meena	322
(II) MATTERS UNDER RULE 377 – LAID	323 - 29
Dr. K. Sudhakar	323
Shri Gyaneshwar Patil	324
Shri Gajendra Singh Patel	324
Shri Vishnu Dayal Ram	325
Shri Balabhadra Majhi	325
Shri Mitesh Patel (Bakabhai)	326
Shri Rajmohan Unnithan	326

Shri Ummeda Ram Beniwal	327
Shri Vamsi Krishna Gaddam	327
Shri Lalji Verma	328
Shri Khalilur Rahaman	328
Shrimati Bag Mitali	329
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS -- (Inconclusive)	332 - 54
Motion moved	332
Shri Deepender Singh Hooda	333 - 41
TEXT OF CUT MOTIONS	341 - 43
Shri Jagdambika Pal	344 - 54
RESOLUTION RE: APPROPRIATE MEASURES TO REGULATE AIRFARE IN THE COUNTRY	355 – 406
(Contd. – Concluded)	
Prof. Varsha Eknath Gaikwad	355 - 59
Shri Ramashankar Vidyarthi Rajbhar	360 - 64
Shri Arun Nehru	365 - 69
Prof. Sougata Ray	370 - 73
Shri Jagdambika Pal	374 - 77
Shri Chandan Chauhan	378 - 79
Shri B. Manickam Tagore	380 - 82
Shrimati Malvika Devi	383 - 84
Shri Kinjarapu Rammohan Naidu	384 - 99
Shri Shafi Parambil	400 - 06
Resolution – withdrawn	406

XXXX

(1100/VB/RP)

1100 बजे

(माननीय अध्यक्ष पीठासीन हुए)

निधन संबंधी उल्लेख
और
संसद भवन पर आतंकवादी हमले के शहीदों को श्रद्धांजलि

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे अत्यंत दुख के साथ आपको लोक सभा के पूर्व अध्यक्ष श्री शिवराज वी. पाटील जी के निधन के बारे में सूचित करना है।

श्री शिवराज वी. पाटील जी महाराष्ट्र के लातूर संसदीय निर्वाचन क्षेत्रसे 7वीं से 13वीं लोकसभा तक सात कार्यकाल के लिए लोकसभा के सदस्य रहे।

श्री पाटील जी ने 1990 से 1991 तक लोकसभा के उपाध्यक्ष तथा 1991 से 1996 तक लोकसभा के अध्यक्ष के रूप में अपनी सेवाएं दीं।

लोक सभा अध्यक्ष के रूप में श्री शिवराज वी. पाटील जी का उच्च कोटि की संसदीय मर्यादाओं के निर्माण में महत्वपूर्ण योगदान रहा। उनके नेतृत्व में लोक सभा में संसद में विभागों से संबंधित समितियों (DRSCs) के गठन सहित कई पहल की, जिनसे विधायिका के प्रति कार्यपालिका की जवाबदेही को और मजबूत करने में सहायता मिली। उनके कार्यकाल के दौरान 'उत्कृष्ट संसद सम्मान' की शुरुआत की गई।

वे वर्ष 2004 से 2010 तक राज्य सभा के सदस्य भी रहे।

श्री पाटील जी ने केंद्र सरकार में गृह मंत्रालय सहित विभिन्न मंत्रालयों का कार्यभार संभाला। उन्होंने अनेक संसदीय समितियों के सभापति तथा सदस्य के रूप में भी अपना कार्य किया।

उन्होंने पंजाब और राजस्थान राज्यों के राज्यपाल एवं चंडीगढ़ के प्रशासक के रूप में भी अपनी सेवाएं दीं।

श्री पाटील जी दो कार्यकाल के लिए महाराष्ट्र विधान सभा के सदस्य रहे। वे महाराष्ट्र विधान सभा के अध्यक्ष और उपाध्यक्ष भी रहे। उन्होंने महाराष्ट्र राज्य के मंत्री परिषद् के सदस्य के रूप में भी अपनी सेवाएं दीं।

श्री पाटील जी भारतीय संसदीय समूह, अंतर संसदीय संघ के राष्ट्रीय समूह तथा CPA की भारत शाखा के अध्यक्ष भी रहे।

श्री शिवराज वी. पाटील जी का 12 दिसंबर, 2025 को महाराष्ट्र के लातूर में 90 वर्ष की आयु में निधन हो गया है।

(pp. 2-30)

यह सभा श्री शिवराज वी. पाटील जी के निधन पर गहरा शोक व्यक्त करती है तथा शोक-संतप्त परिवारों के प्रति अपनी संवेदना व्यक्त करती है।

माननीय सदस्यगण, कल दिनांक 13 दिसंबर को हमारे संसद भवन पर वर्ष 2001 में हुए कायरतापूर्ण हमले के 24 वर्ष पूर्ण हो रहे हैं। इस दिन आतंकवादियों ने हमारे लोकतंत्र के पवित्रतम स्थल भारत की संसद पर हमला किया था।

संसद भवन की सुरक्षा में तैनात हमारे वीर सुरक्षा बलों द्वारा इस हमले को सफलतापूर्वक नाकाम कर दिया गया था। आतंकवादियों के उस हमले का बहादुरी से सामना करते हुए संसद सुरक्षा सेवा, दिल्ली पुलिस और केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल के 8 सुरक्षाकर्मियों ने अपना सर्वोच्च बलिदान दिया था। इस आतंकवादी हमले में CPWD के एक कर्मचारी भी शहीद हुए थे।

यह सभा 13 दिसम्बर, 2001 के आतंकवादी हमले में संसद भवन की रक्षा करते हुए वीर गति को प्राप्त सभी अमर शहीदों को अपनी विनम्र श्रद्धांजलि अर्पित करती है एवं उनके परिवारों के प्रति अपनी गहरी संवेदना व्यक्त करती है।

(1105/SJN/VPN)

इस अवसर पर हम आतंकवाद का मुकाबला करने और अपनी मातृभूमि की एकता, अखंडता और संप्रभुता की रक्षा करने में अपने अटल संकल्प को दोहराते हैं।

अब यह सभा पूर्व लोक सभा अध्यक्ष श्री शिवराज वी. पाटील जी एवं संसद भवन पर हुए हमले में दिवंगत आत्माओं के सम्मान में कुछ देर मौन रहेगी।

(तत्पश्चात् सदस्यगण थोड़ी देर मौन खड़े रहें।)

माननीय अध्यक्ष : ऊँ शांतिः शांतिः शांतिः।

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही आज 12 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

1106 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा बारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

(1200/DPK/UB)

1200 बजे

लोक सभा बारह बजे पुनः समवेत् हुई।

(श्री जगदम्बिका पाल पीठासीन हुए)

... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please be seated. You are quite aware about the proceedings.

... (*Interruptions*)

स्थगन प्रस्ताव की सूचनाओं के बारे में विनिर्णय

1200 बजे

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, माननीय अध्यक्ष जी को कई माननीय सदस्यों के द्वारा कुछ विषयों पर स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। माननीय अध्यक्ष जी ने स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की है।

श्री बी. मणिकक्म टैगोर (विरुद्धुनगर) : सर, एयर पॉल्यूशन के लिए नोटिस दिया था।...
(व्यवधान)

डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) : सर, कभी तो बोलने का मौका दीजिए।... (व्यवधान)

माननीय सभापति: क्या आप अपने लीडर को बोलने देना चाहते हैं?

... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Are you interested? Do you want him to speak?

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Yes, Sir.

सभा पटल पर रखे गए पत्र

1201 बजे

माननीय सभापति : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे।

आइटम नंबर 2, श्री अर्जुन राम मेघवाल जी।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF LAW AND JUSTICE; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Law Institute, New Delhi, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts.
- (2) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government

of the working of the Indian Law Institute, New Delhi, for the year 2024-2025.

आयुष मंत्रालय के राज्य मंत्री; तथा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव) : सभापति महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) (एक) भारतीय चिकित्सा पद्धति राष्ट्रीय आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय चिकित्सा पद्धति राष्ट्रीय आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) (एक) राष्ट्रीय होम्योपैथी आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय होम्योपैथी आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती अनुप्रिया पटेल) : सभापति महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :-

(1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(क) (एक) प्रोजेक्ट्स एंड डेवलपमेंट इंडिया लिमिटेड, नोएडा के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) प्रोजेक्ट्स एंड डेवलपमेंट इंडिया लिमिटेड, नोएडा का वर्ष 2024-2025 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ख) (एक) एचआईएल (इंडिया) लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) एचआईएल (इंडिया) लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2024-2025 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ग) (एक) हिंदुस्तान ऑर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड, एर्नाकुलम के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) हिंदुस्तान ऑर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड, एर्नाकुलम का वर्ष 2024-2025 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) (एक) राष्ट्रीय औषधीय शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, अहमदाबाद के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित खाते।

(दो) राष्ट्रीय औषधीय शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, अहमदाबाद के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) (एक) राष्ट्रीय औषधीय शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, हैदराबाद के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय औषधीय शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, हैदराबाद के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) (एक) नई दिल्ली क्षय रोग केन्द्र, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित खाते।

(दो) नई दिल्ली क्षय रोग केन्द्र, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(5) (एक) राष्ट्रीय आयुर्विज्ञान अकादमी (भारत), नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय आयुर्विज्ञान अकादमी (भारत), नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) (एक) राष्ट्रीय क्षय एवं श्वसन रोग संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय क्षय और श्वसन रोग संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 2024-2025 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF LAW AND JUSTICE; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, on behalf of Shri Kirti Vardhan Singh, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Passports (Amendment) Rules, 2025 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 156(E) in Gazette of India dated 28th February, 2025 under sub-section (3) of Section 24 of the Passports Act, 1967.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS (SHRI SHANTANU THAKUR): Sir, I beg to lay on the table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the V.O. Chidambaranar Port Trust, Tuticorin, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts.
(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the V.O. Chidambaranar Port Trust, Tuticorin, for the year 2024-2025.
- (2) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the Mumbai Port Authority Pension Fund Trust, Mumbai, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts.
(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Mumbai Port Authority Pension Fund Trust, Mumbai, for the year 2024-2025.
- (3) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the Cochin Port Authority, Cochin, for the year 2024-2025.
(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Cochin Port Authority, Cochin, for the year 2024-2025, together with Audit Report thereon.
(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the

Government on the Audited Accounts of the Cochin Port Authority, Cochin, for the year 2024-2025.

(iv) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Cochin Port Authority, Cochin, for the year 2024-2025.

(4) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the Jawaharlal Nehru Port Authority, Mumbai, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Jawaharlal Nehru Port Authority, Mumbai, for the year 2024-2025.

(5) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the Paradip Port Authority, Paradip, for the year 2024-2025.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Paradip Port Authority, Paradip, for the year 2024-2025, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government on the Audited Accounts of the Paradip Port Authority, Paradip, for the year 2024-2025.

(iv) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Paradip Port Authority, Paradip, for the year 2024-2025.

(6) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the New Mangalore Port Authority, New Mangalore, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the New Mangalore Port Authority, New Mangalore, for the year 2024-2025.

(7) (i) A copy of the Annual Administration Report (Hindi and English versions) of the Deendayal Port Authority, Kandla, for the year 2024-2025.

- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Deendayal Port Authority, Kandla, for the year 2024-2025, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government on the Audited Accounts of the Deendayal Port Authority, Kandla, for the year 2024-2025.
- (iv) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Deendayal Port Authority, Kandla, for the year 2024-2025.
- (8) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Maritime University, Chennai, for the year 2024-2025.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Maritime University, Chennai, for the year 2024-2025, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Maritime University, Chennai, for the year 2024-2025.
- (9) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section 1(b) of Section 394 of the Companies Act, 2013: -
- (a) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the Kamarajar Port Limited, Chennai, for the year 2024-2025.
- (ii) Annual Report of the Kamarajar Port Limited, Chennai, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (b) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the Sagarmala Finance Corporation Limited, New Delhi, for the year 2024-2025.
- (ii) Annual Report of the Sagarmala Finance Corporation Limited, New Delhi, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (c) (i) Review by the Government of the working of the Shipping

Corporation of India Limited, Mumbai, for the year 2024-2025.

(ii) Annual Report of the Shipping Corporation of India Limited, Mumbai, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(d) (i) Review by the Government of the working of the Shipping Corporation of India Land and Assets Limited, Mumbai, for the year 2024-2025.

(ii) Annual Report of the Shipping Corporation of India Land and Assets Limited, Mumbai, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI SANJAY SETH): Sir, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analysis, New Delhi, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts.

(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analysis, New Delhi, for the year 2024-2025.

(2) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section 1(b) of Section 394 of the Companies Act, 2013: -

(a) (i) Review by the Government of the working of the Mishra Dhatur Nigam Limited, Hyderabad, for the year 2024-2025.

(ii) Annual Report of the Mishra Dhatur Nigam Limited, Hyderabad, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(b) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the BEML Land Assets Limited, Bengaluru, for the year 2024-2025.

- (ii) Annual Report of the BEML Land Assets Limited, Bengaluru, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (c) (i) Review by the Government of the working of the BEML Limited, Bangalore, for the year 2024-2025.
 - (ii) Annual Report of the BEML Limited, Bangalore, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (d) (i) Review by the Government of the working of the Hindustan Aeronautics Limited, Bengaluru, for the year 2024-2025.
 - (ii) Annual Report of the Hindustan Aeronautics Limited, Bengaluru, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (e) (i) Review by the Government of the working of the India Optel Limited, Dehradun, for the year 2024-2025.
 - (ii) Annual Report of the India Optel Limited, Dehradun, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(3) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Hindustan Aeronautics Limited and the Department of Defence Production, Ministry of Defence, for the year 2025-2026.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL (SHRI BHUPATHI RAJU SRINIVASA VARMA): Sir, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

- (1) Memorandum of Understanding between the MSTC Limited and the Ministry of Steel for the year 2025-2026.
- (2) Memorandum of Understanding between the MECON Limited and the Ministry of Steel for the year 2025-2026.
- (3) Memorandum of Understanding between the MOIL Limited and the Ministry of Steel for the year 2025-2026.

- (4) Memorandum of Understanding between the Steel Authority of India Limited and Ministry of Steel for the year 2025-2026.
- (5) Memorandum of Understanding between the NMDC Limited and the Ministry of Steel for the year 2025-2026.
- (6) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section 1(b) of Section 394 of the Companies Act, 2013: -
 - (a) (i) Review by the Government of the working of the KIOCL Limited, Bengaluru, for the year 2024-2025.
(ii) Annual Report of the KIOCL Limited, Bengaluru, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
 - (b) (i) Statement regarding Review by the Government of the working of the MOIL Limited, Nagpur, for the year 2024-2025.
(ii) Annual Report of the MOIL Limited, Nagpur, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
 - (c) (i) Review by the Government of the working of the MSTC Limited, Kolkata, for the year 2024-2025.
(ii) Annual Report of the MSTC Limited, Kolkata, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
 - (d) (i) Review by the Government of the working of the MECON Limited, Ranchi, for the year 2024-2025.
(ii) Annual Report of the MECON Limited, Ranchi, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
 - (e) (i) Review by the Government of the working of the NMDC Steel Limited, Bastar, for the year 2024-2025.
(ii) Annual Report of the NMDC Steel Limited, Bastar, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
 - (f) (i) Review by the Government of the working of the NMDC Limited, Hyderabad, for the year 2024-2025.
(ii) Annual Report of the NMDC Limited, Hyderabad, for the year

2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(g) (i) Review by the Government of the working of the Bisra Stone Lime Company Limited, Bhubaneswar, for the year 2024-2025.

(ii) Annual Report of the Bisra Stone Lime Company Limited, Bhubaneswar, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(h) (i) Review by the Government of the working of the Eastern Investment Limited, Bhubaneswar, for the year 2024-2025.

(ii) Annual Report of the Eastern Investment Limited, Bhubaneswar, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(i) (i) Review by the Government of the working of the Steel Authority of India Limited, New Delhi, for the year 2024-2025.

(ii) Annual Report of the Steel Authority of India Limited, New Delhi, for the year 2024-2025, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF TEXTILES (SHRI PABITRA MARGHERITA): Sir, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Council for Cultural Relations, New Delhi, for the year 2024-2025.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Council for Cultural Relations, New Delhi, for the year 2024-2025, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Council for Cultural Relations, New Delhi, for the year 2024-2025.

(2) (i) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the South Asian University, New Delhi, for the year ended 31st December, 2024, together with Audit Report thereon.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government on the Audited Accounts of the South Asian University, New Delhi, for the year ended 31st December, 2024.

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति विवरण

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सभापति महोदय, मैं संचार सूचना और प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति (2025-26) के निम्नलिखित विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) डाक विभाग, संचार मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2024-25)' के बारे में समिति के दूसरे प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी बारहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(2) सूचना और प्रसारण मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2024-25)' के बारे में समिति के तीसरे प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी तेरहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(3) इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2024-25)' के बारे में समिति के चौथे प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी चौदहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(4) दूरसंचार विभाग, संचार मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2024-25)' के बारे में समिति के पांचवें प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी पंद्रहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(5) दूरसंचार विभाग, संचार मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2025-26)' के बारे में समिति के आठवें प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सोलहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(6) इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2025-26)' के बारे में समिति के नौवें प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सत्रहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(7) डाक विभाग, संचार मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2025-26)' के बारे में समिति के दसवें प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी अठारहवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

(8) सूचना और प्रसारण मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगें (2025-26)' के बारे में समिति के ग्यारहवें प्रतिवेदन (अठारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी उन्नीसवें प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

STANDING COMMITTEE ON HOUSING AND URBAN AFFAIRS

7th Report

SHRI MAGUNTA SREENIVASULU REDDY (ONGOLE): Sir, I rise to present the Seventh Report (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Housing and Urban Affairs (2025-26) on the subject, 'Review of Atal Mission for Rejuvenation and Urban Transformation (AMRUT) with special emphasis on Urban Drinking Water' relating to the Ministry of Housing and Urban Affairs.

(1205/NKL/SPS)

**STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND
EMPOWERMENT**
Statements

SHRI BHASKAR MURLIDHAR BHAGARE (DINDORI): Hon. Chairperson Sir, I rise to lay the following Final Action Taken Statements (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Social Justice and Empowerment (2025-26) :-

- (1) Statement showing the Final Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the Fifty-third Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations of the Committee contained in their Forty-fourth Report (Seventeenth Lok Sabha) on 'Demands for Grants (2023-24)' relating to the Ministry of Tribal Affairs.
- (2) Statement showing the Final Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the Fifty-fourth Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations of the Committee contained in their Forty-seventh Report (Seventeenth Lok Sabha) on 'Demands for Grants (2023-24)' relating to the Ministry of Minority Affairs.

—

**STANDING COMMITTEE ON SCIENCE AND TECHNOLOGY,
ENVIRONMENT, FORESTS AND CLIMATE CHANGE**

401st to 404th Reports

SHRIMATI HIMADRI SINGH (SHAHDOL): Sir, I rise to lay the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change:-

- (1) 401st Report on Air Pollution in Delhi NCR and steps taken by various agencies for its mitigation.
- (2) 402nd Report on Water Pollution in Delhi NCR and steps taken by various agencies for its mitigation.

- (3) 403rd Report on Review of the functioning of CSIR-Central Scientific Instruments Organization (CSIR-CSIO) and CSIR-Institute of Genomics & Integrative Biology (CSIR -IGIB).
- (4) 404th Report on Review of the functioning of Tata Memorial Centre (TMC), Bhabha Atomic Research Centre (BARC) and Nuclear Power Corporation of India Limited (NPCIL).

—

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संबंधी स्थायी समिति के 156वें और 162वें प्रतिवेदनों में
अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में
वक्तव्य - सभा पटल पर रखा गया।**

आयुष मंत्रालय के राज्य मंत्री; तथा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव) : सभापति महोदय, मैं आयुष मंत्रालय से संबंधित 'राष्ट्रीय आयुष मिशन की समीक्षा' के बारे में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संबंधी स्थायी समिति के 156वें और 162वें प्रतिवेदनों में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

—

**STATEMENT RE: STATUS OF IMPLEMENTATION OF
RECOMMENDATIONS IN 8TH REPORT OF STANDING COMMITTEE ON
COAL, MINES AND STEEL – LAID**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL (SHRI BHUPATHI RAJU SRINIVASA VARMA): Respected Chairman Sir, with your permission, I rise to lay a statement (Hindi and English versions) regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 8th Report of the Standing Committee on Coal, Mines and Steel (2024-25) on 'Steel Scrap Recycling Policy' pertaining to the Ministry of Steel.

STATEMENT RE: WITHDRAWAL FROM CONTINGENCY FUND OF INDIA – LAID

THE MINISTER OF HEALTH AND FAMILY WELFARE; AND MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI JAGAT PRAKASH NADDA): Sir, I rise to lay a statement regarding 'Withdrawal from Contingency Fund of India during Financial Year 2025-26 to meet essential payment obligations relating to imported urea'.

MOTION RE: REPORT OF SELECT COMMITTEE ON THE JAN VISHWAS (AMENDMENT OF PROVISIONS) BILL, 2025 – EXTENSION OF TIME

SHRI TEJASVI SURYA (BANGALORE SOUTH): Sir, I beg to move the following motion:-

"That this House do extend time for the presentation of the Report of the Select Committee on the Jan Vishwas (Amendment of Provisions) Bill, 2025' upto the last day of the First Part of the Budget Session, 2026".

—

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा जन विश्वास (उपबंधों का संशोधन) विधेयक, 2025 संबंधी प्रवर समिति के प्रतिवेदन को प्रस्तुत किये जाने के लिए समय को बजट सत्र 2026 के पहले भाग के अंतिम दिन तक बढ़ाती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

—

माननीय सभापति : अब शून्य काल।

... (व्यवधान)

MATTERS OF PUBLIC IMPORTANCE

1208 hours

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, we would like to raise a very serious issue. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: What is your issue?

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, the LoP has to intervene.

HON. CHAIRPERSON: Shri Rahul Gandhi ji.

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI RAHUL GANDHI): Hon. Chairperson Sir, thank you for letting me raise this issue of pollution in our major cities. Most of our major cities are living under a blanket of poisonous air. Millions of children are developing lung disease, and their future is being destroyed. People are developing cancer, and older individuals are struggling to breathe.

This is an interesting issue because I am certain that there will be full agreement between the Government and us on this matter. This is not an ideological issue. Everybody in this House would agree that air pollution and the damage it is doing to our people is something we would like to cooperate on.

I think, it is important that the Government develops a plan for how to get rid of air pollution in our cities. We are more than happy to cooperate with the Government on developing such a plan. There are not many issues these days that the Government and the entire Opposition can agree on.

(1210/VR/RHL)

I think it is a very good idea. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): You have rightly said it. But during 'Zero Hour', there is time constraint. If you want to bring in some resolution under any appropriate Rule, the hon. Speaker will allow a debate on this subject.

.... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Kindly make it brief.

SHRI RAHUL GANDHI: Let me put it in brief.

I think this is one issue where we, the Government and the Opposition, instead of fighting all the time can show the country that we can also plan and work together to solve something that is critical. The Government should have

a discussion on this subject in Parliament. We should all have a discussion in Parliament. We should try not to make it a discussion where we are abusing you, and you are abusing us. I think we should make it a discussion where we are participating, we are showing to the country that on this fundamental issue there is agreement, and the best minds are going to be put into place to solve this issue.

It would be good if we have a detailed discussion, and then the Prime Minister puts in place a plan for each city, a methodical, systematic plan on how within the next five or 10 years, maybe we cannot resolve the problem, we are going to impact the problem and make life for our people easier. Thank you.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS; AND MINISTER OF MINORITY AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU): The hon. Leader of the Opposition, Rahul Gandhi ji has made a statement in the form of a suggestion. The Members of the Congress and other parties, including Members from the Government side have also raised this issue in the Business Advisory Committee. The Government from day one had made its position very clear that the Government is ready to discuss all important matters and find out a solution, taking along the suggestions from all the Members, including the principal Opposition party led by Rahul Gandhi ji. So, the matter was placed in the Business Advisory Committee.

As we have discussed about the election reforms, including Special Intensive Revision under various laws, various rules, we will see how we can take up this discussion.*(Interruptions)*

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): This matter can be discussed under Rule 193.*(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, the hon. Minister is responding. The matter has been raised in 'Zero Hour'. The Government is ready to discuss it.

....*(Interruptions)*

SHRI KIREN RIJIJU: The Government is always prepared to have a discussion under any Rule. But only the point that I want to make clear is that since the matter was brought in the Business Advisory Council, let us see how we can structure the discussion. Then, we will be ready to take up this matter. Thank you.

SHRI RAHUL GANDHI: I think a good idea would be that we frame the discussion not on us saying what you have not done, and not on you saying what we have not done, but simply saying that what we are going to do for the people in India in future, what the steps are that we need to take. I would say that it would be an interesting experiment to see, if instead of you blaming us and we blaming you, we can try and say on this one issue, where there is no disagreement, let us just talk about the future of the people.(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: It is not a question of any blame game. I think the Minister of Parliamentary Affairs has also responded. If you have come up with this matter in BAC, the BAC will take a decision under the leadership of the hon. Speaker.

....(*Interruptions*)

माननीय सभापति : श्री असादुद्दीन ओवैसी जी।

... (व्यवधान)

श्री असादुद्दीन ओवैसी (हैदराबाद) : बहुत-बहुत शुक्रिया सरा मैं आपके जरिए... (व्यवधान)

माननीय सभापति : संसदीय कार्य मंत्री जी ने कहा बहुत गर्भीरता से अच्छा विषय उठाया है, उन्होंने उस पर रिस्पांस किया है। ऐसा नहीं है कि कोई दूसरी बात कही हो। आपने भी ठीक कहा, उन्होंने भी ठीक कहा है।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : नहीं, उन्होंने बिल्कुल ठीक कहा है।

श्री असादुद्दीन ओवैसी (हैदराबाद) : इस हुकूमत से इस बात का मुतालवा करता हूं कि कौमी, अरबी और उर्दू की जामिया मुल्क की मुख्तलिफ रियासतों में कायम किए जाएं। महोत्तरम चेयरमैन साहब, अरबी और उर्दू महज एक जुबान नहीं हैं, बल्कि ये हमारे इस मुल्क की एक अजीम तहजीब-ए-विरसा भी हैं। अकवाम-ए-मुत्तहिदा कि छह ऑफिशियल लैंग्वेज़ में अरबी को माना गया और यह हमारी सॉफ्ट पावर के लिए और अरब दुनिया से ताल्लुकात को फरोग देने के लिए हमारी तहजीबी डिप्लोमेसी में एक बहुत बड़ा रोल अदा करता है। चेयरमैन साहब, दूसरी तरफ उर्दू को हमारी आठवीं शेड्यूल में 22 ऑफिशियल लैंग्वेज़ में जगह दी गयी है। यह जुबान इस मुल्क में पैदा हुई है। इस जुबान ने अंग्रेजों की आजादी के खिलाफ इंकलाब जिंदाबाद का नारा दिया। मुंशी प्रेमचंद की किताब सोजे वतन पर अंग्रेजों ने पाबंदी लगायी थी महज इसलिए कि उसमें मुल्क की हुब्ब-उल-वतनी का जिक्र किया गया था।

(1215/KN/PBT)

سر، آپ جاناتے ہیں کہ اس ملک مें اور بولنے والोں کی تاداد کم ہو رہی ہے۔ اس لیے میں ہوکومت سے اس بات کا معتالہ کرتا ہوں کہ امریکی اور اور بڑی تالیم کے فرائض کے لیے ملک کی مुख्तلیف ریاستوں میں اچھے انگلیسٹریکچر کے ساتھ اک جامیہ کو کام کیا جائے۔ ہوکومت کو یہ سماں جنہاً چاہیے اور جاننا بھی چاہیے کہ میرے شہر ہائیکورٹ میں 1918ء میں دیراتول ماریف نے بھگاد گیتا کو امریکی میں ترجیح کیا گیا تھا۔ ایک زبانی نے 11ویں سدی میں اس وقت مہا بھارت کے چند ہیں کو امریکی میں ترجیح کیا گیا تھا۔ یہ بہت جسکری ہے، تاکہ تالیمی لیسانسی کو فرائض دے سکے۔

سر، میں اپنی بات کو ختم کرتا ہوں۔ آپ اور شاعر کو جاناتے ہیں، جو شہر نے اور کے بارے میں اک شہر کہا ہے۔

نہیں کا مودھ چشمہ-اے-شیرین کا جھرو بام،
چادر اے شہرے نجوم کی شبانہ کا رخٹے نام
مومتی کی آب گول کی مہک مہ اے نہ کا خم
اے نہ سب کے ہمیتی جا جس سے پیدا ہوئے ہے تھے
کیتھے ہسین اعفک سے ہوئے ہوئے ہے تھے
لہجہ میلہ ہے کہ نہ کہ ہبھار ہوئے تھے
سُہبھتے-جُبَان میں ہے کہ بیمار ہوئے تھے۔

میں اور میں کرتا ہوں کہ ہوکومت اس بات پر گور کرے گی اور ہائیکورٹ میں جو مولنا آجڑا اور یونیورسٹی ہے، اسکی بھی ترکی کرے گی اور اسکا میونسپل کرے گی۔ بہت شکریا!

جناب اسد الدین اویسی (حیدر آباد): بھت بھت شکریہ سر، میں آپ کے ذریعہ (مدخلت)۔
میں اس حکومت سے اس بات کا مطالبہ کرتا ہوں کہ قومی، عربی، اور اردو کی جامعہ ملک کی مختلف ریاستوں میں قائم کیا جائے۔ محترم چیرمن صاحب، عربی اور اردو میں ایک زبان نہیں ہے، بلکہ یہ ہمارے ملک کی ایک عظیم تریخ کا ورثہ ہے۔ اقوام متحدہ کی 6 آفیشل لینگویجیز میں عربی کو مانا گیا ہے اور یہ ہماری سافٹ پاور کے لئے اور عرب دنیا سے تعلقات کو فروغ دینے کے لئے ہماری تریخی ڈپلومیسی میں ایک بھت بڑا رول ادا کرتا ہے۔ چیرمن صاحب، دوسری طرف اردو کو ہماری آڑھویں شیڈیوں میں 22 آفیشل لینگویجیز میں جگہ دی گئی ہے۔ یہ زبان اس ملک میں پیدا ہوئی ہے۔ اس زبان نے انگریزوں کی آزادی کے خلاف انقلاب زندہ باد کا نعرہ دیا۔ منشی پریم چند کی کتاب سویں وطن پر انگریزوں نے پابندی لگائی تھی میں اس لئے کہ اس میں ملک کی حب الوطنی کا ذکر کیا گیا تھا۔

سر، آپ جانتے ہیں کہ اس ملک میں اردو بولنے والوں کی تعداد کم و 50 ہے۔ اس لئے میں حکومت سے اس بات کا مطالبہ کرتا ہوں کہ عربی اور اردو تعلیم کے فروغ کے لئے ملک کی مختلف ریاستوں میں اچھے انگلیسٹریکچر کے ساتھ ایک جامعہ کو قائم کیا جائے۔ حکومت کو یہ سماں چاہئے اور جاننا بھی چاہئے کہ میرے شہر حیدر آباد میں 1918ء میں دارالعلوم معارف نے بھگود گیتا کو عربی میں

ترجمہ کیا تھا۔ البرونی نے 11 ویں صدی میں اس وقت مہابھارت کے چند حصوں کو عربی میں ترجمہ کیا تھا۔ یہ بہت ضروری ہے، تاکہ تعلیمی لسانی کو فروغ دے سکیں۔ سر، میں اپنی بات کو ختم کرتا ہوں۔ آپ اردو شاعری کو جانتے ہیں، جو شعر میں ایک شعر کھاتھا

نڈی کا موڑ، چشمہ شیریں کا زیر و بم
چادر شبِ نجوم کی، شبِ نم کا رختِ نم
موتی کی آب، گل کی مہک، ماہ نو کا خم
ان سب کے امتراج سے پیدا ہوئی ہے تو
کتنے ہسیں افق سے ہویدا ہوئی ہے تو
لہجہ ملیح ہے کہ نمک خوار ہوں ترا
صحت زبان میں ہے کہ بیمار ہوں ترا
میں امید کرتا ہوں کہ حکومت اس بات پر غور کرے گی اور حیدر آباد میں جو مولانا آزاد اردو یونیورسٹی ہے، اس کی بھی ترقی کرے گی۔ بہت بہت شکریہ

SHRI PRABHAKAR REDDY VEMIREDDY (NELLORE): Thank you, hon. Speaker Sir, for giving me an opportunity to raise a matter of deep concern to lakhs of fishing families in Andhra Pradesh.

Sir, Andhra Pradesh, with a coastline of 974 kilometres, has the second longest coastline. Our main economy is with these fishermen families. As the whole country knows - this blue economy you can say - most of the aqua and marine products are from Andhra Pradesh. Most of them are exported out of the country. There is an issue regarding this in Andhra Pradesh.

Actually, fishermen in Juvvaladinne and Isukapalli in Nellore district have faced repeated intrusions by mechanised steel boats from Puducherry and Tamil Nadu, which enter Andhra Pradesh waters, destroy nets worth lakhs, seize their catch, and cause frequent conflicts resulting in severe financial loss and insecurity for the traditional fishermen of Andhra Pradesh.

Sir, because of these pressures, many of our traditional fishermen now aspire to shift towards deep sea fishing, where they can operate safely and productively. But the current subsidy framework under the Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana makes this transition extremely difficult. The unit cost of a deep sea vessel is Rs.120 lakh, with a subsidy of Rs.72 lakh for SC and ST fishermen, and only Rs.48 lakh for OBC fishermen. For most traditional families, this cost is simply beyond reach. As a result, even after the inauguration of the Juvvaladinne Fishing Harbour, which the Andhra Pradesh

Government has constructed, there are not enough deep sea boats to utilise the harbour fully. Fishermen are, instead, seeking support for medium-sized boats costing around Rs.60 lakh, which are easier to operate and maintain. Due to the financial impact of these vessels, they are not able to buy these boats which Tamil Nadu and Puducherry people are affording, and it costs about Rs.120 lakh, which create a lot of damage to our fishermen community.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): Kindly put your demand. What is your demand?

SHRI PRABHAKAR REDDY VEMIREDDY (NELLORE): Sir, I am concluding. Sir, I would request the Government to establish a joint inter-State coordination mechanism to continuously monitor boundary zones, prevent illegal entry of mechanised boats, and ensure real time protection of traditional fishermen. (1220/ANK/SNT)

Now, I will move to financial assistance and target support. Special financial packages must be provided to Andhra Pradesh's fishing community, particularly to support the transition towards deep sea fishing as the current fleet strength is insufficient to compete with neighbouring States. They do not have steel boats which the neighbouring States are using.

Andhra Pradesh's fishermen are hard working and vital to India's marine economy. They deserve safety, fair access to waters, better infrastructure, and a realistic pathway to deep sea fishing. I therefore urge the hon. Minister of Fisheries to take urgent steps to address cross-border fishing intrusions and revise vessel subsidy norms for Andhra Pradesh's fishermen.

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : माननीय इकरा चौधरी जी - उपस्थित नहीं।

श्रीमति भारती पारधी।

श्रीमती भारती पारधी (बालाघाट) : धन्यवाद सभापति महोदया मैं आज इस सदन में अपने संसदीय क्षेत्र बालाघाट-सिवनी की अद्वितीय प्राकृतिक धरोहर और विशेष रूप से सिवनी, जो विश्व प्रसिद्ध बाल नायक मोगली की कर्मभूमि रही है, को पर्यटन के एक प्रमुख केंद्र के रूप में विकसित करने के मुद्दे पर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहती हूँ।

अध्यक्ष महोदय, सिवनी का पेंच नेशनल पार्क पेंच नदी के तटवर्ती वन क्षेत्र और 'द जंगल बुक' की प्रेरणा स्थली होने के कारण राष्ट्रीय ही नहीं, अंतरराष्ट्रीय पहचान रखता है। दूसरी ओर, बालाघाट में स्थित कान्हा राष्ट्रीय उद्यान जिसे बाघों का हार्ड ग्राउंड और बारासिंघा की नर्सरी के रूप में भी जाना जाता है, जो मध्य भारत की पारिस्थितिकी व्यवस्था को मजबूत आधार प्रदान करता है। साथ ही, सिवनी के मुंडारा गाँव में देश की पवित्र नदी वैंगंगा का उद्गम, यह नदी जीवंत

कान्हा-पेंच कॉरिडोर का लगभग अधिकतम क्षेत्र निर्मित करती है, जो वन्यजीव संरक्षण और उससे जुड़े पर्यटन के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है।

महोदय जी, मेरा आग्रह है कि सिवनी, पेंच और कान्हा को विशेष 'टूरिज्म जोन' घोषित किया जाए। इससे पर्यटन को गति मिलेगी, तथा कान्हा के बिरवा एयर स्ट्रिप और पेंच के सुकतरा एयर स्ट्रिप के संचालन से क्षेत्र में रोजगार व विकास के नए आयाम खुलेंगे और पर्यटक आसानी से इन क्षेत्रों का अनुभव कर सकेंगे। इसलिए मेरी यह मांग मैं आपके समक्ष रखना चाहती हूँ। धन्यवाद।

माननीय सभापति : श्री गुरजीत सिंह औजला जी।

*SHRI GURJEET SINGH AUJLA (AMRITSAR): Thanks, Hon'ble Chairman sir, I would like to draw your attention towards Amritsar Railway Station. First of all, I convey my thanks to Hon'ble Railway Minister Ashwini Vaishnav ji and Bittu sahib that my 8 years old demand for providing land for Patti-Makhu rail line has been fulfilled. Actually, this land was to be provided by the state government but I had been insisting that owing to paucity of funds with the state government, the Central government should provide funds for this purpose which has now been fulfilled.

Now, my demand is that Amritsar is a tourist attraction visited by devotees and traders and keeping in view the religious importance of the place, a new railway station needs to be provided. Piyush Goyal ji had informed this House that the proposal for the new Railway station has been cleared but the flaws pointed by me in its design have still not been addressed. I, therefore, appeal to Sh Ashwini Vaishnav ji that the new station should be provided at the earliest. I am of the opinion that in order to promote this station, a tourist circuit should be prepared. A new rail line between Sultanpur Lodhi and Sri Goindwal sahib should be laid and a DEMU train should be introduced connecting Sultanpur Lodhi, Goindwal sahib, Tarantaran sahib, Amritsar sahib and Dera Baba Nanak which will benefit all the local students and labour class of the area. Also, in order to augment this circuit, the Beas-Kadian rail line should also be linked and in this way, Amritsar-Beas-Kadian-Amritsar may also become a circuit. At the time of war and also during Corona period, our tourism industry is adversely affected. I am of opinion that after the completion of this project, we would be able to establish a medical city in the coming times.

*Original in Punjabi

माननीय सभापति : जीरो आवर में एक ही विषय उठाया जाता है और आप कई विषयों का समावेश कर रहे हैं।

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर) : सर, इसके लिए रेलवे स्टेशन तो नया होना ही चाहिए। साथ में यह सर्किट भी कंप्लीट होना चाहिए। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. RABINDRA NARAYAN BEHERA (JAJPUR): Thank you, Chairperson Sir, for giving me this opportunity to put my views in 'Zero Hour'.

I am talking about my constituency Jajpur. Jajpur was the ancient capital of Utkal in the past. It is famous for Buddhism and ancient monuments. It is also famous for textiles and handloom products.

(1225/RAJ/RTU)

Sir, I am talking about Tussar production. In the area of Sukinda, lot of Tussar production is there. There is a village, namely, Gopalpur. It is my village. In ancient times, Chaitanya Prabhu visited Odisha and their community got settled on the banks of River Brahmani. Gopalpur is famous for Tussar sarees. They are preparing beautiful sarees, *utris* and other related products of Tussar.

My question to the hon. Minister of Textiles and Handlooms is whether the Government has any proposal for branding and capacity-building of weavers engaged in the profession of Tussar weaving in Jajpur District? My second question is regarding the steps taken or being taken in this regard. Is there any proposal by the Government to establish a Textile and Handloom Park in Gopalpur and Rasulpur blocks of Jajpur District. That is my question to the hon. Minister. Thank you, Sir, for giving me this opportunity.

सुश्री सयानी घोष (जादवपुर) : सभापति महोदय, मुझे सदन में यह बताते हुए गर्व महसूस हो रहा है कि West Bengal has witnessed remarkable growth in tourism sector and according to the India Tourism Data Compendium, 2025, West Bengal received 31 lakh international tourists in 2024. A 14.8 per cent rise from previous year makes it the second highest recipient of foreign tourists in the country after Maharashtra. ममता बनर्जी जी के नेतृत्व में आज बंगाल टूरिज्म सेक्टर में लीड कर रहा है। केन्द्र के डेटा के अनुसार Kolkata is one of the safest city. It is women-friendly, vegan-friendly and pocket-friendly. आज कल्चर से लेकर किंवजीन तक, हेरिटेज से लेकर फेस्टिवल तक बंगाल विदेशी पर्यटकों के लिए फेवरेट टूरिस्ट डेस्टिनेशन बन चुका है। पर इसके बावजूद आज भी कोलकाता के नेताजी सुभाष चन्द्र बोस इंटरनेशनल एयरपोर्ट

से यूएस और यूरोप के लिए डायरैक्ट फ्लाइट नहीं है। आज लोगों को अमेरिका और लंदन वाया दिल्ली, वाया मुंबई, वाया बंगलुरु वाया दोहा-दुबई आना-जाना पड़ता है।

सर, दस-दस घंटे का ले-ओवर रहता है। The entire travel itinerary becomes expensive, tedious and very difficult for the passengers. सर, कोलकाता एयरपोर्ट पर टेक्निकल ऑपरेशन्स के लिए बेलुगा एक्सएल जैसी एयरबस लैंड कर गई जो देश के किसी अन्य एयरपोर्ट पर लैंड नहीं कर पाई, तो infrastructure-wise, Kolkata airport is absolutely ready to accommodate and operate international flights.

सभापति महोदय जी, मैंने पहले भी इस मुद्दे को सदन में उठाया था, लेकिन सरकार का बंगाल के प्रति इतना सद्भाव और प्रेम है कि बंगाल से रिलेटेड कोई भी जरूरी मुद्दा संज्ञान में नहीं लेती है।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): Your demands are now well taken.

SUSHRI SAYANI GHOSH (JADAVPUR): That is why, this is the second time मैं आपके माध्यम से यही विनती करती हूँ कि कोलकाता से अमेरिका, लंदन, यू.के. और यू.एस. के लिए डायरैक्ट फ्लाइट्स का बंदोबस्त किया जाए।

HON. CHAIRPERSON: You have already made your point.

सुश्री सयानी घोष (जादवपुर) : सर, कोलकाता एयरपोर्ट को टूली रिकॉग्निशन ऑफ इंटरनेशनल एयरपोर्ट दिया जाए। जिस तरह से डेली पैसेंजर्स बंगाल में करते हैं, ऐसे फॉरेन ट्रैवेलर्स भी कर पाएं। सरकार इस चीज का संज्ञान ले और इसे निश्चित करें।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I wish to raise an urgent matter of grave public concern regarding the ongoing crisis in the Employees' Provident Fund (EPF) system, which is severely affecting lakhs of workers across the country. Sir, recent developments, policy ambiguities and delays in processing settlements have created widespread anxiety among employees, particularly those from the unorganised and the low-income sectors who depend on EPF as their primary social security.

Hon. Chairman, Sir, over the past months, beneficiaries have reported prolonged delays in the claim settlements, technical glitches on the EPFO portal and the unexplained rejections of withdrawal applications. Many employees, retired workers and dependents are unable to access their rightful savings at a time when household expenses, medical needs and loan liabilities are rising sharply.

Chairman, Sir, additionally, the lack of clarity surrounding interest crediting timeline, the slow roll-out of the Unified Member Portal and

unresolved disputes related to the higher pension option under the Supreme Court judgment have intensified confusion. Several pensioners are still awaiting confirmation or adjustment of their pension amounts, leaving them financially vulnerable.

(1230/AK/NK)

At a time when the economy is already burdening the working class with inflation, unemployment, and wage stagnation, such disruptions in the Provident Fund system amounts to an unjust denial of earned benefits of workers. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL) : What is your demand from the Government? Just mention your demand.

... (*Interruptions*)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I am mentioning it after a couple of sentences. ... (*Interruptions*)

The EPF is not a Government's grant. It is the hard-earned savings accumulated over decades and any delay or mismanagement deeply harms the social security of millions of families.

Therefore, I would urge the hon. Minister of Labour and Employment to immediately address the procedural delays and technical failures affecting EPF withdrawals and pension processing; issue a clear public clarification on interest crediting and the status of the higher pension scheme; and ensure accountability within EPFO to prevent recurrence of such distress. ... (*Interruptions*) This matter requires immediate attention of the House as it concerns the financial security and dignity of crores of workers across India.

Thank you, Chairperson Sir. ... (*Interruptions*)

*SHRI KALIPADA SAREN KHERWAL (JHARGRAM): Honorable Chairperson Sir, Greetings (Johar-Namaskar). Today I am raising an important issue in this August House and I am thankful to you for giving me this opportunity. Recently, the Central government had proposed to set up 85 NavodayaVidyalaya across the nation. It is a matter of great joy, as promotion of education is our responsibility. But, unfortunately, out of 85 not even a single NavodayaVidyalaya has been established in West Bengal. Last year, it was

* Original in Santhali

discussed that 28 NavodayaVidyalaya had to be set up in West Bengal, out of which only two had been worked upon, one of them is in my constituency Jhargram, and other one is in East Bardhaman. We are all aware that NavodalayaVidyalaya produces bright students, who are also doing well in the field of education, sports, and culture. Along with this, they are also capable of achieving success in the exams conducted at national level. Therefore, through you, I would like to request the Central government to keep aside the political discrimination and would ask that West Bengal should also get their deserving shares out of the proposed 85 NavodayaVidyalayaacross India. Moreover, the proposal to set up NavodayaVidyalaya in Jhargram should also be expedited at the earliest. Thank you.

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Sir, I am here to raise an important matter concerning MGNREGS related to Tamil Nadu and other States.

The Union Government has failed to release thousands of crores of rupees due to the States under the Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme (MGNREGS). This includes pending liabilities under both wage component as well as material component resulting in non-payment of wages to rural workers for several months; accumulation of unpaid material bills, pushing small vendors, SHGs, and rural suppliers into debt; severe financial distress in village Panchayats, which are unable to implement basic development works; audit objections and recovery proceedings being initiated against State officials for delays being entirely caused by the Union Government's non-release of funds; and disruption of the statutory guarantee of 100-days of work, violating the core objective of the MGNREGA.

In Tamil Nadu alone over Rs. 2,000 crore remains pending for many months despite repeated requests from the State Government. Similar crisis has been reported from several other States.

(1235/SRG/IND)

This non-release of funds has paralysed rural development activities, undermined Panchayati Raj Institutions, and caused widespread suffering for lakhs of poor families who depend on MGNREGS wages for survival.

This is an unprecedented, man-made crisis. It strikes at the federal structure, violates statutory obligations under MGNREGA, and inflicts economic hardship on the most vulnerable citizens of our country.

Today, when we are speaking here, at Jantar Mantar, all the officials from Clerk to BDOs etc. from across India are protesting for releasing this fund. I request the hon. Minister to meet those demonstrating staff who are the backbone of this whole rural development structure. The hon. Minister of Rural Development must meet them and address their grievances.

This Government is against the MGNREGS. Mr. Modi, since beginning, has always been against MGNREGS because this Scheme was brought by the UPA Government, guided by Mrs. Sonia Gandhi ji. This Scheme must be protected and anger of Mr. Modi against the poor must stop. Thank you.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): But it is a demand-driven Scheme. If the States will submit the utilization certificate and raise the demand, the Government of India will release funds.

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : सभापति जी, मैं आपका ध्यान लोकसभा क्षेत्र बलिया में रेल के विषय की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। जब देश आजाद हुआ, तब देश की आबादी लगभग 40 करोड़ के करीब थी। उस समय बलिया में ताजपुर रेलवे स्टेशन को स्टेशन का दर्जा प्राप्त था और गाजीपुर, बलिया के रेवती रेलवे स्टेशनों को भी स्टेशन का दर्जा प्राप्त था। आज हमारी आबादी 140 करोड़ हो गई है और देश की आबादी के इतने सालों बाद इन स्टेशनों को रेल स्टेशनों का दर्जा न देकर रेलवे हॉल्ट का दर्जा दे दिया गया है। मैं मांग करता हूं कि देश की आबादी कोरोना काल में घटी नहीं है और आज देश की आबादी 140 करोड़ है। जनपद बलिया के रेवती स्टेशन और जनपद गाजीपुर के ताजपुर स्टेशन, जो हॉल्ट के रूप में हैं, इन्हें पुनः रेलवे स्टेशनों का दर्जा दिया जाए। वहां टिकट काटने की सुविधा प्रदान की जाए। एक ट्रेन बलिया होकर मेहरधाम को जाती है। यह ट्रेन कोरोना काल से पहले इस्सूपर मोहंगाबाद और करीमदीन पुर में रुकती थी। कोरोना के बाद इस ट्रेन का स्टापेज करीमदीन पुर और इस्सूपर में बंद कर दिया गया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि कोरोना काल से पहले कमानी एक्सप्रेस जो इस्सूपर और करीमदीन पुर में रुकती थी, उसके दोबारा ठहराव की व्यवस्था आपके स्तर से दी जाए।

माननीय सभापति : सनातन पांडेय जी, आपका विषय उत्तर प्रदेश के बारे में अलग विषय था। यदि आप विषय बदलते हैं, तो चेयर से अनुमति ले लिया कीजिए।

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : सभापति जी, मैंने लिखकर दे दिया था।

माननीय सभापति : ठीक है।

श्री दोरागा प्रसाद सरोज जी।

श्री दरोगा प्रसाद सरोज (लालगंज) : सभापति जी, मैं आपके माध्यम से केंद्र सरकार और उत्तर प्रदेश सरकार, दोनों का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र लालगंज और जनपद आजमगढ़ और बलिया, गाजीपुर, मऊ की अत्यंत गंभीर समस्या की तरफ दिलाना चाहता हूं।

महोदय, विगत माह में मेरे क्षेत्र में धान की फसल अतिवृष्टि के कारण व्यापक स्तर पर नष्ट हो गई। किसान भाइयों ने बहुत मेहनत से फसल तैयार की थी, लेकिन लगातार अतिवृष्टि ने उनकी मेहनत पर पानी फेर दिया। इतना ही नहीं, वर्षा के बाद जो धान खड़ा था, उसे भी सैनिक नामक कीट ने काटकर जमीन पर फैला दिया, जिससे हजारों किसानों की आजीविका पर गंभीर संकट आ गया है। सबसे चिंताजनक बात यह है कि अब तक न ही केंद्र सरकार की ओर से और न ही राज्य सरकार की ओर से किसी प्रकार की अनुदान राहत पैकेज की घोषणा नहीं की गई है। किसान पूरी तरह टूट चुका है। उनके सामने अगली बुआई का संकट भी खड़ा है। उन्नतशील बीज समय पर उपलब्ध नहीं हो पाए हैं और अतिवृष्टि के कारण गेहूं की बुआई भी बाधित है। अतः ऐसे समय में मेरी मांग है कि इस प्राकृतिक आपदा से हुए नुकसान का तुरंत सर्वेक्षण कराया जाए। केंद्र और राज्य सरकारें मिलकर प्रभावित किसानों को समुचित और त्वरित मुआवजा दें। आगामी रबी फसल के लिए उन्नतशील बीज की उपलब्धता सुनिश्चित की जाए ताकि किसान पुनः खड़ा हो सके। किसान हमारे देश का अन्नदाता है। यदि वह संकट में है तो प्रदेश और देश दोनों संकट में हैं। इस मुद्दे को तत्काल गंभीरता से लेते हुए राहत कार्य सुनिश्चित किया जाए।

(1240/KDS/SM)

श्री छोटे लाल (रॉबर्ट्सगंज): धन्यवाद सभापति जी। आज लोक महत्व के मुद्दे के तहत मैं वन अधिकार कानून के विषय को उठाना चाहता हूं। हमारे संसदीय क्षेत्र रॉबर्ट्सगंज, सोनभद्र, चंदौली, चकिया, नवगढ़, वन विभाग द्वारा, रेंजर्स द्वारा गरीबों, आदिवासियों का घर गिराया जा रहा है। पुश्तैनी वन की जमीन, वन अधिकार के तहत पट्टा नहीं दिया गया, उल्टे उन्हें मार-पीट कर भगाया जा रहा है तथा कहा जा रहा है कि – ‘जमीन छोड़कर भाग जाओ, वरना मुकदमे में फंसा देंगे।’ वन अधिकार कानून के तहत सोनभद्र में गरीबों, दलितों, आदिवासियों को नियमानुसार पट्टा नहीं दिया जा रहा है एवं वन अधिकार कानून का उल्लंघन किया जा रहा है। वन अधिकार कानून के तहत आदिवासियों को कब्जे के आधार पर ज्यादा से ज्यादा जमीन पट्टे के रूप में दी जाए और फिर से री-सर्वे कराकर सभी आदिवासियों को पट्टा दिया जाए, यह मेरी आपसे मांग है। माननीय श्रद्धेय स्वर्गीय मुलायम सिंह जी जब उत्तर प्रदेश के मंत्री थे, तब कांग्रेस पार्टी से बात करके वर्ष 2006 में वन अधिकार कानून लाया गया था ताकि आदिवासियों, गरीबों, दलितों को वन अधिकार के तहत पट्टा मिलेगा। आज उल्टे उन्हें मार-पीट कर भगाया जा रहा है, जेल में डाला जा रहा है तथा जो अन्य गरीब लोग हैं, उनसे पिछले 75 सालों का रिकॉर्ड मांगा जा रहा है। अंतः इसमें संशोधन किया जाए। धन्यवाद।

DR. RICKY A. J. SYNGKON (SHILLONG): Mr. Chairperson, before I raise a matter of public interest, I would kindly request you to permit me to speak on another subject, because the subject I had mentioned earlier was already

addressed by me yesterday. So, I humbly ask you to allow me to speak on this very important issue.

Sir, through you, I wish to draw the attention of the Ministry of Education to the state of affairs in one of the oldest central universities of Northeast, namely the North Eastern Hill University. For 392 days, the present Vice-Chancellor has been absent from the University, yet he continues to draw his salary. It is further unfortunate that this Vice-Chancellor, Prof. P.S. Shukla, continues to interfere in the day-to-day functioning of the university, causing immense distress to the institution. Therefore, through you, I demand that this Vice-Chancellor be removed immediately.

I would also like to bring to the notice of this House that an inquiry team was constituted by the Ministry of Education. It has been a year, yet the inquiry report has still not been submitted, and I urge upon the concerned Ministry to place the report before this House. For the welfare of this great university, I strongly demand that the Government should remove this incompetent Vice-Chancellor and appoint a new one so that the university may emerge from its present crisis and continue to focus on teaching and research for the benefit and well-being of all its stakeholders. Thank you very much.

(1245/GM/CS)

SHRI YADUVEER WADIYAR (MYSORE): Hon. Chairperson, Sir, I had brought to the attention of this august House in the last Session the complete failing of law and order in our State of Karnataka. We have had incidents where police stations have been attacked and it has gone unchecked. We have had multiple incidents where there has been stone-pelting on Ganesh processions. There has been a big drug bust that happened in my own city with an MDA manufacturing incident which not our State police, but outside police came and uncovered. This is having a direct impact on local economies, particularly in Hampi which of course is our cultural centre and inspiration today for the entirety of Karnataka's heritage. The alarming decline of nearly 80 per cent in foreign tourism in Hampi over the last year has caused serious harm to local businesses there. I would urge the Ministries concerned to develop integrated tourism infrastructure that strengthens on-ground safety and security mechanisms in and around these tourist sites and also the essential infrastructure that comes with it. Sanitation, connectivity,

accommodation, emergency response services also need to be strengthened within the same framework. Additionally, local communities can be engaged to build a responsible and inclusive tourism ecosystem. Such immediate action will definitely help as we have lost much of our confidence in the State's ability, especially concerning law and order and the multiple incidents which are causing direct harm to local economy. The Centre's urgent intervention in this matter will be much appreciated. Thank you.

श्री तनुज पुनिया (बाराबंकी) : महोदय, आपने मुझे शून्यकाल में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मैं आपके माध्यम से खरबूजे की खेती करने वाले किसानों की पीड़ा को आज सदन में रखना चाहता हूँ। हमारे क्षेत्र बाराबंकी और आसपास के क्षेत्रों में खरबूजे की खेती बहुत भारी संख्या में किसान करते हैं। उनकी समस्या यह है कि एक जो सबसे मीठा खरबूजा आता है, वह ताइवानी वैरायटी का आता है। यहां दिल्ली तक आता है, जिसे लोग मीठा खरबूजा कहते हैं। वे कहते हैं कि मीठा वाला खरबूजा लेकर आना। वह खरबूजा ताइवानी वैरायटी का होता है। उसमें ताइवानी बीज की आवश्यकता होती है। पिछले से पिछले वर्ष लगभग तीन विवंटल से ज्यादा ताइवानी बीज की खपत केवल बाराबंकी में हुई थी, लेकिन इस वर्ष क्योंकि 1,06,000 रुपये प्रति किलो का यह बीज मिलता है और इसकी ब्लैक मार्केटिंग हो रही थी। लगभग 1.5 लाख रुपये से लेकर पौने दो लाख रुपये और दो लाख रुपये प्रति किलो तक भी यह बीज ब्लैक में बेचा गया। प्रशासन का मैं धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने रेड की, ब्लैक मार्केटिंग खत्म करवायी, लेकिन जो प्राइवेट कंपनी इस बीज को बेच रही थी, वह पूरे बाराबंकी से विद्धा कर गई और उसने एक विवंटल से ज्यादा बीज एमआरपी रेट पर नहीं बेचा। जो ब्लैक मार्केटिंग में दो लाख रुपये तक देने को तैयार था, वह बीज उसी को मिल रहा था। उसके बाद भी नकली बीज मिलने की बहुत शिकायतें आयीं। उसके बाद पहली बार पिछले वर्ष देखा गया कि एक नया विल्ट वायरस होता है। वह खरबूजे की फसल में लगा और पूरी की पूरी फसल बर्बाद हो गयी। उसे फ्यूजेरियम विल्ट वायरस कहते हैं। इसमें किसानों को बहुत ज्यादा नुकसान हुआ। सरकार से बोला गया कि इसमें कुछ मुआवजा या बीमा की राशि किसानों को दी जाए, लेकिन उन्होंने नीतिगत विषय बताकर इसे खारिज कर दिया।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह निवेदन है कि खरबूजे और तरबूज की खेती करने वाले किसानों को बीमा और मुआवजे के दायरे में लाया जाए ताकि आने वाले समय में इनको परेशानी न हो। जो प्राइवेट कंपनी इस ताइवानी बीज को या जो भी जरूरत का बीज है, उस बीज को सही रेट पर, अपने एमआरपी पर, जितनी किसान को जरूरत हो, उतना देने का कोई प्रावधान करें। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : श्री गणेश सिंह - उपस्थित नहीं।

श्री प्रदीप पुरोहित जी।

श्री प्रदीप पुरोहित (बारगढ़) : महोदय, धन्यवाद।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र ओडिशा के झारसुगड़ा जिले में बड़े औद्योगिक प्रतिष्ठानों जैसे वेदांता, रूगटा, भूषण पावर एंड स्टील, एमएसपी मेटालिक्स और अल्ट्राटेक द्वारा किए जा रहे गंभीर पर्यावरणीय उल्लंघनों एवं श्रमिक कानूनों के खुलेआम खनन की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

(1250/MNS/HDK)

झारसुगड़ा को ओडिशा का पावर हाउस कहा जाता है, परंतु आज यह क्षेत्र अत्यधिक वायु प्रदूषण, दूषित जल स्रोत और तेजी से गिरते भू-जल स्तर के कारण गंभीर जन स्वास्थ्य संकट का केंद्र बन चुका है। स्थानीय नागरिकों, जन-प्रतिनिधियों और संगठनों द्वारा निरंतर शिकायत के बावजूद न राज्य और न ही केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड इस पर प्रभावी कार्रवाई कर पाए हैं। नागरिकों के गंभीर आरोप हैं कि कुछ अधिकारियों और उद्योगपतियों के बीच मिली-भगत के चलते निरीक्षण औपचारिकता भर रह गया है और उद्योग मनमाने तरीके से पर्यावरण मानकों का उल्लंघन कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त इन उद्योगों में बड़ी संख्या में बाहरी राज्यों और जिले के श्रमिकों को बिना पंजीकरण, बिना वैधानिक अनुमति और बिना सुरक्षा मानकों के लगाया जा रहा है, जो श्रम कानून और इंटर स्टेट माइग्रेंट वर्कर्स एक्ट का स्पष्ट उल्लंघन है। स्थानीय मजदूरों की भागीदारी न्यूनतम स्तर पर है, जिससे स्थानीय युवाओं के रोजगार अधिकार गंभीर रूप से प्रभावित हो रहे हैं। कई इलाकों में श्रमिकों को बिना सुरक्षा उपकरण के खतरनाक वातावरण में काम करने को मजबूर किया जा रहा है। इन परिस्थितियों में प्रदूषण, धूल, दूषित जल और श्रम कानून उल्लंघन से बच्चों, बुजुर्गों तथा ग्रामीण समुदाय पर गंभीर स्वास्थ्य प्रभाव पड़े हैं।

अतः मैं केंद्र सरकार से आग्रह करता हूँ कि वरिष्ठ अधिकारियों की एक उच्च स्तरीय जांच समिति गठित कर पर्यावरण एवं श्रम कानून उल्लंघन की व्यापक जांच करायी जाए और दोषी उद्योगों पर कठोर कार्रवाई सुनिश्चित की जाए। धन्यवाद।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : श्रीमती मंजू शर्मा जी।

श्रीमती मंजू शर्मा (जयपुर) : सभापति महोदय, धन्यवाद।

मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान एक अति महत्वपूर्ण विषय की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। देश में चारागाह की भूमि, वन भूमि, नगरपालिका भूमि, नगर निगम की भूमि, विकास प्राधिकरण की भूमि और अन्य विभागों की भूमियां कब्जाधारियों ने अपने कब्जे में लेकर अनाँथराइज्ड कॉलोनियां काट दी हैं, जिन पर लोगों ने मकान भी बना लिए हैं। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि देश में ऐसी कितनी भूमि है और राजस्थान की राजधानी जयपुर में इस प्रकार की कितनी भूमि है, जिन पर अतिक्रमणकारियों ने कब्जा करके पट्टे काटकर कॉलोनियां बसा दी हैं। सरकार द्वारा अपनी भूमि को चिह्नित कर अतिक्रमणकारियों से बचाना चाहिए, ताकि वह भूमि जनहित के काम में आ सके और इसमें जो व्यक्ति अपने जीवन भर की पूँजी लगाकर अपना मकान खरीदते हैं, जमीन खरीदते हैं, इससे उनको बचाया जा सके, क्योंकि बाद में बहुत परेशानियां आती हैं।

मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि राज्य की भूमि हो या केंद्र की भूमि हो, सरकार को अपने संरक्षण में लेनी चाहिए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति : डॉ. रानी श्रीकुमार।

*DR. RANI SRIKUMAR (TENKASI): (Hon Chairman Sir, Vanakkam. During the last four and half years since the day our Hon “Dravidian Model” Chief Minister of Tamil Nadu Shri. M. K. Stalin came to power, several schemes have been formulated for the Hindu Religious and Endowment Department. Till Today, holy consecration (Kumbabishekam) has been organized in more than 3935 temples of Tamil Nadu. As many as 8024 acres of temple land have been protected by the State Government from encroachers and encroachments. For up-gradation and renovation work in 352 ancient temples, approximately Rs. 560 crore has been allocated by the State government of Tamil Nadu. Another achievement is that Car festivals which have not been organized for the last 150 years has been organized by the present Government of Tamil Nadu. Every year approximately Rs.120 crore has been allocated for providing free food (Annadanam) in temples which has benefited approximately 3 Crore and 65 lakh devotees. Hon. Chairman Sir, Hon. Chief Minister of Tamil Nadu has devised several schemes with a view of ensuring the people of Tamil Nadu to worship and follow their religious practices peacefully and with freedom. This is the practice which we even follow today. Nobody should teach us on how to worship our God of Tamil, Lord Murugan and what are the associated rituals. There is peace and tranquility prevailing in Tamil Nadu. In this scenario, some communal forces are trying to spread false propaganda for dividing the people and to make it a land of riots by disturbing its peace and tranquility. This will never be acceptable for the people of Tamil Nadu. Our Hon. Chief Minister has been implementing several schemes in a secular manner. Will these schemes be implemented in other states by the Union government, getting inspiration from the functioning Tamil Nadu? Hon. Chairman Sir, Can you emulate Tamil Nadu?)

(1255/PS/RV)

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): You have already made your point.

Now, Shri K. C. Venugopal ji.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: During ‘Zero Hour’, you are well aware of it.

... (*Interruptions*)

* Original in Tamil

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude.

DR. RANI SRIKUMAR (TENKASI): (I want to categorically state that if Lord Muruga smiles at Tirupparankundram and the sound of his laughter will be echoed not only in Tiruttani but also in Delhi. Tamil Nadu will fight against communal forces. Tamil Nadu will definitely win.)

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Hon. Chairperson Sir, thank you for giving me this opportunity.

Sir, I wish to invite the attention of this august House to one of the important meetings which had happened 100 years ago. Two great souls of our country, Mahatma Gandhi ji and Sree Narayana Gurudev, met in Sivagiri on 12th March, 1925. That was a great meeting. The meeting of Mahatma Gandhi ji with Sree Narayana Gurudev at Sivagiri created a big impact not only on the entire Kerala society but on the South Indian society.

Sir, Gandhi ji travelled to Sivagiri during the Vaikom Satyagraha, a struggle against caste discrimination. There, he met Sree Narayana Guru, who had already shaken the foundations of caste inequality with his message: 'One Caste, One Religion, One God for Man'.

*('One caste one religion one god for humans this is what Sree Narayana Guru told us.)

Hon. Chairperson, Sir, this meeting was simple, but it was powerful. Two great minds sat together and spoke about the biggest questions of their time – untouchability, equality, education, dignity, and non-violence. Their conversation became a turning point in India's fight for social justice. When Gandhi ji asked whether the scriptures justified untouchability, Guru clearly said: "No." When Gandhi ji spoke of different castes, Guru replied with a beautiful truth:

"Leaves may be of different sizes, but they all taste the same."

It is a simple line but a complete rejection of caste superiority. It touched Gandhi ji deeply and changed the way India looked at equality.

Sir, Gandhi ji spent the night at Sivagiri. He saw children of all castes studying together, praying together, and growing together. He said it was one of the greatest privileges of his life to meet and learn from him.

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude. What is your demand?

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, I have only one or two points to make.

Sir, this meeting was not just a moment in history; it was India's moral compass. It told us that freedom means nothing without equality and that social reform is as important as political independence.

*Original in Malayalam

Sir, my request to the Government is, they should honour this historic centenary by issuing a commemorative postage stamp and a commemorative coin marking the Gandhi-Sree Narayana Guru meeting.

(Sir, Quote by Gurudevan :

Meaning – This is an ideal country where the people live in brotherhood without the discrimination of caste and religion.

In reality the philosophy of Gurudeva which influenced Kerala as well as South India is still prevalent in Kerala. Sir, so what I want to convey is that a coin and a stamp should be issued by the government to commemorate the meeting between Sree Narayana Guru, the hero of renaissance in Kerala and Mahatma Gandhi who lead Indian Independence movement.)

HON. CHAIRPERSON: Thank you. Your point is already very well taken.

Now, Shri Anurag Singh Thakur ji

... (*Interruptions*)

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): (Sir, through you, I request the Central Government to take decision regarding the same.)

(1300/SNL/MY)

SHRI ANURAG SINGH THAKUR (HAMIRPUR): Thank you, hon. Chairman Sir. I would like to raise a very important issue where one State in India has become a symbol of 'anti-Sanatan Dharma'. Their Ministers are making statements against *Sanatan Dharma*. They objected when the hon. Prime Minister was doing his duty for the Ram Temple.

At that time, the temple doors were shut, and people were forced to approach the Court to reach the temple. Even now, the Madurai Bench of the Madras High Court has strongly come down on the Tamil Nadu Government, accusing officials of deliberately ignoring its order on lighting the '*Karthigai Deepam*' lamp at Madurai's Thirupparankundram Temple.

Sir, there are *lathis* for the devotees. Hindus are *lathi* charged despite the Court order, they are not allowed to light the lamp ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): I have given adequate opportunity to your party Members also. Now, he was allowed to raise his issue, you cannot disturb like this. If I have given the permission to Shri Anurag Thakur ... (*Interruptions*)

SHRI ANURAG SINGH THAKUR (HAMIRPUR): Sir, the order is breached, the contempt has been committed ... (*Interruptions*)

1301 hours

(*At this stage, Dr. Kalanidhi Veeraswamy, Dr. T. Sumathy alias Thamizhachi*

Thangapandian and some other hon. Members came and stood near the Table)

माननीय सभापति : सभा की कार्यवाही दो बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

1302 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा चौदह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

(1400/MLC/SMN)

1402 बजे

लोक सभा चौदह बजकर दो मिनट पर पुनः समवेत् हुईं
 (श्रीमती संध्या राय पीठासीन हुईं)

नियम 377 के अधीन मामले

1403 बजे

माननीय सभापति : श्री मुकेश राजपूत जी - उपस्थित नहीं।

श्री के.सुधाकर जी - उपस्थित नहीं।

डॉ. राजेश मिश्रा जी - उपस्थित नहीं।

श्री मुकेश राजपूत जी।

**Re: Expansion and development of Mohammadabad Air strip in
Farrukhabad into a full fledged Airport.**

श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद) : मैं माननीय नागर विमानन उड़ान मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र फर्रुखाबाद मोहम्मदाबाद में स्थित हवाई पट्टी का विस्तार कर हवाई अड्डा के रूप विकसित किया जाए। फर्रुखाबाद में इसी हवाई पट्टी से लगभग 5 किलोमीटर की दूरी पर खिमरेपुर पर औद्योगिक क्षेत्र है जहां पर बहुराष्ट्रीय कम्पनियां निवेश कर रही हैं। इसी हवाई पट्टी से 8 किलोमीटर दूर बाबा नीम करोली धाम एवं हवाई पट्टी से ही लगभग 12 किलोमीटर की दूरी पर बौद्ध तीर्थ स्थल संकिसा है, जो कि अंतर्राष्ट्रीय बौद्ध परिपथ का हिस्सा है। इसके अलावा फर्रुखाबाद आलू एवं मक्का उत्पादन का विश्वस्तरीय हब है तथा कपड़ों पर ब्लॉक प्रिंटिंग और ज़रदोज़ी का विश्व प्रसिद्ध कार्य होता है। व्यापारिक एवं धार्मिक हब होने के कारण फर्रुखाबाद में देश-विदेश से व्यापारियों एवं श्रद्धालुओं का आवागमन लगा रहता है, लेकिन सुविधाओं का अभाव है। इस हवाई पट्टी को हवाई अड्डे के रूप में विकसित होने से व्यापारियों, श्रद्धालुओं को सुविधा होगी। मेरा पुनः माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि फर्रुखाबाद के मोहम्मदाबाद स्थित हवाई पट्टी को हवाई अड्डे के रूप में विकसित करने का कष्ट करें ताकि फर्रुखाबाद विकास के पथ की ओर बढ़ सके।

(इति)

(1405/YSH/RP)

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : श्री ज्ञानेश्वर पाटील जी – उपस्थित नहीं।

श्री गजेन्द्र सिंह पटेल जी – उपस्थित नहीं।

श्री विष्णु दयाल राम जी – उपस्थित नहीं।

श्री अजय भट्ट जी – उपस्थित नहीं।

श्री बलभद्र माझी जी – उपस्थित नहीं।

श्री रामवीर सिंह बिधूड़ी जी – उपस्थित नहीं।

Re: Need to set up Trauma Centres at Ekna and Bhagwanpur hat in Saran and Siwan districts of Bihar

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : सभापति महोदया, महाराजगंज लोकसभा, बिहार मेरा संसदीय क्षेत्र है। मेरे क्षेत्र के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या - 531 (NH-531) के किनारे जिला-सारण (छपरा) में एकमा तथा राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या - 331 (NH-331) के किनारे जिला-सिवान में भगवानपुर हाट स्थित है। यह दोनों स्थल मेरे संसदीय क्षेत्र का अतिव्यस्ततम बाजार है। उपर्युक्त राष्ट्रीय राजमार्गों पर प्रतिदिन हजारों-हजार की संख्या में अनेकों प्रकार के वाहनों का आवागमन होता है। इस परिस्थिति में आए दिन कई छोटी-बड़ी दुर्घटनाएं होती रहती हैं। जिसमें तत्काल उचित उपचार के अभाव में कई दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों की मृत्यु भी हो जाती है, क्योंकि दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों के इलाज हेतु ट्रॉमा सेंटर जैसे कोई अस्पताल की सुविधा नहीं है। अतः भारत सरकार के स्वास्थ्य मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के एन-एच 531 के किनारे एकमा एवं एन-एच 331 के किनारे भगवानपुर हाट में एक-एक ट्रॉमा सेंटर स्थापित किया जाए, ताकि आए दिन दुर्घटनाओं में अति गंभीर रूप से घायल मरीजों का तत्काल उचित उपचार करवाकर के उनका जीवन बचाया जा सके।

(इति)

माननीय सभापति : श्रीमती कलाबेन मोहनभाई देलकर जी – उपस्थित नहीं।

श्री लुम्बा राम जी – उपस्थित नहीं।

श्री मितेश पटेल (बकाभाई) जी – उपस्थित नहीं।

श्री राजमोहन उन्नीथन जी – उपस्थित नहीं।

श्री उम्मेदा राम बेनीवाल जी – उपस्थित नहीं।

श्री वामसि कृष्णा गद्वाम जी – उपस्थित नहीं।

Re: Need for new train services between Jind and Gohana in Haryana to Ringas in Rajasthan

श्री सतपाल ब्रह्मचारी (सोनीपत) : सभापति महोदया, मैं आपका ध्यान हरियाणा के जींद एवं गोहाना क्षेत्र से राजस्थान के रींगस तक ट्रेन सेवा प्रारंभ किए जाने की अत्यंत आवश्यक मांग की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। वर्तमान में इन क्षेत्रों के यात्रियों को धार्मिक यात्राओं, शिक्षा, व्यापार तथा रोजगार के उद्देश्य से राजस्थान विशेषकर रींगस, खाटू श्याम जी, सीकर एवं जयपुर की यात्रा हेतु लंबी दूरी सड़क मार्ग से करनी पड़ती है। रेल सेवा उपलब्ध न होने से यात्रियों को अतिरिक्त समय, अधिक किराए और असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। यह क्षेत्र धार्मिक व पर्यटन दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है और प्रतिवर्ष लाखों श्रद्धालु एवं पर्यटक श्री खाटू श्याम जी धाम के लिए आते हैं। यदि जींद-गोहाना-रींगस के बीच ट्रेन सेवा शुरू की जाती है तो यह न केवल जनता के लिए सहूलियत देगी, बल्कि क्षेत्रीय आर्थिक एवं सामाजिक विकास को भी गति मिलेगी। अतः मेरी विनम्र प्रार्थना है कि रेलवे मंत्रालय इस मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए जींद और गोहाना से रींगस के लिए नई रेल सेवा प्रारंभ करने अथवा उपलब्ध ट्रेनों का विस्तार करने की कृपा करें।

(इति)

(1410/STS/VPN)

Re : Need to include Nawalgarh railway station in Jhunjhunu, Rajasthan under Amrit Bharat Station Scheme.

श्री बृजेन्द्र सिंह ओला (झुन्झुनू) : माननीय सभापति महोदया, नवलगढ़ रेलवे स्टेशन मेरे संसदीय क्षेत्र झुन्झुनू सहित शेखावाटी क्षेत्र का हैरिटेज सिटी रेलवे स्टेशन है। इसका धार्मिक, सांस्कृतिक एवं पर्यटन की दृष्टि से विशेष महत्व है। लोहार्गल में अस्थि विसर्जन हेतु प्रतिवर्ष बड़ी संख्या में श्रद्धालु आते हैं। साथ ही लोहार्गल मेला, मालकेतु परिक्रमा, रामदेवजी का लखी मेला जैसे प्रमुख आयोजन यहाँ लाखों श्रद्धालुओं और देश-विदेश से आने वाले पर्यटकों को आकर्षित करते हैं।

महोदय, नवलगढ़ तेजी से सीमेंट निर्माण हब के रूप में विकसित हो रहा है, जिससे भविष्य में इस क्षेत्र में यात्री एवं माल-परिवहन दोनों की आवश्यकता और बढ़ेगी। बावजूद वर्तमान में नवलगढ़ स्टेशन पर आधारभूत सुविधाओं का अभाव है। यहाँ दो प्लेटफॉर्म हैं और एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म जाने के लिए फुट ओवरब्रिज नहीं है। यात्री पटरियों को पार करके एक से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाते हैं। इस स्टेशन का प्लेटफॉर्म लंबी ट्रेनों के लिए भी छोटा है।

अतः महोदय मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि वह नवलगढ़ रेलवे स्टेशन को तत्काल अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल कर इसे हैरिटेज लुक प्रदान करते हुए, इसका पुनर्विकास किया जाए। ताकि क्षेत्र की आम जनता, श्रद्धालुओं, पर्यटकों और व्यापारियों को उपयुक्त रेल सुविधाओं का सुरक्षित और बेहतर तरीके से लाभ मिल सके।

(इति)

माननीय सभापति श्रीमती संध्या राय (पीठासीन) : श्री मुरारी लाल मीना जी- उपस्थित नहीं।

श्री देवेश शाक्य जी।

Re : Need to declare State Highway No. 31 and MDR 86 in Uttar Pradesh as National Highways along with their upgradation to four-laning roads.

श्री देवेश शाक्य (एटा) : मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान अपनी संसदीय निर्वाचन-क्षेत्र की दो अत्यंत महत्वपूर्ण सड़कों—'एटा-टूंडला राज्य राजमार्ग संख्या 31' तथा 'एम.डी.आर. 86W / अतरौली-कासगंज मार्ग'—की अत्यंत जर्जर और असुरक्षित स्थिति की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। पिछले तीन-चार वर्षों में इन दोनों मार्गों पर सड़क दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है, जिसमें कई नागरिकों की मृत्यु हुई है तथा बड़ी संख्या में लोग गंभीर रूप से घायल हुए हैं। इन मार्गों पर भारी वाहनों की निरंतर आवाजाही, संकरी चौड़ाई, टूटे किनारे, गड्ढे, अपर्याप्त प्रकाश व्यवस्था और आवश्यक सुरक्षा चिन्हों का अभाव—ये सभी कारण मिलकर दुर्घटनाओं की गंभीर स्थिति उत्पन्न कर रहे हैं। बरसात के समय यह स्थिति और अधिक भयावह हो जाती है। 'MDR 86W' का महत्व इस कारण और बढ़ जाता है कि यह मार्ग 'पनईठी में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 34 (NH-34)' से जुड़ता है, जिससे क्षेत्रीय कनेक्टिविटी, परिवहन दबाव और व्यापारिक गतिशीलता में लगातार वृद्धि हुई है। इस बढ़ते ट्रैफिक को संभालने के लिए वर्तमान संरचना बिल्कुल अपर्याप्त हो चुकी है।

अतः मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि इन दोनों मार्गों का 'तत्काल सर्वेक्षण', 'फोर-लेनिंग' तथा आवश्यकतानुसार इन्हें 'राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित' करने पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाए, ताकि जन-सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

(इति)

(1415/MM/UB)

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : श्री लालजी वर्मा - उपस्थित नहीं।

श्री खलीलुर रहमान - उपस्थित नहीं।

श्रीमती बाग मिताली - उपस्थित नहीं।

डॉ. कलानिधि वीरास्वामी जी।

Re: Need for expansion of runway and augmentation of other infrastructure at Salem Airport in Tamil Nadu.

DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH): The Salem Airport in Tamil Nadu currently has a runway length of 1800 metres, which restricts the operation of larger aircraft and limits the number of direct flights to major metropolitan cities. With the recent surge in passenger traffic and increased economic activities in the Salem region—including industrial development, educational institutions, and growing tourism—the existing infrastructure is proving inadequate. There is a strong and growing demand from the public and local stakeholders for the expansion of the Salem Airport runway to 3000 metres, which would enable the airport to handle larger aircraft, improve regional connectivity, and promote economic development. I, therefore, urge the Union Ministry of Civil Aviation to consider this matter on priority and take necessary steps for the expansion of the runway and related infrastructure at Salem Airport.

(ends)

Re: Need to set up a Central Armed Police Force (CAPF) training centre in Uttarandhra region of Andhra Pradesh.

*SHRI APPALANAIDU KALISETTI (VIZIANAGARAM): I wish to draw the attention of the Government to an urgent matter concerning the welfare of thousands of serving and retired personnel of the CAPF belonging to the Uttarandhra region, particularly Srikakulam and Vizianagaram districts. This belt has a proud and longstanding tradition of sending youth to serve in the BSF, CRPF, CISF, ITBP, SSB and Assam Rifles. From the agency mandals of Vizianagaram to the coastal areas of Srikakulam, every village has contributed brave men and women to the nation's internal security. It is estimated that nearly one lakh CAPF families reside in Srikakulam district alone, and a substantial number in Vizianagaram, especially around Cheepurupalli, Bobbili and Parvathipuram. Despite this distinguished service record, the region lacks essential CAPF infrastructure. Families must travel to distant cities for welfare services such as medical care, pension and grievance redressal, educational support, and access to KPKB canteen facilities. I urge the Ministry of Home Affairs to establish CAPF training centres, divisional or sector offices, and Separated Family Accommodation (SFA) quarters at key railway-linked locations including Ichchapuram, Sompeta, Palasa, Naupada, Srikakulam Road, Cheepurupalli, and Vizianagaram. This will provide timely support to CAPF families and encourage local youth aspiring to serve the nation.

(ends)

माननीय सभापति : श्री संजय हरिभाऊ जाधव - उपस्थित नहीं।

श्री ई. टी. मोहम्मद बशीर - उपस्थित नहीं।

श्री राजकुमार रोत - उपस्थित नहीं।

श्री सुनील दत्तात्रेय तटकरे - उपस्थित नहीं।

* Original in Telugu

Re: Need to provide compensation as per new land acquisition policy to the people whose lands have been acquired for establishment of power plant in Musamudi and Bhumka villages in Madhya Pradesh

डॉ. राजेश मिश्रा (सीधी) : सभापति महोदया, मेसर्स आर्यन पॉवर जनरेशन प्राइवेट लिमिटेड कंपनी को पॉवर प्लांट स्थापित करने हेतु ग्राम मूसामूड़ी के 374 खातेदारों की निजी भूमि एवं मध्य प्रदेश शासन की एकड़ भूमि अर्जित की गयी। इसी प्रकार ग्राम भुमका के 137 खातेदारों की निजी भूमियाँ मध्य प्रदेश शासन कि भूमि का अर्जन किया गया। दोनों ग्रामों के कुल 511 खातेदारों की कुल 935.42 एकड़ एवं दोनों ग्रामों के मध्य प्रदेश शासन की कुल 133.00 एकड़। खातेदारों और मध्य प्रदेश शासन की भूमि को मिला कर कुल 1068.42 एकड़ भूमि का अर्जन किया गया, इस अर्जन को किये हुए भी लगभग 15 वर्ष हो गए हैं। अर्जित की गयी भूमि में से लगभग 650 एकड़ भूमि आदिवासी परिवार की है, लगभग 75 एकड़ भूमि पिछड़े वर्ग के परिवारों की है तथा लगभग 250 एकड़ भूमि सामान्य वर्ग (जो अन्य गावं के निवासी हैं) के परिवारों की है। मेरा अनुरोध है कि यदि अधिकतम किसानों ने मुआवजा राशि नहीं ली हैं तो अधिग्रहण की कार्यवाही पुनः नए कानून के अनुसार करनी होगी। अतः नए कानून के अनुसार कार्यवाही करने के आदेश जारी किए जाएं। यदि उक्त कंपनी उद्योग को स्थापित करने में असफल हो रही है तो किसानों को वह जमीन वापस दे दी जाए।

(इति)

(1420/NKL/MK)

Re: Need to reduce the size of Blocks for efficient administration in Uttarakhand

श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर) : मैं आपका ध्यान उत्तराखण्ड की भौगोलिक एवं विषम पर्वतीय परिस्थितियों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। राज्य में अनेक विकास खंडों की दूरी अत्यधिक लंबी है, जिसके कारण आम नागरिकों को विकास खंड मुख्यालयों तक पहुँचने में कठिनाइयाँ होती हैं तथा वे समय पर सरकारी योजनाओं एवं सेवाओं का लाभ नहीं ले पाते। इन परिस्थितियों को देखते हुए उत्तराखण्ड में विकास खंडों का आकार छोटा किए जाने तथा उनकी संख्या बढ़ाए जाने की अत्यंत आवश्यकता है। हम सभी भारत के पूर्व प्रधानमंत्री के आभारी हैं, जिनके नेतृत्व में उत्तराखण्ड को विशेष राज्य का दर्जा प्रदान किया गया। विकास खंडों का निर्माण केंद्र सरकार के अधीन है। अतः मैं उत्तराखण्ड राज्य के द्वात गति से विकास के लिए विकास खंडों को और छोटा किए जाने एवं उनकी संख्या बढ़ाने की मांग करता हूँ, ताकि विकास कार्य धरातल पर और तेजी से तथा प्रभावी रूप से पहुँच सके।

(इति)

Re: Extension of AIIMS-Delhi by using vacant NTPC land lying in Badarpur, Delhi

श्री रामवीर सिंह बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली) : अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान दिल्ली ही नहीं बल्कि देश का सबसे बड़ा और प्रतिष्ठित अस्पताल है, लेकिन इस अस्पताल को अब जमीन की कमी के कारण अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। यहां तक कि अस्पताल में कई विभागों के लिए अब स्थान उपलब्ध नहीं है। लोगों को एम्स में इलाज के लिए सालों इंतजार करना पड़ता है। अस्पताल मरीजों की इस भीड़ को झेलने में भी असमर्थ हो चुका है। एक तरफ तो एम्स में जमीन का अभाव है और दूसरी तरफ बदरपुर में एनटीपीसी के बंद हो चुके पावर हाउस की 393 एकड़ से ज्यादा जमीन सरकार के पास उपलब्ध है। मेरा सुझाव है कि इस जमीन पर एम्स का विस्तार किया जाए और यहां अस्पताल खोला जाए। इस जमीन पर एम्स का विस्तार करने से यहां के लाखों लोगों को स्वास्थ्य सेवाएं उपलब्ध हो जाएंगी और एम्स की जमीन की समस्या का भी निवारण हो जाएगा।

(इति)

(1425/ALK/VR)

Re: Various railway related issues in Rajasthan

श्री लुम्बाराम चौधरी (जालौर) : जयुपर-जोधपुर एक्सप्रेस (22977- 78) दैनिक एक्सप्रेस को जालौर स्टेशन तक विस्तार किया जाए। 2- जालौर से पुणे तक नई और नियमित रेल सेवा प्रारंभ किया जाए। 3- चैन्नई भगत की कोठी एक्सप्रेस (20625-26) को ठहराव मोदरान स्टेशन पर दिया जाए। 4- भीनमाल शहर के जसवंतपुरा रेलवे क्रासिंग पर रेल ओवर ब्रिज अथवा अंडर ब्रिज का निर्माण किया जाए। 5- 22421/22422 सालासर एक्सप्रेस एवं 22483 /22484 जोधपुर गॉधीधाम दोनों गाड़ियों को मर्जर कर गॉधीधाम से दिल्ली वाया समदड़ी भीलड़ी नई रेल सेवा का संचालन किया जाए। 6- समदड़भ भीलड़ी रेल खण्ड पर मारवाड रतनपुर रेलवे स्टेशन के पास आवागमन हेतु अण्डरपास का निर्माण किया जाए। 7- रानीवाडा रेलवे स्टेशन को अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत विकसित किया जाए। 8- कोयम्बटूर-हिसार एक्सप्रेस 22475-76 के फेरों में बढ़ोतरी की जाए। 9- ईरोड़-बाड़मेर समर स्पेशल रेल सेवा को पुनः प्रारंभ किया जाए। 10 - काकीनाडा से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी नई रेल सेवा प्रारंभ किया जाए। 11- बाड़मेर यश्वंतपुर एसी एक्सप्रेस 14805/14806 को सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए तथा 14805/14806 एवं 22497/22498 ट्रेनों का ठहराव तिप्पटुर TTR रेलवे स्टेशन पर दिया जाए।

(इति)

**Re: Need to address the grave situation arising from Silicosis,
a disease caused by dust emissions from stone and marble
industry in Dausa and other parts of Rajasthan**

श्री मुरारी लाल मीना (दौसा) : मैं राजस्थान सहित दौसा में तेजी से फैल रही एक भयावह स्वास्थ्य त्रासदी की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ सिलिकोसिस, जो पत्थर एवं मार्बल उद्योग की धूल से होने वाली घातक बीमारी है, राज्य में हजारों परिवारों के लिए धीमी मौत का कारण बन चुकी है। यह बीमारी टीबी से भी अधिक खतरनाक है। संसद भवन या देश की ऐतिहासिक इमारतें, इनमें प्रयोग होने वाला लाल पत्थर और मार्बल राजस्थान की मिट्टी का ही योगदान है, लेकिन यही उद्योग श्रमिकों/ग्रामीणों के लिए जानलेवा साबित हो रहा है। दौसा के सिकंदरा, सिकराय, गीजगढ़ और मानपुर क्षेत्रों में बड़ी संख्या में ग्रामीण सिलिका धूल के संपर्क में रहने के कारण सिलिकोसिस का शिकार हो रहे हैं। फेफड़े पूरी तरह क्षतिग्रस्त हो जाते हैं और मरीज मौत और जीवन के बीच लम्बी लड़ाई लड़ने पर मजबूर हो जाते हैं। सिकराय उपखंड में सैकड़ों लोग ऑक्सीजन सिलेंडरों के सहारे जीवित हैं, जिनका दैनिक खर्च 600–700 रुपये तक है, जो साधारण परिवार की सामर्थ्य से बाहर है। अतः आवश्यक है कि सरकार त्वरित सर्वे, वित्तीय राहत, पुनर्वास केंद्र, सब्सिडी पर ऑक्सीजन और एक राष्ट्रीय कार्यक्रम के माध्यम से इस गंभीर स्थिति में तुरंत हस्तक्षेप करे, ताकि पीड़ित परिवारों को जीवन जीने का अधिकार मिले।

(इति)

नियम 377 के अधीन मामले - सभा पटल पर रखे गए

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : जो माननीय सदस्य आज अपने नियम 377 के अधीन मामलों को सदन में नहीं उठा सके हैं, वे उनको सभा पटल पर रख सकते हैं।

Re: Need to develop Chikkaballapur in Karnataka as a tourist destination under PRASHAD and Swadesh Darshan 2.0 Schemes

DR. K. SUDHAKAR (CHIKKBALLAPUR): Chikkaballapur and the surrounding regions stands today at the threshold of a remarkable opportunity. Blessed with sacred heritage sites such as the revered Sri Bhoga Nandeeshwara Temple, the spiritually uplifting Nandi Hills, the ancient Papagni Mutt, Subramanya Swamy Temple , and the neighbouring mystical Antharagange caves, Chikkaballapur and neighbouring regions are naturally poised to become one of India's finest religious tourism destinations. Chintamani Taluk is a treasure trove of prehistoric sites . The rock paintings are believed to date back to the Neolithic period, roughly 10,000 years ago. Yet, despite attracting lakhs of pilgrims and visitors, the true potential of these treasures remains largely untapped. What we need now is a visionary push. With support under schemes like PRASHAD and Swadesh Darshan 2.0, we can build modern amenities, strengthen last-mile connectivity, create digital information centres, improve sanitation and safety infrastructure, and develop environmentally sustainable facilities that respect the sanctity of these sites. Enhanced facilities will generate employment, empower local communities, and support our artisans and farmers. Rural tourism especially village and farm tourism has huge potential in Chikkaballapur. I request the government of India to support and make the region a model domestic and global tourism destination.

(ends)

Re: Need for Special Relief Package for farmers affected by natural calamities in Khandwa Parliamentary Constituency

श्री ज्ञानेश्वर पाटील (खण्डवा) : मैं अत्यंत महत्वपूर्ण और संवेदनशील विषय पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जिसने मेरे संसदीय क्षेत्र खण्डवा के मेहनती अन्नदाताओं को बुरी तरह प्रभावित किया है। हाल ही में हुई अतिवृष्टि, भयंकर आंधी और तूफान ने किसानों की खड़ी फसलों को व्यापक रूप से बर्बाद कर दिया है। यह प्राकृतिक आपदा किसानों के लिए सिर्फ आर्थिक नुकसान नहीं, बल्कि उनके भविष्य पर एक बड़ा आघात है। सोयाबीन की फसलें पीली पड़ चुकी हैं, मक्का और ज्वार के दाने गल गए हैं, और सबसे बड़ा नुकसान केले, मिर्च और प्याज जैसी फसलों को हुआ है। कई किसान जिन्होंने बैंक से कर्ज लेकर खेती की थी, वे अब गहन संकट में हैं। हमारी मध्य प्रदेश की राज्य सरकार अपनी ओर से किसानों की सहायता कर रही है लेकिन वो पर्याप्त नहीं है। मैं सरकार से निवेदन करना चाहूँगा कि NDRF के मानदंडों से हटकर, मेरे संसदीय क्षेत्र खण्डवा के प्रभावित किसानों को तत्काल राहत देने के लिए कोई विशेष आर्थिक पैकेज आवंटित करने पर विचार किया जाय। मानक मुआवजा राशि किसानों के वास्तविक नुकसान की भरपाई के लिए अपर्याप्त है। मैं कृषि एवं किसान कल्याण मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इन अन्नदाताओं के प्रति संवेदनशीलता दिखाते हुए, उन्हें संकट से उबारने के लिए ठोस और त्वरित कार्रवाई की जाए।

(इति)

Re: Need to expedite action on Khandwa-Alirajpur rail line project in Madhya Pradesh

श्री गजेन्द्र सिंह पटेल (खरगौन) : मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान खण्डवा-आलीराजपुर नई रेल लाइन परियोजना की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश का यह पूरा अंचल, विशेषकर निमाड़ और आदिवासी बहुल क्षेत्र, लंबे समय से बेहतर रेल संपर्क की प्रतीक्षा कर रहा है। प्राकृतिक संसाधनों से समृद्ध होने के बावजूद रेल सुविधा के अभाव में यहाँ की जनता शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगार, विपणन और आर्थिक प्रगति जैसे मूलभूत अवसरों से वंचित है। खण्डवा-आलीराजपुर रेल लाइन इस क्षेत्र के लिए विकास का नया मार्ग सिद्ध होगी। यह आदिवासी समुदाय के उत्थान, ग्रामीण अर्थव्यवस्था, कृषि उत्पादों के विपणन, पर्यटन, औद्योगिक निवेश और सामाजिक सुविधाओं के विस्तार को गति देगी। साथ ही खण्डवा-इंदौर, दाहोद-राजगढ़, झाबुआ, बड़वानी, धार तथा आसपास के जिलों को भी प्रत्यक्ष लाभ मिलेगा। यह परियोजना वर्षों से जनता की अपेक्षाओं में शामिल है, किंतु सर्वेक्षण एवं DPR की प्रगति को लेकर स्पष्ट जानकारी उपलब्ध नहीं है। अतः मैं रेल मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि सर्वे एवं DPR की वर्तमान स्थिति तथा पूर्ण चरणों की जानकारी दें तथा सर्वे, भूमि अधिग्रहण, बजट प्रावधान और निर्माण की संभावित समय-सीमा स्पष्ट करें। अतः निवेदन है कि इस महत्वपूर्ण परियोजना पर शीघ्र व सकारात्मक कार्रवाई कर सदन को अवगत कराया जाए।

(इति)

Re: Need to expedite completion of Son-Kanhar Pipeline Irrigation Project in Garhwa district of Jharkhand

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : केंद्र सरकार द्वारा वर्ष 2017 में ₹1276 करोड़ रुपये की लागत से गढ़वा जिले की भूमि को सिंचित करने के लिये सोन-कनहर पाइप लाइन सिंचाई परियोजना स्वीकृत की गयी थी। राज्य सरकार की उदासीनता के कारण इस परियोजना का निर्माण कार्य विलम्ब से वर्ष 2019 में L&T कंपनी के द्वारा शुरू किया गया एवं मार्च 2022 तक कार्य को पूर्ण करना था जो समय पर नहीं हो पाने के कारण कम्पनी को कार्य का विस्तार करते हुए 30 जून 2026 तक का समय दिया गया है। परंतु अभी भी कुछ स्थानों पर पम्प हाउस बनाने हेतु वन विभाग से NOC निर्गत नहीं होने के कारण कम्पनी के द्वारा अभी तक कार्य को पूर्ण नहीं किया गया है। साथ ही साथ उक्त कम्पनी का लगभग 400 करोड़ रुपए का बिल भुगतान हेतु लम्बित है। स्वभाविक रूप से उस कम्पनी द्वारा कार्य की गति धीमी कर दी गयी है, जिसके कारण सिंचाई परियोजना का लाभ जनता को नहीं मिल पा रहा है। इस परियोजना से गढ़वा जिले की 22 हजार हेक्टेयर भूमि सिंचित होगी। मैं, जल शक्ति एवं वन एवं पर्यावरण मंत्रालय, भारत सरकार से माँग करता हूँ कि उक्त परियोजना को अविलंब पूर्ण कराने की कृपा की जाय।

(इति)

Re: Need to establish soil testing laboratories at Panchayat level in Odisha to give impetus to Soil Health Card Scheme in the State

SHRI BALABHADRA MAJHI (NABARANGPUR): The Soil Health Card Scheme is a very noble initiative of the Government. However, it has been observed that in Odisha, hardly 30% of soil samples have been tested since the scheme was launched in 2015. During the last 10 years, ideally, all fields should have been tested at least three times. The main reason for this shortfall is the inadequate number of soil-testing laboratories. It is not possible to achieve the objectives of the scheme unless soil testing laboratories are established at the Panchayat level. I urge the Government to take necessary steps to establish these laboratories at the earliest.

(ends)

**Re: Need to accord approval for development of Airstrip and Helipad in
Anand district, Gujarat**

श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आणंद) : मैं अपने संसदीय क्षेत्र आनंद, गुजरात में हवाई पट्टी और हेलीपेड के विकास की आवश्यकता की ओर सदन के माध्यम से माननीय नागरिक उड़डयन मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। महोदय, आनंद श्वेत क्रांति की जन्मभूमि तथा भारत रत्न सरदार पटेल की कर्मभूमि है। अमूल यहां प्रतिदिन 3 करोड़ लीटर दूध का सचालन करता है और 36 लाख किसानों से जुड़ा हुआ है। NDBB का मुख्यालय भी यही स्थित है। लगभग 50,000 छात्र यहां शिक्षा प्राप्त करते हैं तथा प्रतिवर्ष 2.5 लाख से अधिक प्रवासी भारतीयों का आगमन-जाना होता रहता है। 40 किमी के दायरे में लगभग 25 लाख की जनसंख्या निवास करती है। यहां हवाई पट्टी और हेलीपेड की स्थापना से एयर एम्बुलेंस सेवा को मजबूती, डेयरी निर्यात में तेजी, शैक्षणिक संस्थानों को प्रत्यक्ष संपर्क और भारत रत्न सरदार वल्लभभाई पटेल की भूमि करमसद में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। यदि भारत सरकार और नागरिक उड़डयन मंत्रालय हवाई पट्टी और हेलीपेड को मंजूरी प्रदान करते हैं, तो भविष्य में आनंद जिले में पायलट ट्रेनिंग, सिम्युलेटर ट्रेनिंग तथा ड्रोन प्रशिक्षण भी संभव हो सकेगा।

(इति)

**Re: Need to release revised pension and arrears to EPF pensioners as per the
judgment of Supreme Court**

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): I wish to highlight a matter of urgent public concern impacting lakhs of retired employees nationwide, including thousands in my Parliamentary Constituency of Kasaragod. On 4 November 2022, the Hon'ble Supreme Court upheld the right of EPF members to receive pension based on their actual salary. However, the Employees' Provident Fund Organisation has failed to implement this judgment in letter and spirit. In fact, EPFO has adopted the pro-rata method to reduce pension, directly contradicting the Ministry of Labour's own directions and the Supreme Court's clear mandate of calculating pension on the average of the last 60 months' salary. Because of this, more than 17.5 lakh pensioners are still waiting for their rightful higher pension after paying huge arrears. In Kasaragod, a large number of Gulf-returned workers and senior citizens are receiving pensions lower than even state welfare pensions, leading to severe hardship.

The Himachal Pradesh High Court has already termed EPFO's action as unjustified and bordering on contempt. I urge the Government to immediately withdraw the pro-rata formula, ensure full compliance with the Supreme Court judgment, and release the revised pension and arrears without delay.

(ends)

Re: Need for adherence to Environmental norms in the course of setting up of solar power plants in Barmer, Jaisalmer and Balotra regions in Rajasthan

श्री उम्मेदा राम बेनीवाल (बाड़मेर) : मैं आपका ध्यान राजस्थान के बाड़मेर, जैसलमेर और बालोतरा में बड़े पैमाने पर स्थापित की जा रही सौर परियोजनाओं के कारण हो रही पर्यावरणीय क्षति की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। इन परियोजनाओं के लिए खेजड़ी जैसे महत्वपूर्ण वृक्षों की असंगठित कटाई की जा रही है, जिससे थार मरुस्थलीय पारिस्थितिकी तत्र गंभीर असंतुलन का सामना कर रहा है। कुछ स्थानों पर वृक्षों को जलाए जाने की घटनाएँ भी सामने आई हैं, जो पर्यावरणीय मानकों का उल्लंघन है। परिणामस्वरूप प्रभावित क्षेत्रों में जैव-विविधता में कमी, वन्यजीव आवासों का क्षण, तापमान में लगभग 5°C तक वृद्धि, भू-जल पुनर्भरण में गिरावट तथा कृषि-आधारित आजीविकाओं पर संकट उत्पन्न हुआ है। नवीनीकरणीय ऊर्जा का विकास महत्वपूर्ण है, परंतु यह स्थानीय पारिस्थितिकी और समुदायों के नुकसान की कीमत पर नहीं होना चाहिए। अतः मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूँ कि सौर परियोजनाओं की कड़ी निगरानी सुनिश्चित की जाए, अवैध वृक्ष कटाई पर रोक लगाई जाए, और पारदर्शी पर्यावरण अनुपालन तंत्र लागू किया जाए। साथ ही सौर परियोजना क्षेत्र में 25% क्षेत्रफल में वृक्षारोपण अनिवार्य किया जाए तथा कृषि भूमि का उपयोग न करते हुए केवल गैर-खेती योग्य भूमि पर परियोजनाओं को स्थापित किया जाए, जिससे थार मरुस्थल की रक्षा हो सके।

(इति)

Re: Need for establishment of AIIMS in Peddapalle Parliamentary Constituency

SHRI VAMSI KRISHNA GADDAM (PEDDAPALLE): I rise to draw the attention of the house to the urgent need for establishing an All India Institute of Medical Sciences in Peddapalle Parliamentary Constituency, Telangana. At present, AIIMS Bibinagar is the only AIIMS in the State, and it predominantly serves the Hyderabad region. The people of North Telangana, especially the districts of Peddapalle, Karimnagar, Mancherial, Jagtial and adjoining rural and tribal areas, have to travel long distances for advanced medical treatment, causing delays in care and imposing heavy financial burdens on poor families. Peddapalle is strategically and centrally located within North Telangana, with good rail and road connectivity, making it an ideal hub to serve multiple districts. The region also has adequate availability of suitable land for such a national-level institution. Establishing AIIMS at Peddapalle will ensure timely access to tertiary healthcare for lakhs of people, significantly decongest major hospitals in Hyderabad and strengthen critical specialties in the region. Further, an AIIMS in Peddapalle will act as a catalyst for regional development by generating employment, improving medical education and boosting allied infrastructure. I therefore urge the Government to sanction and establish AIIMS in Peddapalle in the larger interest of equitable healthcare and balanced regional growth in Telangana.

(ends)

Re: Setting up of a Kendriya Vidyalaya in Ambedkar Nagar, Uttar Pradesh

श्री लालजी वर्मा (अम्बेडकर नगर) : जिला अम्बेडकरनगर उत्तर प्रदेश में राजकीय मेडिकल कालेज, एन०टी०पी०सी०, रेलवे एवं आदि विभागों में कार्यरत क्रमचारियों एवं आम जनता के बच्चों के शिक्षा के लिए महत्वपूर्ण शिक्षण का अभाव है जिसके कारण उक्त संस्थानों में कार्यरत क्रमचारियों को अपने बच्चों शिक्षा प्राप्त करने में कठिनाई का सामना करना पड़ता है। सरकार से उपरोक्त समस्या के निदान हेतु जनपद अम्बेडकरनगर में एक केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करने की मांग करता हूँ।

(इति)

Re: Need for establishment of modern hospital for beedi workers in Jangipur and Murshidabad in West Bengal along with budgetary allocation for Beedi Workers Welfare Fund

SHRI KHALILUR RAHAMAN (JANGIPUR): I wish to bring to the attention of this august House the extreme deprivation faced by approximately 1.1 million beedi workers in the Jangipur and Murshidabad districts. Despite being among the largest beedi-worker belts in the country, these workers— most of whom are women— continue to be deprived of basic amenities, even though their hard labour contributes significantly to the national exchequer through GST and other taxes. My Parliamentary Constituency does not have even a single functional hospital dedicated to beedi workers, leaving this vast population without access to the most basic medical facilities. Thousands of families still live in dilapidated houses under unsanitary conditions, yet the housing scheme under the Beedi Workers' Welfare Fund remains largely ineffective. Furthermore, the student scholarship scheme exists only on paper. Most children of beedi-worker families are unable to access these scholarships due to the absence of application-assistance centres in Suti, Samsherganj, Raghunathganj, and Farakka. I strongly urge the Central Government to establish a modern 50-bed hospital for beedi workers in Jangipur; sanction the construction of at least 10,000 houses in Murshidabad district within the next two years; ensure 100% scholarship coverage for the children of beedi workers by setting up block-level facilitation centres; significantly increase the budgetary allocation for the Beedi Workers' Welfare Fund so that the intended benefits genuinely reach the beneficiaries. These are not special concessions; they are the rightful entitlements of these workers— entitlements denied to them for far too long. I sincerely hope that the Government will take immediate cognisance of this serious matter and act without delay.

(ends)

Re: Need to release funds due to West Bengal under MGNREGS and resume operation of work under the scheme

SHRIMATI BAG MITALI (ARAMBAG): The Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme has been forced to not achieve its objective in West Bengal. Work for nearly 59 lakh beneficiaries has been stopped. All this because Union Government continues to owe the State more than Rs 43,000 crore. Calcutta High Court, in its recent judgment, directed the Union Government to resume MGNREGS operations in West Bengal by 1 August 2025. Despite this clear order, the Union Government has neither restored the scheme nor released the funds due to the State's workers. Instead, it filed a petition before the Supreme Court challenging the High Court's order. A petition that was ultimately dismissed. However, it is with extreme disappointment, that till date, the Government of India has not released the withheld payments nor taken steps to restart the programme in the State. In total, the Union Government's outstanding dues across various commitments amount to nearly Rs 2 lakh crore. Depriving States of their rightful dues, shatters the foundations of cooperative federalism and the very ethos of the Constitution. Thus, I request the Union government to restart MGNREGS and disburse the amount owed at the earliest.

(ends)

लोक महत्व के मुद्दे - जारी

1427 बजे

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, शून्य काल के कुछ विषय रह गए थे। कुछ माननीय सदस्य बोलना चाहते थे। सुश्री प्रणिती सुशीलकुमार शिंदे -

सुश्री प्रणिती सुशीलकुमार शिंदे (शोलापुर) : मैडम स्पीकर, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं शून्य काल के तहत आपसे यह कहना चाहती हूँ कि मेरी कांस्टीट्युंसी पंदरपुर में वर्खारी गांव हैं।

*Hon. speaker, in my constituency, at a village called Wakhri, sugarcane farmers have been on a hunger strike for the last five days. This hunger strike is going on very intensely and seriously. The sugar factories near Kolhapur have decided to pay farmers Rs. 3200 to Rs. 3600, to farmers but the sugar factories near Solapur are paying only Rs. 2800 per tonne to the sugarcane farmers. On the one hand, inflation has increased and a bag of fertilizer is being sold for Rs. 2000, due to which the farmers have become indebted. I request the Central Government to procure the sugarcane at the rate of Rs. 3500 per tone and milk at the rate of Rs. 50. Kindly Also withdraw the cases filed against the farmers.

Thank you.

(1430/PBT/CP)

SHRIMATI RACHNA BANERJEE (HOOGHLY): Thank you so much, Madam for giving me this opportunity. I stand here to raise a very important issue regarding pending dues for my State of West Bengal. The Union Government owes over Rs.19,000 crore to the State of West Bengal under Samagra Shiksha Abhiyan alone. Overall dues under various schemes amount to a staggering Rs.2 lakh crore.

Madam, till date, no official reasons have been given for the unilateral stoppage of funds from the Union Government. I want to ask this. If the States are required to bear 40 per cent of the financial burden of the scheme, then why does the prefix "PM" need to come?

Moreover, I want to know how can the Union Government stop funds for the different schemes altogether. Even the Parliamentary Standing

* Original in Marathi

Committee on Education stated that withholding funds for the pre-existing Sarva Shiksha Abhiyan for not adopting PM-SHRI scheme is wrong. The Education Minister and Education Secretary of West Bengal both have issued multiple letters to the Union Education Ministry. However, no funds have been released yet.

It is extremely disheartening that even after having a MoS from West Bengal, the Minister has not released a single penny for West Bengal under the scheme. I would request BJP and the MoS to stand for *Maa, Mati, Manush*, and accept the vision of Mamata Banerjee, our Chief Minister, and give West Bengal the respect it deserves. Thank you so much. Jai Bangla!

DR. ANGOMCHA BIMOL AKOIJAM (INNER MANIPUR): Thank you, Madam Chairperson. I want to draw the attention of the House to a commemoration that we have today in Imphal, Manipur. Our hon. President Murmu Ji is also taking part. This is the commemoration of what we call in Manipuri, Nupi Lan, which was a women's resistance against the colonial forces for creating an artificial famine in the State of Manipur in 1939. This was the second time the women of Manipur stood up against the feudal and colonial system. The first one was in 1904, which is called the First War of Women in Manipur. I want to pay my respect to all those women in this country and the rest of the world who have resisted against the colonial feudal system.

*Let the strength of the mothers be bestowed upon to their children.

Thank you so much, Chairperson.

—

* Original in Manipuri

अनुपूरक अनुदानों की मांगें

1432 बजे

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : माननीय सदस्यगण, अब सभा में अनुदानों की अनुपूरक मांगें - प्रथम बैच - 2025-26 को चर्चा व मतदान के लिए लिया जाएगा।

अनुदानों की अनुपूरक मांगें पर कई कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं। जो माननीय सदस्य अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं, वे 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर पर्ची भेज दें, जिसमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्या लिखी हो, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

इस प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्तावों को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् नोटिस बोर्ड पर प्रदर्शित की जाएगी। यदि माननीय सदस्य उस सूची में कोई विसंगति पाते हैं तो वे कृपया इसकी सूचना तत्काल सभा पटल पर मौजूद अधिकारी को दे दें।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि अनुदानों की अनुपूरक मांगें की सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13, 15 से 21, 23 से 30, 32, 35 से 38, 43 से 55, 58 से 66, 68, 69, 71, 72, 74, 76 से 79, 82, 85 से 89, 94 से 99 और 101 के सामने दर्शाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2026 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान संदाय के क्रम में होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की अनुपूरक मांगें की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा जी।

1433 बजे

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा (रोहतक) : सभापति महोदय, इससे पहले कि मैं सप्लीमेंट्री डिमांड्स के विषय पर अपनी कुछ बात रखूँ, उसके पहले अर्थव्यवस्था की मौजूदा हालत पर कुछ कहना चाहूँगा। मैं वित्त मंत्री जी से यह कहकर शुरू करूँगा कि माननीय वित्त मंत्री जी आपकी फाइलों में गांव का मौसम गुलाबी है, मगर ये आंकड़े असत्य हैं और दावा किताबी है। सरकार बड़े जोर-शोर से कह रही है कि पिछले क्वार्टर में इतनी ग्रोथ हुई, इत्यादि जो ग्रोथ का आंकड़ा दिया गया है, जो विकास दर दी गई है, वह कितनी विश्वसनीय है? सबसे पहले तो इसी पर प्रश्न उठ रहे हैं और ये प्रश्न केवल हमारे देश में ही नहीं, बल्कि पूरे विश्व में उठ रहे हैं। आईएमएफ ने मात्र 15 दिन पहले ही सरकार की अकाउंटिंग को “सी” ग्रेड देने का कार्य किया। यानी कि आईएमएफ प्रश्नचिन्ह उठा रहा है कि सरकार कैसे अकाउंटिंग करके यह विकास दर देश के सामने रख रही है? आईएमएफ ही नहीं, देश के बहुत से अर्थशास्त्रियों ने कई बार इसे पॉइंट आउट किया। जो नई सीरीज एनएसओ आई है, यह इनकम ग्रोथ के आधार पर विकास दर देश के सामने रखती है, जबकि एक्सपेंडीचर ग्रोथ के आधार पर होना चाहिए। अगर यूएस कनवेंशन देखें, अमेरिकी इकोनॉमी और बाकी कई अर्थव्यवस्थाओं में एक्सपेंडीचर ग्रोथ के हिसाब से होता है।

(1435/SK/SNT)

अगर इस क्वार्टर में भी एक्सपेंडिचर ग्रोथ के हिसाब से अपनी इकोनॉमी का ग्रोथ रेट देखें तो 6.1 प्रतिशत होना चाहिए। आपने बहरहाल दूसरे तरीके से कैलकुलेट किया है। अगर हम आपकी बात मानें, आपके दिए आंकड़े मानें और नई सीरिज के आंकड़े मानें तो भी इस विकास दर पर प्रश्न चिह्न लगता है क्योंकि यूपीए के दस वर्षों में औसतन अर्थव्यवस्था की विकास दर 8.1 प्रतिशत थी। आपके द्वारा दिए गए आंकड़ों के अनुसार 11 वर्षों में औसत दर 5.75 प्रतिशत तक पहुंची है। क्या यह हर्षोल्लास की बात है?

महोदया, सरकार कह रही है हमारी विकास दर रिकॉर्ड हुई है। विकास दर रिकॉर्ड नहीं हुई है, रिकॉर्ड कुछ और बने हैं और 78 सालों के रिकॉर्ड लुढ़के हैं। मैं 78 साल यानी आठ दशकों के आठ रिकॉर्ड बताना चाहता हूँ जो आपकी अर्थव्यवस्था की मौजूदा रिपोर्ट कार्ड आपके सामने पेश करेंगे। 78 वर्षों में अगर हमारी मुद्रा या करेंसी सबसे निम्नतर स्तर पर पहुंची है तो वित्त मंत्री जी आपके इस कार्यकाल में पहुंची है। मैं देख रहा था, आपका बयान आया कि रुपया इतना नहीं गिरा जितना डॉलर मजबूत हो गया। हम हरियाणा से आते हैं, कुश्ती खेलते हैं, यह तो वही बात हो गई कि दो पहलवान आपस में लड़े और जो हारा उसके पिता ने कहा कि मेरा बेटा नहीं हारा, दूसरा ज्यादा मजबूत था इसलिए हारा है। डॉलर मजबूत हुआ है, मैं यह भी आपको बताना चाहता हूँ कि एशिया की बाकी करेंसियों, इंडोनेशिया का रुपया, फिलीपींस का पीसो आदि की तुलना में आपके समय में रुपया वर्स्ट परफार्मिंग करेंसी साबित हुआ है। आपका पहला रिकॉर्ड यह बना है।

महोदया, आपको करंट एकाउंट डेफिसिट यानी व्यापार का घाटा की दूसरे रिकॉर्ड की बधाई हो। कितना निर्यात है और कितना आयात है, इसमें अगर 78 सालों में एक महीने का सबसे ज्यादा करंट एकाउंट डेफिसिट रिकॉर्ड किया गया है तो वह इस साल के अक्टूबर में 41.7

बिलियन डॉलर रिकॉर्ड किया गया है। आपने 78 सालों में दूसरा रिकॉर्ड बनाने का काम किया है। यही नहीं, आज 1.3 प्रतिशत जीडीपी का करंट एकाउंट डेफिसिट है, जो कि अनुमानित अगले वर्ष बढ़कर 1.7 प्रतिशत होने जा रहा है।

महोदया, आपने 78 सालों में तीसरा रिकॉर्ड इनइक्वेलिटी यानी गरीब और अमीर के बीच के अंतर का बनाया है। कल प्रकाशित रिपोर्ट के अनुसार इस देश के एक प्रतिशत सबसे अमीर नागरिकों के हाथ में देश की 40 प्रतिशत सम्पत्ति और 65 प्रतिशत आय है। यह गरीब और अमीर में असमानता का 78 सालों का ही नहीं, बल्कि 100 साल का रिकॉर्ड है। वर्ष 1922 से अर्थशास्त्री इन आंकड़ों पर ध्यान दे रहे हैं। आपने 100 साल का अमीर और गरीब के बीच अंतर का नया रिकॉर्ड बनाया है।

महोदया, पंकज चौधरी जी, एमओएस यहां उपस्थित हैं, उनके द्वारा राज्य सभा में उत्तर दिया गया है। हम उनको बधाई देते हैं कि आपकी पार्टी में उनकी पदोन्नति होने जा रही है। उन्होंने राज्य सभा में उत्तर दिया कि पिछले दस सालों में 16 लाख करोड़ रुपये राइट ऑफ हो गए किसका राइट ऑफ हुआ? कॉरपोरेट का राइट ऑफ हुआ या किसान का हुआ? यह सब जानते हैं। यूपीए के समय हमने 78 हजार करोड़ रुपये किसान की एक साथ कर्ज माफी की थी। आपके समय में पिछले दस सालों 16 लाख करोड़ रुपये राइट ऑफ हुए, 78 सालों में यह चौथा रिकॉर्ड बना।

महोदया, अब पांचवें रिकॉर्ड की बात आती है। हमारे देश की अर्थव्यवस्था में इतनी मोनोपोली और डुओपोली प्राइवेट सैक्टर को कभी नहीं मिली, जितनी आपकी सरकार के समय में मिली है। आज हम क्या देख रहे हैं? आपने हवाई चप्पल से हवाई जहाज तक का सपना दिखाया। हमारी सरकार के समय में एविएशन सैक्टर में जेट, किंगफिशर, स्पाइसजेट, एयर एशिया, विस्तारा, गो एयर में कम्पीटिशन था। लेकिन अब क्या है? 65 प्रतिशत मार्केट शेयर अकेले इंडिगो का है और 26 प्रतिशत एयर इंडिया का है, इस तरह से दोनों के मिलाकर 91 परसेंट मार्केट शेयर हो गए। अगर दोनों आपस में बात करके रेट तय कर लें तो हमारे देश के हवाई यात्रियों के पास कहीं पेटिशन का मौका नहीं होगा। इसी को डुओपोली और मोनोपोली कहते हैं। यह केवल एक सैक्टर तक सीमित नहीं है। टेलीकॉम सैक्टर में हमारी सरकार के समय में डोकोमो, युनिनॉर, एयरसेल, आइडिया, वोडाफोन, आइडिया, जीओ और एयरटेल थे, लेकिन अब सब समाप्त हो गया, केवल दो कंपनियां रह गई हैं, जिओ और एयरटेल। अगर दोनों का मिलाकर मार्केट शेयर देखें तो टेलीकॉम का 80 प्रतिशत मार्केट शेयर केवल जिओ और एयरटेल के पास है। अगर ये दोनों आपस में तय कर लें तो कन्ज्यूमर के पास कहीं और जाने का रास्ता नहीं है।

(1440/VVK/RTU)

वित्त मंत्री जी मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ। हम देखते हैं कि जो बड़ी-बड़ी कैपिटलिस्ट इकोनॉमीज़ हैं, जैसे अमेरिका में हर सेक्टर में डुओपॉली और मोनोपॉली को रोकने के लिए कंज्यूमर के हक में कानून है कि 30 प्रतिशत से ज्यादा किसी सेक्टर में किसी एक कंपनी का मार्केट शेयर नहीं हो सकता है। वहाँ एयरलाइंस और टेलीकॉम आदि सारे सेक्टर्स में तीस प्रतिशत मैक्सिमम शेयर है। यदि इससे ज्यादा होता है, तो वे उसे रोकते हैं। हमारे यहाँ ऐसा कुछ नहीं है।

कई ऐसे सेक्टर्स हैं, जहाँ तीस प्रतिशत से ज्यादा एक ही कंपनी का शेयर है। कार्गो में 30 प्रतिशत से ज्यादा अडानी का, कंटेनर में 50 प्रतिशत से ज्यादा अडानी का, एयरपोर्ट में 30 प्रतिशत से ज्यादा अडानी का, सिविल एविएशन और टेलीकॉम के बारे में मैंने आपको बता ही दिया है। साथ ही मीडिया में, मैं समझता हूँ कि रिलायंस और अडानी, सारी मीडिया उनके ही पास है। मोनोपॉलीज और डुओपॉलीज का भी रिकार्ड बना है। देश के 78 साल में ऐसी कंपनियों के हाथ में अलग-अलग सेक्टर्स कभी नहीं गए।

छठा रिकॉर्ड अनइंप्लॉयमेंट पैटर्न का है। अनइंप्लॉयमेंट पैटर्न पिछले कई दशकों से एक संदर्भ में एक ही दिशा में जा रहा था। वह संदर्भ था कि लोग मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर्स में जा रहे थे और कृषि क्षेत्र से आ रहे थे। एग्रीकल्चरल सेक्टर में हमारी वर्कफोर्स की संख्या घट रही थी और मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर में बढ़ रही थी। आपकी सरकार में पिछले तीन वर्षों में यह ट्रेंड चेंज हो गया है। अगर पिछले तीन वर्षों में देखें, तो मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर में जहाँ वर्ष 2014 में यूपीए के टर्म में 12.8 प्रतिशत लोग मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर में काम करते थे, आज वे घटकर 11.5 प्रतिशत ही मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर में रह गए हैं। कृषि क्षेत्र में वर्ष 2014 में 42 प्रतिशत लोग थे, जो कि आज बढ़कर 46 प्रतिशत हो गए हैं। यानी कि यह ट्रेंड बदल गया और लोग मैन्युफैक्चरिंग और सर्विस सेक्टर से वापस कृषि क्षेत्र में जा रहे हैं। मैं समझता हूँ कि यह हमारे देश के लिए बहुत चिंताजनक ट्रेंड है, जो कि आप मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर को बढ़ाने की बात कर रहे हैं। 78 वर्षों में आपने जो रिकॉर्ड बनाए हैं, उनमें से मैंने छः रिकॉर्ड बताए।

सातवाँ रिकॉर्ड डैट के बारे में है। आज तक कभी भी देश की सरकार और प्रदेश की सरकारें सभी को मिलाकर इतना कर्ज नहीं चढ़ा। गाँव-देहात में एक कहावत होती है कि कर्ज लो और धी पियो, बाद की चिंता किसको करनी है, जब ऊपर पहुँच जाएँगे। जो कर्ज लेकर धी पीते हैं, उनका क्या हाल होता है, सब अर्थव्यवस्थाओं का पता है। आपके समय इतना डैट हो गया है। आज मौजूदा स्थिति यह है कि स्टेट्स और सेंटर को मिलाकर हमारे देश में टोटल डैट जीडीपी का 82 प्रतिशत है। जितनी भी हमारी समकक्षीय अर्थव्यवस्थाएँ हैं, जो कि डेवलपिंग नेशंस हैं या पर कैपिटा इनकम के हिसाब से समकक्षीय हैं, जैसे- फिलीपीस, वियतनाम, इंडोनेशिया, बांग्लादेश, श्रीलंका, पाकिस्तान, साउथ अफ्रीका, ब्राजील, अर्जेंटीना आदि किसी में भी 30-40 प्रतिशत से ज्यादा डैट नहीं है। अगर अमेरिका, जापान आदि की बात करें, तो डेवलप्ड इकोनॉमीज में इतना डैट होता है, क्योंकि वे इकोनॉमीज एक स्तर तक पहुँच जाती हैं। ये जो डैट है, आप रीसेंटली किस बात के लिए डैट ले रहे हैं? चुनाव जीतने के लिए डैट ले रहे हैं। आप कर्ज ले रहे हैं और चुनाव जीतने के लिए कर्ज ले रहे हैं। बिहार में आपने क्या किया?

मैं हरियाणा के बारे में बताना चाहता हूँ वर्ष 2024 के चुनाव से एक साल पहले हरियाणा में कुल मिलाकर 8.6 लाख बीपीएल कार्ड थे। चुनाव के लिए आपने बीपीएल कार्ड्स की संख्या बढ़ाकर 52 लाख कर दी। हरियाणा के 2 करोड़ 53 लाख मतदाताओं में से 2 करोड़ लोग बीपीएल बन गए। चुनाव के समय हरियाणा की 75 प्रतिशत आबादी आपने बिलो द पॉवर्टी लाइन डिक्लेयर कर दी। चार-पाँच महीनों तक उन्हें राशन दिया, बीपीएल की सारी सुविधाएँ दी और चुनाव के एक

साल बाद आपने इनमें से आधे राशन कार्ड काट दिए। न तो इतनी तेजी से हरियाणा में गरीबी आई और न ही उसी रफ्तार से अमीरी आई। चाहे हरियाणा का उदाहरण हो या बिहार में 10 हजार रुपये देने की बात हो, आप कर्ज लेते जा रहे हैं। आपने देश के कर्ज का रिकॉर्ड बना दिया।

आठवाँ रिकॉर्ड प्रदूषण के बारे में है। देश के इतिहास में कभी इतना प्रदूषण नहीं हुआ, जितना कि वित्त मंत्री जी आपकी सरकार में हुआ। मैंने केवल आठ ही रिकॉर्ड बताए हैं, क्योंकि देश की आजादी के बाद आठ दशक ही हुए हैं, लेकिन आपने बहुत से रिकॉर्ड बनाए हैं। कुल मिलाकर आज अर्थव्यवस्था में बहुत फॉल्टलाइन्स हैं। आपकी अर्थव्यवस्था में प्राइवेट इन्वेस्टमेंट और प्राइवेट कैपिटल फॉर्मेशन जितना मजबूत होना चाहिए, वह उतना नहीं है।

(1445/VB/AK)

सरकार पब्लिक स्पेंडिंग के हिसाब से अर्थव्यवस्था को ग्रोथ रेट की ओर ले जाने का प्रयास कर रही है, लेकिन पब्लिक स्पेंडिंग के लिए आप कर्ज ले रहे हैं। यह हमारी अर्थव्यवस्था का एक नया मॉडल हो गया है।

आप आउटकम्स और ऑप्टिक्स में ऑप्टिक्स को चुन रहे हैं। आप नारे दे रहे हैं- 'स्टार्ट अप इंडिया' लेकिन स्टार्ट अप इंडिया की यह हकीकत है कि इस वर्ष स्टार्ट अप्स समाप्त हो गये हैं। इस तरह से, 'स्टार्ट अप इंडिया' नहीं, बल्कि शट डाउन इंडिया हो गया है। आप नारा दे रहे हैं- 'मेक इन इंडिया' लेकिन मैन्युफैक्चरिंग में एम्प्लॉयमेंट घट रही है। आप कोरिया, वियतनाम, चाइना में जाकर पूछिए, जहाँ से प्रोडक्ट्स इंडियन मार्केट में आ रहे हैं। अभी 'मेड फॉर इंडिया' का नारा चल रहा है। इसलिए मैं समझता हूँ कि हमारी अर्थव्यवस्था की स्थिति उसी तरह की है। आपने नोटबंदी के समय जो किया उसके बाद से हकीकत यह है, मैं इस तरह से कह सकता हूँ कि कोई नौसिखिया मैकेनिक या मिस्त्री अगर कोई मोटर खोल दे, तो उसके बाद उसे उसको बांधना न आए। आज अर्थव्यवस्था की वैसी ही स्थिति दिखाई दे रही है। इस तरह से, देश की अर्थव्यवस्था अनर्थ व्यवस्था की तरफ बढ़ गई है। वित्त मंत्री जी, यह हमारा मानना है।

अब मैं डिमांड्स फॉर ग्रांट्स के कुछ सेक्टर्स की तरफ आता हूँ डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में भी जो क्रिटिकल सेक्टर्स हैं, वैसे हम देख रहे हैं कि ग्रोथ रेट में एक और कमी आई है, क्रिटिकल सेक्टर्स में कोई ग्रोथ रेट नहीं है। माइनिंग में कोई ग्रोथ रेट नहीं दिखाई दे रही है, मैन्युफैक्चरिंग में कोई ग्रोथ रेट नहीं दिखाई दे रही है। मगर आपकी सरकार में जो क्रिटिकल विभाग हैं, उनमें आपकी सरकार की जो सिफारिश है, आप उसी को नहीं मान रहे हैं।

हेल्थ सेक्टर में, नैशनल हेल्थ पॉलिसी की एक सिफारिश है कि जीडीपी का ढाई प्रतिशत हेल्थ सेक्टर को दिया जाए। आपने हेल्थ के लिए 1.4 प्रतिशत बजट में रखा है। शिक्षा के क्षेत्र में, नैशनल एजुकेशन पॉलिसी के तहत कहा गया है कि जीडीपी का मिनिमम 6 प्रतिशत एजुकेशन सेक्टर को दिया जाए, लेकिन आप इसमें 4.5 प्रतिशत पर ही संतुष्ट हैं। आर एंड डी के क्षेत्र में, किसी भी देश को आगे ले जाने का जो स्वप्न होता है, नैशनल साइंस टेक्नोलॉजी एंड इनोवेशन पॉलिसी में आपकी सरकार कह रही है कि बाकी देशों को देखते हुए, इसमें जीडीपी का मिनिमम 2 प्रतिशत खर्च किया जाए। लेकिन इसमें भी आप 0.6 प्रतिशत से ही संतुष्ट हैं।

डिफेंस सेक्टर में, स्टैंडिंग कमेटी ऑफ डिफेंस यह रिपोर्ट दे रही है कि जीडीपी का मिनिमम 3 प्रतिशत डिफेंस को दिया जाए। मगर आपकी सरकार डिफेंस के लिए जीडीपी का 1.9 प्रतिशत बजट दे रही है। मैं डिफेंस सेक्टर के बारे में थोड़ा और खोलकर कहना चाहूंगा क्योंकि हमने अभी 'ऑपरेशन सिन्दूर' देखा। हमने देखा कि कैसे पाकिस्तान और चीन ने एक होकर हमारे देश के खिलाफ काम किया। लेकिन हमारे देश की फौजों ने पराक्रम से उनकी चुनौतियों का सामना किया और उनको हराने का काम किया। मगर वे दोनों एक होकर चल रहे हैं।

मैं कहना चाहूंगा कि वर्ष 1962 के बाद, मैं यह सदन के संज्ञान में लाना चाहूंगा कि वर्ष 1962 के बाद, जीडीपी के सबसे कम प्रतिशत में डिफेंस का बजट दिया गया है, जो पिछले साल जीडीपी का केवल 1.9 प्रतिशत दिया गया। वर्ष 1962 से डिफेंस का बजट हमेशा जीडीपी का 2 प्रतिशत रहा है।

किरेन जी, यह स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है, वर्ष 2013-14 में जीडीपी का 2.5 प्रतिशत हम डिफेंस पर खर्च कर रहे थे। यह धीरे-धीरे से घटकर 2 प्रतिशत हुआ और अब 1.9 प्रतिशत पर है। इसमें एक चिंता की बात यह भी है कि केवल डिफेंस के बजट में ही गिरावट आयी है, ऐसा नहीं है, बल्कि इसमें कैपिटल आउटलो 30 प्रतिशत से भी कम है। मॉर्डनाइजेशन के लिए जितना बजट चाहिए, उतना बजट नहीं है। रिपोर्ट कार्ड हम क्या दें? एयर चीफ मार्शल ए.पी. सिंह ने कहा कि टाइमलाइन एक बहुत बड़ा इश्यू है। कोई प्रोजेक्ट समय पर पूरा नहीं हो पाता है। हमारी सरकार को इसे देखना ही पड़ेगा। हम कोई ऐसा प्रॉमिस क्यों करते हैं, जिसे पूरा ही न कर पाएं। डेप्युटी चीफ ऑफ आर्मी स्टाफ राहुल सिंह ने कहा कि जो इक्विप्मेंट्स जनवरी में डिलीवर होने थे, वे आज तक नहीं हुए। अगर वे डिलीवर हो जाते, तो 'ऑपरेशन सिन्दूर' में कहानी कुछ और होती। उन्होंने यह पब्लिक फोरम पर कहा और आप डिफेंस का बजट घटा रहे हैं।

डिफेंस बजट के मामले में, मैं एक और बात कहना चाहूंगा। आप इसमें अनिवार्य योजना ले आए, जिसमें हमारे देश की फौज को कितना नुकसान हुआ, आप इसका अंदाजा लगा सकते हैं।

(1450/SJN/SRG)

इसके साथ ही, मैं यह भी बताना चाहूंगा कि आपने एयरफोर्स मॉर्डनाइजेशन का बजट भी घटा दिया है। आज एयरफोर्स को 60 स्क्वाड्रन्स की जरूरत है। मगर यूपीए सरकार के समय 42 स्क्वाड्रन्स थी, आज उनकी संख्या घटकर 31 रह गई है। एक स्क्वाड्रन में 18 से 24 हवाई जहाज होते हैं। आज कई स्क्वाड्रन्स में जगुआर जैसे जहाज हैं। दुनिया के तमाम मुल्कों में इस जहाज को रिटायर कर दिया गया है। नाइजीरिया, अर्मेनिया, फ्रांस, जर्मनी और दक्षिण अफ्रीका इत्यादि देशों में जगुआर जहाज थे, उनको रिटायर कर दिया गया है। अभी

हमारे देश में 60 की बजाय 31 स्क्वाड्रन्स हैं, लेकिन आपने जगुआर जहाज को रिटायर नहीं किया है। इस साल तीन जगुआर जहाज क्रैश हुए हैं, जिनमें से दो क्रैशेज में हरियाणा के जांबाज पायलट्स ने अपनी शहादतें दी हैं। हम उनको नमन करते हैं। जब मैंने उनके परिवार वालों से बात की, तब उनके परिवार वालों की जुबान पर एक ही बात थी कि आप सरकार से आग्रह करिए कि वह एयरफोर्स मॉर्डनाइजेशन की तरफ बढ़े। वह नए एयरक्रॉफ्ट्स लाए, इसमें हम आपका समर्थन करेंगे, लेकिन आपने एयरफोर्स मॉर्डनाइजेशन के बजट में कटौती कर दी है। डिफेंस के बजट में भी कटौती कर दी है और आप फौज के पराक्रम का नाम लेते हैं।

दूसरा, मैं कृषि क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। कृषि क्षेत्र में एमएसपी का एक बड़ा प्रश्न है। यूपीए सरकार के समय एमएसपी में धान और गेहूं में औसतन प्रतिवर्ष 12 और 13 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई थी। चाहे उड़द हो या मूंग दाल हो, उसमें औसतन प्रतिवर्ष 20 और 22 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई थी। एनडीए या आपकी सरकार के पिछले 11 वर्षों के कार्यकाल में अनाज में औसतन बढ़ोतरी 12-13 प्रतिशत थी और दाल में औसतन 20-22 प्रतिशत बढ़ोतरी थी, वह घटकर पांच और छः प्रतिशत हो गई है। धान में प्रतिवर्ष छः प्रतिशत और गेहूं में प्रतिवर्ष पांच प्रतिशत कटौती हुई है। इसी तरीके से दालों में छः और आठ प्रतिशत कटौती हुई है। अगर हम इसको महंगाई दर से सब्सिट्यूट करें, तो आप यह मानिए कहीं न कहीं यह न के बराबर है। आप जो एमएसपी घोषित कर रहे हैं, वह किसानों को नहीं मिल रही है।

आपने इस साल धान पर 2,390 रुपये की न्यूनतम समर्थन मूल्य (एमएसपी) घोषित की है। आप हरियाणा की मंडियों में जाकर देखिए, धान 1,500 से 2,000 रुपये प्रति किवंटल मिल रहा है, जो एमएसपी से कम है। आपने इस वर्ष बाजरा में न्यूनतम समर्थन मूल्य 2,250 रुपये प्रति किवंटल किया है, मगर बाजरा 1,800 या 1,900 रुपये प्रति किवंटल बिका है। कई जगहों पर बाजरे में एमएसपी भी नहीं मिली है। आपने कपास में 8,100 रुपये प्रति किवंटल की एमएसपी घोषित की थी, मगर मंडियों में 6,500 या 7,200 रुपये प्रति किवंटल यानी किसान एमएसपी से कम मूल्य पर कपास बेचने के लिए मजबूर हुआ है। आज एमएसपी नहीं मिल रही है। यूपीए सरकार के समय जितना दाम बढ़ा था, आप प्रतिवर्ष उससे आधे से भी कम मूल्य दे रहे हैं। आप उसका जितना दाम बढ़ाकर घोषित भी कर रहे हैं, कितने किसानों को एमएसपी मिल रही है? आपको हरियाणा और पूरे देश का किसान उसके बारे में बता देगा।

आपने अनुदानों की अनुपूरक मांगों में कहा है कि हम खाद देंगे। मैं एक और बात कहना चाहूंगा। आप 'आत्मनिर्भर भारत' की बात करते हैं। मैं कपास की बात बता रहा हूं।

आपने इस वर्ष कपास में 11 प्रतिशत की आयात ड्यूटी खत्म कर दी है। कपास विदेश से आ रहा है। हमारे देश में कपास पैदावार करने वाले किसानों को न्यूनतम समर्थन मूल्य भी नहीं मिल रहा है। आप ये 'आत्मनिर्भर भारत' का मॉडल देश के सामने रख रहे हैं। इसी तरीके से खाद की बात है। मैं लगातार पूरे देश और हरियाणा में देख रहा हूं कि खाद थानों में बिक रही है। हरियाणा में खाद पाने के लिए लाइन लगती है। वहां कभी लाठी चार्ज होता है, सरकार किसान के हाथ पर एक मोहर लगती है कि वह लाइन में लगा हुआ है। मैं समझता हूं कि यह ठीक नहीं है।

एक बात किसान और मजदूर की बात है। हमारे एक साथी ने लोक सभा में एक आतारांकित प्रश्न पूछा था, इस हफ्ते उस प्रश्न का उत्तर मिला है। उस प्रश्न के अनुसार मनरेगा की क्या स्थिती है? मैंने किसान की बात की है। मैं मजदूर की भी बात बताऊंगा। मनरेगा की क्या स्थिति है? आप उसका अंदाजा लगाइए। आज हरियाणा में 8,00,000 मजदूरों ने मनरेगा में रजिस्टर कराया हुआ है। मगर पिछले वर्ष मात्र 2,100 मजदूरों को 100 दिन का काम मनरेगा के तहत मिला है। आप अंदाजा लगाइए कि यह स्थिति है।

तीसरा, अब मैं खेल जगत के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। श्री किरेन रिजिजू जी, खेल मंत्री रह चुके हैं, वह भी मेरी बात सुनें। इसमें बड़ी विडंबना है। आपने 'खेलो इंडिया' में 3,500 करोड़ रुपये का बजट रखा है। उस बजट में कुल मिलाकर हरियाणा को 80 करोड़ रुपये मिले हैं, पूरे देश की तुलना में सबसे कम बजट मिला है। 'खेलो इंडिया' के तहत गुजरात को 600 करोड़ रुपये का सबसे अधिक बजट मिला है। देश में जिस प्रदेश के खिलाड़ी सबसे ज्यादा मेडल्स जीतते हैं, ओलंपिक, एशियाई, कॉमनवेल्थ गेम्स में हरियाणा के 50 प्रतिशत खिलाड़ी मेडल्स जीतते हैं। 'खेलो इंडिया' में सबसे कम बजट उनके लिए हैं और आपने सबसे ज्यादा बजट गुजरात को दिया है। कॉमनवेल्थ गेम्स गुजरात में होंगे। अहमदाबाद में लाखों-करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे। अब तो गृह मंत्री जी कह रहे हैं कि वहां ओलंपिक गेम्स भी कराएंगे।

(1455/DPK/SM)

मेरी सरकार से मांग है कि हरियाणा को इसके को-होस्ट के रूप में लिया जाए। भूपेन्द्र यादव जी यहां मौजूद हैं। यह मैं उनसे भी कहना चाहता हूं। धर्मेन्द्र जी भी हरियाणा के प्रभारी रहे हैं। उन्हें भी हरियाणा के बारे में पता है। आपको हरियाणा को कम से कम को-होस्ट बनाना चाहिए, बल्कि उनसे तो होस्ट कराना चाहिए था ताकि लाखों-करोड़ों के खर्च में से कुछ खर्च हरियाणा के खेल इंफ्रास्ट्रक्चर पर भी हो। आपने देखा होगा कि बास्केट बॉल कोर्ट के अंदर हमारे खिलाड़ियों की जान तक जा रही है। खेल ढांचे की यह दुर्दशा है। ऐसा करने से आने वाले समय में आप हरियाणा के खेल ढांचे में इतना निवेश

करेंगे कि हरियाणा, जो आज पूरे देश के 50 प्रतिशत मेडल्स लेकर आता है, आने वाले समय में हरियाणा के खिलाड़ी देश का गौरव और बढ़ाने का काम करेंगे। यह मेरी मांग है।

मुझे अन्य बहुत सारी बातें भी रखनी थीं, मगर मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए यह कहना चाहूंगा कि मुझे याद है कि वर्ष 2014 में जब एनडीए सरकार का पहला वर्ष था और स्वर्गीय माननीय अरुण जेटली जी वित्त मंत्री थे। मुझे उनके पहले बजट की स्पीच याद है। उनकी उस समय की बजट स्पीच मुझे इसलिए याद है, क्योंकि उस समय विपक्ष की तरफ से मैंने ही बजट स्पीच पर इनिशिएट किया था। अपनी बजट स्पीच में उन्होंने कहा था – ‘Economy is ready to take off’. तब एवरेज ग्रोथ आठ प्रतिशत थी, जो अब घटकर साढ़े पांच प्रतिशत पर आ गई है। Ready to take off यानी हमारी अर्थव्यवस्था यूपीए के बंधनों से मुक्त हो चुकी है और अब टेक ऑफ की तरफ जा रही है। अब 11-12 सालों में वह टेक ऑफ हुआ या जहाज अभी रनवे पर ही खड़ा है, वह एयरपोर्ट्स पर हमारे यात्रियों ने देख लिया है कि क्या स्थिति बनी है। ... (व्यवधान)

वित्त मंत्री जी, मुझे पूरा विश्वास है कि आप इन विषयों पर ध्यान देंगे। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

माननीय सभापति : माननीय मंत्री जी।

संसदीय कार्य मंत्री; तथा अल्पसंख्यक कार्य मंत्री (श्री किरेन रिजिजू) : हम लोग ध्यान से सुन रहे थे। वर्ष 2005 में उनका जो पहला भाषण था, मैंने वह भी सुना है। ... (व्यवधान)

आपने एग्रीकल्चर पर बोला है। एग्रीकल्चर पर बोलते-बोलते मुझे याद आया कि उस समय सुषमा स्वराज जी लीडर ऑफ अपोजीशन थीं। उन्होंने आपको एक ज्ञान दिया था, मुझे वह याद आ गया। आप तैयारी करके नहीं आए हैं। आप सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर न बोलकर, बजट की चर्चा, जो पहले ही हो चुकी है, उस पर बोले हैं। यह सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स है, आप इस पर नहीं बोले हैं। खेल के बारे में मेरी रिक्वेस्ट है कि आप खिलाड़ियों में झगड़ा मत करवाइए। खेल बहुत आगे बढ़ रहे हैं, खेलो इंडिया कार्यक्रम चल रहा है और सब कुछ ठीक चल रहा है। आप झगड़ा मत लगाइए। ... (व्यवधान)

TEXT OF CUT MOTIONS

DR. T. SUMATHY ALIASTHAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY
GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING
RS.1303,73,00,000 IN RESPECT OF
DEPARTMENT OF HIGHER EDUCATION (PAGE
27) BE REDUCED BY RS.100.**

26

1. Need to provide more funds for strengthening higher education system at the State-level.
2. Need to check implementation of a centralized digital framework in respect of linguistic diversity and State autonomy in higher education under the “Pradhan Mantri One Nation One Subscription (PM-ONOS)” scheme.
3. Need to provide more funds and ensure equitable distribution of funds across State universities *vis-a-vis* centrally-controlled World Class Institutions.

**THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY
GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING RS.7,00,000
OF MINISTRY OF HOUSING AND URBAN
AFFAIRS (PAGE 60) BE REDUCED BY RS.100.**

60

4. Need to address persistent concerns about inequitable funding under the Smart Cities Mission, where cities of different States including Tamil Nadu have repeatedly reported delays in approvals, shortfalls in releases and restrictions placed by the Union on project flexibility.
5. Need to ensure adequate allocations for rental housing, slum redevelopment and low-cost housing projects.

6. Need to prioritise Electric Vehicle (EV) infrastructure grants for cities across the country including Chennai which is one of India's largest EV manufacturing hubs.

THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING RS.6,00,000 OF DEPARTMENT OF WATER RESOURCES, RIVER DEVELOPMENT AND GANGA REJUVENATION (PAGE 64) BE REDUCED BY RS. 100.

7. Need to address the delays on the Godavari–Cauvery interlinking project which is crucial for Tamil Nadu's long-term water security.

8. Need to address Tamil Nadu's long-standing concerns on equitable water sharing of inter-state rivers to ensure compliance by upper riparian States.

9. Need for targeted allocations to modernize Tamil Nadu's irrigation systems, particularly the Cauvery delta's ageing canal network.

10. Need to allocate funds for rejuvenation of Cauvery, Vaigai and Thamirabarani rivers.

THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING RS.1,00,000 DEPARTMENT OF DRINKING WATER AND SANITATION (PAGE 67) BE REDUCED BY RS.100.

11. Need to provide sufficient funds under the Jal Jeevan Mission to states like Tamil Nadu which has consistently exceeded national performance benchmarks but continues to face delayed release of central funds.

62

63

SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY
GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING RS.
1303,73,00,000 OF DEPARTMENT OF HIGHER
EDUCATION (PAGE 27) BE REDUCED BY RS. 100.**

26

14. Need to establish a 'Innovation and Startup Capacity Grant' to be disbursed directly by world class Central Universities to their affiliated technical colleges especially Tier 2 and Tier 3 colleges.

**THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY
GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING RS. 2,00,000
OF DEPARTMENT OF HEALTH AND FAMILY
WELFARE (PAGE 44) BE REDUCED BY RS. 100.**

46

19. Need for mandatory inclusion of high-cost Outpatient Treatment (OPD) for chronic and catastrophic diseases underthe Ayushman Bharatcheme.

**THAT THE DEMAND FOR A SUPPLEMENTARY
GRANT OF A SUM NOT EXCEEDING RS.
27,16,00,000 OF DEPARTMENT OF HEALTH
RESEARCH (PAGE 45) BE REDUCED BY RS. 100.**

47

20. Need for a dedicated and adequately funded national research initiative to systematically study the direct correlation between environmental carcinogens (air pollution, contaminated water, industrial effluents) and the increasing incidence of cancer in various regions of India.

—

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : माननीय सदस्य - श्री जगदम्बिका पाल जी।

... (व्यवधान)

1457 बजे

श्री जगदम्बिका पाल (दुमरियागंज) : सभापति महोदया, मैं आपका अत्यंत आभारी हूं कि आपने मुझे माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत हमारे सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स, जो वर्ष 2025-26 का फर्स्ट बैच है, उस विधेयक पर बोलने का अवसर दिया है ... (व्यवधान) मैं कुछ कहूं, उसके पहले संसदीय कार्य मंत्री श्री किरेन रिजिजू जी ने कह दिया है कि यह सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स है, लेकिन हमारे हुड्डा जी निश्चित तौर से सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर कम बोले हैं और बजट पर ज्यादा बोले हैं। इसीलिए उन्होंने कहा कि मैं इसे सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स के पहले बोलना चाहता हूं निश्चित तौर से, आखिर इस सदन के माध्यम से उन्होंने जो बात उठाई है और वह उस पक्ष की तरफ से कही जाए, तो कम से कम वह तथ्यात्मक होनी चाहिए और सही भी होनी चाहिए।

महोदया, उन्होंने कहा है कि इंटरनेशनल मॉनेटरी फंड (आईएमएफ) ने भारत की इस इकॉनमी या उसके ग्रोथ के बारे में की आलोचना की है, तो मैं कहना चाहता हूं कि जो बात आप कह रहे हैं कि आईएमएफ ने, जिसकी रिपोर्ट में 'सी' ग्रेडिंग है, शायद वह 'सी' ग्रेडिंग किसी विकास दर या किसी डेटा की विश्वसनीयता पर सवाल नहीं उठाता है। इनकी सरकार में वर्ष 2011 और वर्ष 2012 में जो बेस इयर था, वह ग्रेडिंग उसमें थी। मैं चुनौती के साथ यह कहना चाहता हूं कि इंटरनेशनल मॉनेटरी फंड ने कहा है कि आज इन्फ्लेशन के मामले में, गवर्नमेंट के फाइनेंस के मामले में और एक्सटर्नल सेक्टर के मामले में भारत को 'बी' ग्रेड मिला है, जो चाइना और ब्राजील के बराबर है, जिसकी बात दुनिया करती हैं ... (व्यवधान) यह मैं चुनौती देकर कह रहा हूं।

(1500/SPS/HDK)

आज भारत को बी-ग्रेड मिला है। चीन, जिसका उदाहरण उनके नेता सबसे ज्यादा देते हैं। जब ऑपरेशन सिंदूर भी होगा, तो उनके एंबेसडर के साथ बैठेंगे, चीन की तारीफ़ भी करेंगे। आज ये भी तारीफ़ कर रहे थे कि चीन और पाकिस्तान एक हो गया है, लेकिन मैं कह सकता हूं कि आज जो भारत की इकॉनॉमी है, it is becoming the fastest growing economy.

आज नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में आप इकॉनॉमी की बात करते हैं। आज कोई इकॉनॉमिक स्लोडाउन नहीं है। हुड्डा जी, आप जाइए मत। जिस समय आपकी सरकार थी, उस समय मनमोहन सिंह जी प्रधानमंत्री थे, तो वर्ड्स थे कि इस देश में पॉलिसी पैरालिसिस हो गया था। वह उस नीति की पंगुता थी। जो लोग एफडीआई ला रहे थे, फॉरेन इन्वेस्टमेंट कर रहे थे, लेकिन पॉलिसी पैरालिसिस अब डिस्कस नहीं हो रहा है। अब एफ.डी.आई. का इन्वेस्टमेंट वापस नहीं जा रहा है। मैं कहना चाहता हूं कि जिस तरह कांग्रेस/यूपीए सरकार में इकॉनॉमिक स्लोडाउन और पॉलिसी पैरालिसिस के कारण एफ.डी.आई. वापस जा रही थी, आज भारत इकॉनॉमिक एक्सीलरेशन की तरफ है। इसलिए आज इंडिया की फाइनेंशियल ईयर की विकास दर 8.2 परसेंट ग्रोथ रेट है, जो दुनिया में सबसे तेज़ है, नंबर एक पर है।

आज आप इंडिया की जीडीपी की बात कर रहे हैं, तो मैं चुनौती के साथ कहना चाहता हूं कि इंडिया की ग्रोथ रेट 8.2 प्रतिशत है। आप यू.एस.ए. की बात करते हैं और आपने कहा कि वहां की इकॉनॉमी डीओ पॉलिसी और मोनो पॉलिसी के खिलाफ कानून बनाने का अधिकार है। ... (व्यवधान) धर्मेन्द्र जी आप मेरी बात सुनिए। आप कहते हैं कि मोनोपॉली के खिलाफ कानून बनाने की बात करते हैं। आज इंडिया की 8.2 परसेंट ग्रोथ रेट है, लेकिन यूएसए की जीडीपी केवल 3.8 परसेंट है। यह मैं जिम्मेदारी के साथ कह सकता हूं। चीन की जीडीपी 5.2 परसेंट, रूस की 1.1 परसेंट पर है। आज दुनिया के जो चार बड़े देश हैं, उनमें यूएसए, चीन, रूस हैं। अगर रूस 1.1 परसेंट पर है, चीन 5.2 परसेंट पर है, यूएसए 3.8 परसेंट है, तो भारत की जीडीपी 8.2 परसेंट है। इसके लिए मैं नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व की सराहना करता हूं।

फाइनेंशियल ईयर 2026 का यह क्वार्टर 8.1 परसेंट है। मैं कह रहा हूं कि आज सप्लीमेंट्री डिमांड फॉर ग्रांट्स इसलिए आई हैं, क्योंकि इसका कारण है। आज हमने इसमें कठोर वित्तीय अनुशासन किया है, समावेशी विकास किया है। जो मोदी जी की पार्ट-3 सरकार है, वह एक निर्णयिक और परिणामकारी सरकार है। हुड्डा जी, मैं कहना चाहता हूं कि यह आईएमएफ ने नहीं कहा है। मैं चुनौती के साथ कहता हूं कि आईएमएफ ने ही, जिसके नाम का आप उल्लेख कर रहे हैं, उसी ने भारत की ग्रोथ की तारीफ़ की है। आईएमएफ खुद कह रहा है कि भारत फाइनेंशियल ईयर, 2026 में 6.5 की रेट से बढ़ेगा। प्राइवेट इन्वेस्टमेंट, स्टेबल माइक्रो-इकॉनॉमी दुनिया की सबसे मजबूत होगी। यह आईएमएफ की रिपोर्ट है। यह फाइनेंशियल सिस्टम की वजह से मजबूत है। यह कहना कि भारत का डेटा गलत है। आप एक तरफ आईएमएफ का उल्लेख करेंगे और फिर उसके नाम से आप कहेंगे कि आईएमएफ आलोचना कर रहा है। यह आईएमएफ की ही तारीफ़ है।

मैं कहता हूं कि अगर आप वास्तविक ग्रोथ देखना चाहते हैं, तो कम से कम आईएमएफ की रिपोर्ट पढ़ लेते, तभी बोलते। आज आप आईएमएफ का हवाला देकर देश के सामने गलत तस्वीर खींचना चाहते हैं, वह टिक नहीं सकती है। भारत ने क्वार्टर-1 में 7.8 परसेंट की ग्रोथ रेट पाई गई है और क्वार्टर-2 में 8.2 परसेंट की ग्रोथ है। अभी पुतिन भारत आए थे और उन्होंने तारीफ की। रूस के राष्ट्रपति ने तारीफ की है। आज जो कह रहे थे कि भारत और रूस की इकॉनॉमी ड्रेड हो जाएगी, लेकिन ऐसे पश्चिमी देश के राष्ट्रपति भी फिर से भारत के प्रधानमंत्री के साथ बात कर रहे हैं। इससे साबित हो गया है कि पूरी दुनिया भारत के साथ रिश्ता रखना चाहती है और उसके साथ ट्रेड में आना चाहती है। मैं इसलिए कह रहा हूं कि यह 6 महीने की रिपोर्ट है, इसी पर सवाल है।

मैं एक बात पूछना चाहता हूं कि प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी ने क्या कहा था? राजीव गांधी जी कहते थे कि हम 100 पैसा यहां से भेजते हैं और गांव में बेनिफिशियरी को 15 पैसा पहुंचता है। यह मेरा कहना नहीं है, यह हमारे तत्कालीन प्रधानमंत्री आदरणीय राजीव गांधी जी का कहना था। उस समय 100 रुपये भेजते थे, तो 15 रुपये पहुंचते थे और एक रुपया भेजते थे, तो 15 पैसा पहुंचता था। आज नरेंद्र मोदी 100 रुपये भेजते हैं, तो 100 रुपये लाभार्थी के पास पहुंच रहा है। मैं यह बात जिम्मेदारी के साथ कहना चाहता हूं ... (व्यवधान) आज जिस आईएमएफ का हवाला दे रहे हैं और धर्मेन्द्र जी आप भी इस बात को कोट करते थे। राजीव गांधी जी की बात आप भी और अखिलेश यादव जी भी कोट करते थे। वे खुद ही कहते हैं कि हम पैसा भेजते हैं, लेकिन पैसा पहुंचता नहीं है। यह मिडिल मैन की वजह से है।

(1505/RHL/PS)

उस मिडिलमैन, बिचौलियों को दूर कर डायरेक्ट बेनिफिट ट्रांसफर स्कीम दुनिया में पहली बार भारत में लागू करके बिचौलियों को हटाकर सरकार से पैसा सीधे उनके खातों में जाएगा। चाहे वह महिला के खाते में जाए, चाहे पुरुष के खाते में जाए, चाहे प्रधानमंत्री किसान सम्मान निधि हो, चाहे उज्ज्वला योजना हो या जो भी स्कीम्स हों। मैं आज यह कहना चाहता हूं कि कलानिधि जी वह आईएमएफ की ही रिपोर्ट है। यह मामूली बात है, देश वर्ष 1947 में आजाद हुआ और 11 वर्षों में आप कह रहे हैं बीपीएल, गरीबी रेखा में डाल दिया। आज पूरा विश्व आश्चर्यचकित है, मोदी जी जहां दुनिया के अन्तर्राष्ट्रीय मंचों पर जाते हैं, चाहे यूनाइटेड नेशन में जाएं, जी-20 में जाएं, चाहे सार्क में जाएं, चाहे दाओस के सम्मेलन में जाएं, चाहे ब्रिक्स में जाएं या किसी सम्मेलन में जाते हैं, तो दुनिया पूछती है कि भाई पिछले दस वर्षों में आपने भारत में 25 करोड़ गरीब लोगों को गरीबी रेखा में से कैसे निकाला? आज वे बीपीएल से एपीएल में पहुंचे हैं। ... (व्यवधान) आनंद जी, कुछ अपना ज्ञान वर्धन कीजिए, कुछ समझिए, ज्ञान वर्धन करने की कोशिश कीजिए। आखिर क्या आज सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट पहली बार आयी हैं? धर्मेन्द्र जी, 15वीं लोक सभा में भी थे, जब कांग्रेस-यूपीए की सरकार थी, तब भी सप्लीमेंट्री ग्रांट्स आती थीं, डिमांड फॉर ग्रांट्स आती थीं। अंतर क्या है? उस समय जब डिमांड्स फॉर ग्रांट्स आती थीं, तो वह जो एकचुअल बजट में नहीं होता था और उसको फोर्स ही नहीं करते थे। यह एक फायरनेंसियल प्रक्रिया है कि सरकार उसको सप्लीमेंट्री में लाती है, लेकिन उस समय एक वे के रूप में ही लाते थे कि हमको यह खर्चा चाहिए,

हमको यह खर्चा चाहिए। आज 1.3 लाख करोड़ की जो हम सप्लीमेंट्री डिमांड फॉर ग्रांट ला रहे हैं, उसमें 31 परसेंट ही केवल नगद व्यय ले रहे हैं, 69 परसेंट, हमारा जो वित्तीय अनुशासन है, डिपार्टमेंट की जो सेविंग्स होंगी उस सेविंग से हम सप्लीमेंट्री ला रहे हैं, यह पहली बार इतिहास बनाने का काम कर रहे हैं। आप सोचिए कि 69 परसेंट... (व्यवधान) आप पूरी बात सुन लीजिए, तब आप कोई प्रश्न पूछेंगे, मैं उत्तर दे दूंगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जो सप्लीमेंट्री डिमांड फॉर ग्रांट हैं, इसके पीछे क्यों हैं? मैं कहता हूं कि आप किसान की बात करते हैं और हमने किसान के लिए सप्लीमेंट्री लिया है। अगर मांगा है तो किसलिए मांगा है? ओझला साहब एक्सपेंडिचर के लिए नहीं मांगा है। हम उसको निवेश समझते हैं। आप समझते होंगे कि अगर किसानों पर पैसा खर्च करना सरकार का खर्चा है, लेकिन मोदी की सरकार समझती है कि किसान पर पैसा खर्च कर रहे हैं तो वह भारत का निवेश है। इसीलिए मैं कहना चाहूंगा कि अभी हुड्डा साहब उर्वरक की बात कह रहे थे वर्ष 2025-26 के मूल बजट में केवल किसानों की सब्सिडी के लिए एक लाख सड़सठ हजार आठ सौ सत्तासी करोड़ का प्रावधान किया था। यह किसानों की सब्सिडी के लिए था और आज एलाइड सेक्टर्स मिलाकर एक लाख इकहत्तर हजार करोड़ रूपये का प्रावधान था और हमने सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में फर्टिलाइजर के लिए 31 हजार 66 थे, जिसमें 19 करोड़ लिए हैं। यह फर्टिलाइजर के लिए है। अगर किसान को फर्टिलाइजर के लिए सब्सिडी देनी है, तो उस फर्टिलाइजर की सब्सिडी अगर हम दे रहे हैं, तो उसका नतीजा भी है कि यह जो हम दे रहे हैं आज उसी का नतीजा है कि वर्ष 2015-16 में जब आपकी सरकार थी, तो उस समय 251.54 मीट्रिक टन खाद्यान हुआ था और आज वर्ष 2024-25 में 2 लाख 51 हजार मीट्रिक टन से 3 लाख 57 हजार मीट्रिक टन पैदावार बढ़ी है, जो दुनिया में एतिहासिक है। आज आप देख रहे हैं कि पिछले साल की तुलना में हमारा खाद्यान 8 परसेंट बढ़ गया है, तो आज यह देन इसलिए है कि हम किसानों को खाद पर सब्सिडी दे रहे हैं। आज यह देन इसलिए है कि जो किसान गांव में रहता है, स्मॉल फॉर्मर्स, मार्जिनल फॉर्मर्स, सभापति महोदया, आप भी गांव से आती हैं, उन किसानों के पास सिंचाई का पैसा नहीं रहता है, उनके पास पेरिस्टिसाइड खरीदने का पैसा नहीं रहता है, उनके पास कीटनाशक दवाओं के लिए पैसा नहीं रहता है। दुनिया में पहली बार कोई सरकार आयी है, जिसने प्रधानमंत्री किसान सम्मान के नाम पर छह हजार रूपया किसानों को देने का काम किया है, लागत देने का काम किया है।

(1510/KN/SNL)

इसलिए आज खेती पर लागत कम हो रही है। आज खेती पर लागत कम हो रही है और उत्पादन ज्यादा हो रहा है। आज हम फर्टिलाइजर्स पर सब्सिडी दे रहे हैं, हो सकता है कि आप इसकी आलोचना करें, लेकिन हमें संतोष है। हम जो पैसा सब्सिडी पर दे रहे हैं, यह किसानों के लिए इनवैस्टमेंट है, उनके लिए निवेश है। उनकी क्षमता से देश की खाद्य सुरक्षा हो, वह अपने आप में एक मजबूती का प्रतीक है। कृषि मंत्रालय ने अभी वर्ष 2024-25 का नवीन आंकड़ा जारी किया है। उसमें 357.73 मिलियन टन का खाद्यान्न उत्पादन हुआ है, जबकि इनके जमाने में 251.54 मिलियन टन हुआ था।

हम लोग दलहन, तिलहन के लिए इसी सदन में रोज कहते थे कि आप एक्सपोर्ट कर रहे हैं, पल्सेस एक्सपोर्ट कर रहे हैं, ऑयलसीड एक्सपोर्ट कर रहे हैं। वर्ष 2023-24 में तिलहन का उत्पादन 39.76 मिलियन टन हुआ था, पिछले साल जहां 39.67 मिलियन टन तिलहन पैदा हुआ था, वही वर्ष 2024-25 में 43 मिलियन टन की पैदावार हुई है और यह इस देश के किसान के कारण हुई है। यह जो वृद्धि हो रही है, प्रधान मंत्री मोदी जी का जो ऑयलसीड का मिशन है, यह उसकी सफलता का प्रतीक है। अगर दालों में आत्मनिर्भरता होती है, तो उस दिशा में यह कितनी बड़ी सफलता है।

ये डॉ. स्वामीनाथन की बात करते थे। स्वामीनाथन आयोग तो आपने ही बनाया था कि कृषि की आय को कैसे दुगुना किया जाए। इसके लिए आपने वर्ष 2005 में स्वामीनाथन आयोग बनाया था। आपने कृषि आय के लिए उनको कहा और उन्होंने रिपोर्ट दे दी। कांग्रेस, यूपीए की सरकार ने डॉ. स्वामीनाथन की रिपोर्ट ठंडे बस्ते में डाल दी। मैं देश के किसानों की तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूं कि देश का जनादेश नरेन्द्र मोदी जी को मिला और उन्होंने डॉ. स्वामीनाथन की रिपोर्ट को देश में लागू करने का काम किया है, जिससे आज देश के किसानों को फायदा हो रहा है। उन्होंने तय किया कि हम देश के किसानों को जो मिनिमम सपोर्ट प्राइस देंगे, उनका जो उत्पादन मूल्य होगा, वह उससे डेढ़ गुना होगा और उनको आज तो उनके उत्पादन मूल्य से दोगुना मिल रहा है। यह स्वाभाविक है कि यह डॉ. स्वामीनाथन की रिपोर्ट की देन है।

मैं कहना चाहता हूं कि जो सप्लीमेंट्री डिमांड्स हैं, यह कोई अतिरिक्त बोझ नहीं है। यह कोई दस्तावेज नहीं है। यह किसानों को इम्पावर्ड करने और सशक्तीकरण करने का बिल है। इसलिए मैं आपसे कहूंगा कि इसे सर्वसम्मति से पारित करें। इस बिल का यह उद्देश्य है कि किसानों के उत्पादन की लागत में कमी आए। किसानों की आय बढ़ाना हमारा काम है और सरकार की तरफ से फर्टिलाइजर्स को सुनिश्चित कराना हमारा काम है। अगर हम इसके लिए कृत संकल्प हो रहे हैं तो मुझे लगता है कि ये इस बात पर बधाई नहीं देंगे। मैं सबसे पहले कहता हूं, किसान ने खाद्य की सुरक्षा व्यवस्था में जिस तरह से काम किया है, इस देश का जो सेंट्रल पूल होता है, जुलाई, 2025 में उस पूल में 377.83 लाख टन चावल है, 358.78 लाख टन गेहूं है, सेंट्रल पूल में गेहूं और चावल का इतना बड़ा भंडार कभी नहीं रहा है, जो आज नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में है। जो निर्धारित मानक है, यह उससे कई गुना ज्यादा है और यही भंडार काम आ रहा है। इनको यही इकोनॉमिक्स समझ में नहीं आ रही है। नेशनल फूड सिक्योरिटी एक्ट के अंतर्गत प्रधान मंत्री जी किस तरह से 81 करोड़ लोगों को कोविड के जमाने से 5 किलो खाद्यान्न परिवार के प्रत्येक व्यक्ति को दे रहे हैं। आज तक इनको यह इकोनॉमिक्स समझ में नहीं आई। क्योंकि भारत सरकार ने एक तरह से गेहूं और चावल का अपार भंडार रखा है, इसलिए हम यह लगातार दे रहे हैं। लोग कहते थे कि कोविड के कारण यह दे रहे हैं, चुनाव के लिए दे रहे हैं और नेशनल फूड सिक्योरिटी एक्ट खत्म हो जाएगा। आज 6 साल हो गए हैं, वर्ष 2019 से आज वर्ष 2025 हो गया है, आज भी गांव में किसी जाति, बिरादरी, गरीब या जो भी लोग हैं, सबको 5 किलो खाद्यान्न प्रति व्यक्ति के हिसाब से उनके परिवार को मिल रहा है। अगले पांच सालों के लिए इस पर 11.80 लाख करोड़ रुपये

सरकार व्यय करेगी। मैं समझता हूं कि हुड्डा जी को इस पर बधाई देनी चाहिए थी, क्योंकि वह खुद हरियाणा से किसान परिवार से आते हैं। यह सबसे बड़ी फूड सिक्योरिटी है और दुनिया में इतनी बड़ी कोई फूड सिक्योरिटी नहीं है, जो गरीब व कमजोर वर्गों के जीवन में स्थिरता और गरिमा लाती है।

मैं पशुपालन की बात करना चाहता हूं। मैं सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर ही बात कर रहा हूं, मैं इधर-उधर कहीं नहीं जा रहा हूं।

(1515/ANK/SMN)

आज पशुपालन और ग्रामीण अवस्था में भारत का वास्तविक अधिकार सेरीकल्चर है, हॉर्टीकल्चर है, एग्रीकल्चर है, एनिमल हसबेंडरी है, फिशरीज है, जिसको ब्लू रिवोल्यूशन कहते हैं, जिसको जीरो आवर में उठाया जा रहा था। मैं कह रहा हूं कि आज पशुपालन हो, डेयरी हो, ग्रामीण अर्थव्यवस्था हो, उसको मजबूत करने के लिए इस सप्लीमेंट्री में, इस डिमांड फॉर ग्रांट्स में हम नेशनल लाइवरस्टॉक मिशन, ब्रीड इम्प्रूवमेंट इंस्टीट्यूट और भारत के दूध उत्पादन के लिए राष्ट्रीय गोकुल मिशन ले रहे हैं। हम नेशनल लाइवरस्टॉक मिशन के लिए 361 करोड़ रुपये, ब्रीड इम्प्रूवमेंट और दूध उत्पादन के लिए 146.30 करोड़ रुपये ले रहे हैं। वर्ष 2014-15 दूध का उत्पादन 146.36 मिलियन टन था। वर्ष 2023-24 में यह बढ़कर 239.30 मिलियन टन हो चुका है। इस तरह 63.50 प्रतिशत दूध के उत्पादन में बढ़ोतारी हुई है। आज मैं कहना चाहता हूं कि दुनिया में भारत सबसे बड़ा दूध का उत्पादक हो गया है। इसके लिए मैं बधाई देना चाहता हूं, क्योंकि इसके लिए नीतियां हैं। यह नेशनल लाइवरस्टॉक मिशन, राष्ट्रीय गोकुल मिशन, जो भारत सरकार में मोदी जी के नेतृत्व में चले ब्रीड के इम्प्रूवमेंट के लिए हैं कि जानवरों की ब्रीड का इम्प्रूवमेंट कैसे हो, उसके लिए चलो। इसी नाते आज मवेशियों की उत्पादकता में 27.39 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

जहां तक अभी ऊर्जा सुरक्षा की बात हो रही है, भले ही इनको न लगता हो, क्योंकि इन्हें अहसास नहीं है, पर मोदी जी ने गरीबी देखी है। उन्होंने देखा है कि महिलाओं को ईंधन में काम करने में, लकड़ी के चूल्हे पर काम करने में कठिनाई होती है। जब वे एक वक्त का खाना पकाती थीं, तो 400 सिगरेट का धुंआ जाता था। आज उन्होंने उस कष्ट को देखा, बचपन में अपनी मां को देखा, अपने परिवार को देखा। इसलिए आज उन्होंने तय किया कि दुनिया में जो गरीब है, आखिर उसका क्या गुनाह है? गांव में या सुदूर अंचल में रहने वाले को भी कलीन एनर्जी मिले, उसको अपना भोजन चूल्हा, कंडा, लकड़ी पर न बनाना पड़े, उसके लिए उज्ज्वला योजना लागू करके, उसको भी एक स्वच्छ ईंधन देने का काम किया है, तो आज मुझे लगता है कि इन योजनाओं के लिए यदि हम डिमांड ऑफ सप्लीमेंट्री ग्रांट्स में पैसा मांग रहे हैं, तो आपको तो तारीफ करनी चाहिए। हमारी उज्ज्वला 2.0 योजना हुई, जिसमें मूल बजट में 12,100 करोड़ रुपये की सब्सिडी निर्धारित थी। अब पीएम उज्ज्वला योजना में उसकी जो बढ़ती हुई सफलता है, जो ग्रामीण और शहरी, लाखों परिवारों की आवश्यकता है, यदि उसको ध्यान में रखते हुए अपने देश के गांवों में रहने वाली वे गरीब महिलाएं, जिनके घर में आज तक यह चूल्हा नहीं पहुंचा था, यह फ्री सिलेंडर

नहीं पहुंचा था, अगर वह गैस का चूल्हा और सिलेंडर दे रहे हैं और उसके लिए हम सप्लीमेंट्री मांग रहे हैं, तो मुझे लगता है कि आज देश की करोड़ों महिलाएं इसका स्वागत करेंगी, जो हमारे प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी लेकर आई हैं। इसके लिए हमने सप्लीमेंट्री डिमांड्स में 14,692 करोड़ रुपये मांगे हैं कि 14,692.45 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि का प्रबंध किया जाए। इसमें जो नकद व्यय होगा, वह 9,473.44 करोड़ रुपये का होगा। दुनिया में कोई इतनी बड़ी योजना नहीं होगी। पीएम उज्ज्वला योजना में करीब 11 करोड़ महिलाओं के घरों में धुंआ रहित रसोई का प्रबंध किया गया है। इसकी सराहना आज केवल हम या हमारी सरकार ही नहीं कर रही है। डब्ल्यूएचओ ने कहा कि जो भारत में प्रधान मंत्री मोदी जी ने पीएम उज्ज्वला योजना लागू की है, इससे बड़ी मेजर हैल्थ इंटरवेन्शन पूरी दुनिया में कोई नहीं है। वह तो पूरी दुनिया का मूल्यांकन करता है। मैं केवल भारत की तुलना नहीं कर रहा हूँ, मैं अपने साउथ-ईस्ट एशिया के मुल्कों, जैसे पाकिस्तान, बांग्लादेश, श्रीलंका, नेपाल से इसकी तुलना नहीं कर रहा हूँ।

सभापति महोदया, मैं पूरी दुनिया की बात कर रहा हूँ कि आज डब्ल्यूएचओ कह रहा है कि यह दुनिया में सबसे बड़ा मेजर हैल्थ इंटरवेन्शन है। आज इंटरनेशनल एनर्जी एजेंसी क्या कहती है? वह सबसे बड़ी इंटरनेशनल एनर्जी एजेंसी है। वह कहती है कि इस योजना से इतना बड़ा सोशल और इकॉनोमिक एचीवमेंट आया है, जो आज सीधे लाभार्थियों के घरों में गया है। महिलाओं का स्वास्थ्य सुधरा है। आप स्वास्थ्य की बात करते हैं। इसकी वजह से सबसे बड़ा रिवोल्यूशन आया है। जो महिलाएं एनिमिक होती थीं, अस्थमा की मरीज होती थीं, केवल इसलिए कि वे गीली लकड़ियों से अपने बच्चों, अपने सुहाग के लिए खाना बनाने के लिए चिमनियों की तरह से अपने कलेजे से लकड़ी जलाने की कोशिश करती थीं। इससे उनका चेहरा लाल हो जाता था और उनके सीने में परेशानी होती थी। आज उन महिलाओं का स्वास्थ्य सुधरा है।

(1520/RAJ/RP)

जैसे पहले बड़ों के घरों में गैस का चूल्हा होता था, आज ये एक-एक गरीब के घरों में पहुंचा है। ये 11 करोड़ लोगों के घरों में पहुंचा है। पहले महिलाएं गांवों से जंगल में इंधन जुटाने के बाहर जाती थीं। वहां से वे लकड़ियां चुन कर लाती थीं। उनको घरों से बाहर जाने में दिक्कतें होती थीं। इससे उन्हें समय में बचत हुई है। अब उनको इंधन जुटाने के लिए बाहर नहीं जाना पड़ता है। इससे महिलाओं की सुरक्षा और गरिमा में निश्चित रूप से वृद्धि हुई है। इसलिए मैं एलपीजी सब्सिडी के लिए कहता हूँ कि यह केवल आर्थिक प्रावधान नहीं है बल्कि यह महिलाओं की गरिमा, सुरक्षा और उनके न्याय का संवैधानिक विस्तार हुआ है।

पीएसयूज, जो ऑयल मार्केटिंग कंपनिज हैं, उनके जो अंडर-रिकवरीज हैं, उनको समेकित करके वितरण व्यवस्था को स्थिरता प्रदान किया गया है। इसलिए वैश्विक ऊर्जा के इतने उतार-चढ़ाव के बीच भारत की ऊर्जा को बढ़ाने के लिए यह आवश्यक कदम है।

ऑपरेशन सिंदूर की बात कही गई है। देश की आजादी के बाद आज डिफेंस में क्या रेवोल्यूशन आया है, इसके बारे में हुड्डा जी नहीं कह रहे हैं। वे वर्ष 2005 के बारे में कह रहे हैं। रिजिजू जी ने इस पर बयान दिया है। मैं उनके ज्ञान के लिए कह रहा हूं कि आज रक्षा मंत्रालय का बजट 4,91,732 करोड़ रुपए है। आज देश में सर्वाधिक बजट रक्षा बजट का है। आज हम उसमें और सप्लिमेंट्री मांग रहे हैं। हम 4,577 करोड़ रुपए अतिरिक्त मांग रहे हैं। यह भी हमारे वित्तीय अनुशासन और रणनीति के लिए है। मैं दस वर्षों के बारे में एक लाइन में जवाब दे दूंगा जिससे केवल आप ही नहीं बल्कि पूरा देश इस बात से सहमत होगा। आज भारत के रक्षा मंत्रालय ने मोदी जी के नेतृत्व में रक्षा उत्पादन में इतिहास रच दिया है। वर्ष 2014 की तुलना में आज डिफेंस प्रोडक्शन में 174 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है। फाइनैशियल ईयर 2024-25 में 1.54 लाख करोड़ रुपए का डिफेंस में उत्पादन हो रहा है। कुछ सालों पहले तक हम हाई एलटिच्यूड का जूता भी बाहर से मंगाते थे। हम बैग्स मंगाते थे। हमारे यहां कैरी बैग्स नहीं थे। आप गोले-बारूद की बात छोड़ दीजिए। यह कहा जाता था कि यह चार दिनों के लिए है। हम विदेशों पर बहुत डिपेंडेंट थे। आज हम पहली बार नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में रक्षा क्षेत्र में आत्मनिर्भर हो रहे हैं। आज आप निर्यात को ले लीजिए। आप हिट एंड रन करके चले जाएंगे। वर्ष 2014 में आपका रक्षा निर्यात कितना था? वह एक हजार करोड़ रुपए का भी नहीं था लेकिन आज हम 23,622 करोड़ रुपए का एक्सपोर्ट कर रहे हैं। पहले हम ये इम्पोर्ट करते थे। हम डिफेंस के सारे इकिवप्मेंट्स बाहर से मंगाते थे। यहां हमारे रक्षा राज्य मंत्री जी बैठे हैं, वे भी इंटरवीन करेंगे। आज हम ये इम्पोर्ट नहीं कर रहे हैं, बल्कि हम 23,622 करोड़ रुपए का एक्सपोर्ट कर रहे हैं। हमारी सरकार ने वर्ष 2029 तक का लक्ष्य रखा है कि हम रक्षा उत्पादन 23 हजार करोड़ रुपए से बढ़ा कर तीन लाख करोड़ रुपए करेंगे और इसमें से 50 हजार करोड़ रुपए का निर्यात होगा।

आप भारतीय नौसेना की बात करेंगे। भारतीय नौसेना की शक्ति बढ़ाने के लिए आईएनएस माहे है। प्रधान मंत्री जी पिछले दिनों वहां गए थे। नए स्वदेशी पनडुब्बियों की बात, उन्नत प्रणालियों की बात और आप ऑपरेशन सिंदूर के बारे में कह रहे हैं। पूरी दुनिया ने भारतीय सेना के शौर्य का लोहा मान लिया है। राहुल गांधी भारतीय सेना से हिसाब मांग रहे थे, जिस समय भारतीय सेना और एयरफोर्स पाकिस्तान में घुस कर नौ-नौ आतंकवादी ठिकानों को नेस्तानाबूद कर रहे थे, तबाह कर रहे थे। इससे पूरी दुनिया के लोग आश्चर्यचकित थे। उस समय आप हमसे हिसाब मांग रहे थे। आज उस ऑपरेशन सिंदूर की

सफलता को पूरी दुनिया ने देखा है, उस समुद्री क्षमता की ऊचाईयों, स्काई रुट, इनफिनिटी कैम्पस, लिप इंजन एमआरओ फैसिलिटीज और एयरो स्पेस के रेडीनेस को देखा है। मैं बहुत विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। वर्ष 2019 में भारत विश्व के उन चुनिंदा शक्तियों में शामिल हुआ है, जो अंतरीक्ष में भी एंटी सैटेलाइट की क्षमता रखते हैं। भारत भी उन देशों में पहुंच गया है।... (व्यवधान) आभी शुरुआत है। हुड्डा जी नोट करिएगा। आप राहुल या प्रियंका से कह दीजिएगा, वे इसका जवाब देंगे।

आज भारत एंटी सैटेलाइट स्पेस में दुनिया के चुनिंदा देशों में से एक हो गया है। भारत की लैंड, भारत की सी, भारत के एयर स्पेस, चारों आयामों में हमारा सुरक्षा ढांचा और सुदृढ़ हुआ है।

(1525/NK/VPN)

आप वर्ष 2025-25 की बात करते हैं, आपने शिक्षा की बात ही नहीं की, हम शिक्षा के ऊपर कहना चाहते हैं। शिक्षा में कितना बड़ा रिवोल्युशन आया। वर्ष 2025-26 में सरकार ने शिक्षा को रणनीतिक प्राथमिकता रखा था। आपने बजट की बात की इसलिए मैं पहले बजट की बात करता हूं और फिर सप्लीमेंटरी डिमांड की बात करूंगा। मूल बजट में एक 1 लाख 28 हजार 650 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।... (व्यवधान)

श्री धर्मेन्द्र यादव (आजमगढ़) : सभापति महोदय, प्राइमरी स्कूल तो चलवा नहीं पा रहे हैं।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियांगंज) : सभापति महोदय, यह देख लीजिए, कितना महत्वपूर्ण है। आज सप्लीमेंटरी डिमांड किसलिए मांग रहे हैं? आज धर्मेन्द्र जी सप्लीमेंटरी डिमांड मांग इसलिए रहे हैं।

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : माननीय सदस्य, जब आपका अवसर आएगा, तब अपनी बात रखिएगा।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियांगंज) : सभापति महोदय, आज हम सप्लीमेंटरी डिमांड वन नेशन, वन सबसक्रिप्शन और वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन एजुकेशन के लिए मांग रहे हैं। भारत हायर एजुकेशन में दुनिया में कहीं नहीं था। आज उसको आगे बढ़ाने के लिए वन नेशनल वन, सबसक्रिप्शन के लिए 2023 करोड़ रुपये मांग रहे हैं, वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन के लिए 274 करोड़ रुपये मांग रहे हैं।

यह शिक्षा पर व्यय नहीं है, यह राष्ट्र की भविष्य की पूँजी है। आज पीएम ओएनवनएस में क्रांतिकारी मॉडल आया है। आज आप देखिए, हम कहां हैं? वर्ष 2010 में जो भारत वैज्ञानिक जर्नल निकलते थे, उसमें हम विश्व में सातवें स्थान पर थे, आज 2020 में हम दुनिया में तीसरे स्थान पर हैं, हमारे साइंटिस्ट के जर्नल निकल रहे हैं। यूएस वर्ल्ड यूनिवर्सिटी की रेंकिंग में कोई भी यूनिवर्सिटी नहीं थी, न कोई आईआईटी था। आज मैं बड़ी

जिम्मेदारी के साथ कहना चाहता हूं कि नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में 2025 में भारत के 54 भारतीय विश्वविद्यालय और 12 आईआईटी वर्ल्ड की रैंकिंग में शामिल हैं। इसके लिए मैं नरेन्द्र मोदी जी को बधाई देता हूं।

वैश्विक मंचों पर भारत आज उच्च शिक्षा अपना प्रभाव बढ़ा रहा है। डिमांड फॉर ग्रांट्स में किस तरह वन नेशन, वन सब्सक्रिप्शन हो और वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन हो, यह हमारी सरकार की नीतियों का परिणाम है। आज भारत में शोधन और नवाचार में तेजी से उभर रहा है। वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन ऐसे नहीं बनते हैं। वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन के लिए एक इंटरनेशनल पैरामीटर्स होता है, इसके अंतर्राष्ट्रीय मानक होते हैं। उस अंतर्राष्ट्रीय मानक में जब हमारा इंस्टीट्यूशन उनके साथ एट-पार आएगा, तब वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन्स उसकी रैंकिंग करते हैं।

अभी तक हम शिक्षा में कहीं नहीं थे। शिक्षा में इंटरनेशनल पैरामीटर्स को कम्पीट करके हमारे देश के एजुकेशन इंस्टीट्यूशन इंटरनेशनल लेवल पर एट-पार हों, उनकी रैंकिंग हों, उसके लिए एक-दो पैसा नहीं, 6199 करोड़ रुपये नरेन्द्र मोदी की सरकार ने खर्च किया है। तभी जाकर वर्ल्ड क्लास इंस्टीट्यूशन्स बन रहे हैं। भारत को एक पावरफुल एकेडमिक हाउस बनाने की कोशिश हो रही है।

हम लोग पहले अमेरिका और इंगलैंड पढ़ने जाते थे। आज हम एकेडमिक पावर हाउस बनाना चाहते हैं। इसका श्रेय देश के वैज्ञानिकों और प्रोफेसर्स का है। सरकार ने बजट दिया, सरकार ने गाइडेंस दिया। आपने कोविड में देखा, प्रधानमंत्री जी खुद लेबोरेटरीज में गए, जहां दुनिया में किसी वायरस की दवा नहीं बनती थी, पहली बार दुनिया में हमने कोविड के एक नहीं दो-दो इंजेक्शन बनाए हैं। इसके लिए वैज्ञानिकों को बधाई दीजिए। पिछले दिनों प्रधानमंत्री जी ने चाहे विज्ञान का क्षेत्र हो, अनुसंधान का क्षेत्र हो, नवाचार का क्षेत्र हो, भारत आज उस ग्लोबल इनोवेशन इंडेक्स में एशिया का सबसे प्रमुख नवाचार कर्ता बन चुका है।

(1530/IND/UB)

सभापति महोदया, समय का अभाव है इसलिए मैं शिक्षा का विषय छोड़कर विदेश नीति की बात करना चाहता हूं। इसी सदन में चाबहार पोर्ट की चिंता होती थी कि यदि अफगानिस्तान और पाकिस्तान रास्ता बंद कर दें तो भारत का पूरी दुनिया के साथ पानी द्वारा सम्पर्क कट जाएगा। हमने बजट 20517 करोड़ रुपये का किया है और सप्लिमेंटरी डिमांड भी 542 करोड़ रुपये की ले रहे हैं। जो चाबहार पोर्ट है, मारिशस हो, पेसिफिक आइसलैंड हो, इन देशों के साथ और पूरे सेंट्रल एशिया के साथ पूरे साल हमारा ट्रेड होता है, इसलिए हम सप्लिमेंटरी डिमांड्स ले रहे हैं। केवल आलोचना करने के लिए आप

आलोचना करेंगे, यह उचित नहीं है। आज प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में भारत किस तरह से हिंद महासागर क्षेत्र में अपनी पकड़ बनाए हुए है। आज केवल प्रधान मंत्री जी ही विश्व के नेता नहीं बन रहे हैं, बल्कि भारत भी हिंद महासागर क्षेत्र का नैसर्गिक नेता बन रहा है।

महोदया, विकास की बात, कूटनीति की बात, सुरक्षा की बात हो, सरकार हर चीज में बैलेंस रख रही है और तीनों का संतुलन भारत के हाथ में है।

माननीय सभापति (श्रीमती संध्या राय) : जगदम्बिका पाल जी, आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियांगज) : महोदया, मैं केवल एक मिनट का समय और लूंगा। जब टैरिफ लगा तो तमाम अर्थशास्त्रियों ने कहा कि इस टैरिफ का व्यापक असर पड़ेगा और इससे भारत की इकोनॉमी पर असर पड़ेगा लेकिन हम प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देंगे कि उन्होंने इस विषय पर कभी कोई प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की। जिस तरह से हमारी सरकार ने एक्सपोर्ट करना शुरू किया, नए बाजार खोलना शुरू किया, उसमें सबसे महत्वपूर्ण उपलब्धि भारत और यूनाइटेड किंगडम की, जो फ्री ट्रेड एग्रीमेंट हो चुका है, मैं उसके लिए प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी को बधाई देना चाहूंगा। यह समझौता केवल भारत और यूनाइटेड किंगडम का फ्री ट्रेड का नहीं होगा, यह समझौता भारतीय सीमाओं के लिए होगा, कृषि निर्यात के लिए होगा, डिजीटल के लिए होगा, हमारी सरकार की सबसे बड़ी चिंता एमएसपी के लिए होगी और पूरी दुनिया में भारत का नया बाजार खुलेगा। आज केवल यूके के साथ ही फ्री ट्रेड एग्रीमेंट नहीं हो रहा है, अनेक देश हैं जैसे अफ्रीका, यूरोपियन कंट्रीज आदि हैं और जो वोकल फॉर लोकल था, आज हमारी ऊर्जा से जो सम्प्रभुता आई है और हमने टैरिफ के बावजूद भी शेयर बाजार विश्व स्तर पर ले गए हैं। वैश्विक अस्थिरता के बावजूद भी प्रधान मंत्री जी के कारण भारत का वोकल फॉर लोकल लोकल टू ग्लोबल बन चुका है।

महोदया, समय की बाध्यता के कारण मैं सभी विभागों की बात नहीं कर पा रहा हूं लेकिन मैं जानता हूं कि मोदी जी की यह तीसरी सरकार केवल सरकार चलाने के लिए ही नहीं है, यह भारत को विश्व के शिखर पर ले जाने की है। धन्यवाद।

(इति)

देश में हवाई किराये को विनियमित करने के लिए उचित उपाय संबंधी संकल्प- जारी

1534 बजे

माननीय सभापति : आइटम नम्बर-21, प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़।

1534 बजे

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ (मुम्बई उत्तर-मध्य) : सभापति जी, माननीय सदस्य शफी परम्बिल द्वारा दिए गए प्रस्ताव के बारे में मैं समर्थन देने हेतु बोलने के लिए खड़ी हुई हूं मैं अपनी बात चार पंक्तियों के साथ शुरू करना चाहती हूं।

“हवा में उड़ान है, पर जमीन हाल बेहाल है,
टूटी सीटों के साथ सेवा खुद ही एक सवाल है,
किराया है आसमान पर, टैक्सों की भरमार है
विकसित भारत का सपना दिखाती, मोदी सरकार है।”

(1535/KDS/NKL)

जमीनी सच्चाई आप देखेंगे, तो वह बिल्कुल अलग है, जिसे मैं आज आपके सामने रखना चाहती हूं। आज हवाई यात्रा आम नागरिक की सुविधा के लिए नहीं, बल्कि उनके शोषण का बहुत बड़ा साधन हो गई है। प्रधान मंत्री जी कहते हैं- ‘उड़े देश का आम नागरिक’ लेकिन सच्चाई यह है कि आज की स्थिति में लुटे देश का आम नागरिक और उड़े भाजपा के मित्र। एयरलाइंस में आज महालूट मची हुई है। एक टिकट जब आम आदमी पहले खरीदने जाता था, तो सोचता था कि 5 या 6 हजार का टिकट होगा, लेकिन वही टिकट आज लगभग 25 से 30 हजार रुपये तक पहुंच गया है। क्या यही उड़ान है या उड़ान से ऊंची लूट चल रही है? आज अगर एयरलाइंस के टिकट की बात करें, तरह-तरह के हिडेन चार्जेस जोड़े जाते हैं। जैसे बैंक बिना बताए पैसों की कटौती करती है, वैसे ही एयरलाइंस टिकट के साथ हिडेन चार्जेस लगाती है। यूडीएफ, एएसएफ, फ्यूल सरचार्ज जैसे नामों पर जनता को ठगा जा रहा है। मेरा सुझाव है कि एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया का नाम बदलकर अडानी एंड संस रख दिया जाए, क्योंकि सब उन्हीं को सौंपा जा रहा है। देश की संपत्ति को टैक्स-फ्री डोनेशन के नाम पर देने का काम हो रहा है। अडानी एयरपोर्ट और यूजर फीस के बारे में बढ़ोत्तरी हो गई है। मैं बताना चाहती हूं कि दिसम्बर, 2025 के टीडीसेट फैसले के बाद अडानी कंपनी को महाल ने अपने घाटे को पूरा करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों पर लगने वाली यूडीएफ, जो पहले 175 रुपये थी, उसे बढ़ाकर 3,856 रुपये करने का प्रस्ताव दिया है। यह जो बढ़ोत्तरी हो रही है, उसे रोकने के लिए सरकार कोई बात नहीं कर रही है। निजी कंपनियों की मनमानी चलने लगी है। सरकार मुंबई जैसे अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट को सबसे महंगा एयरपोर्ट बनाने में लगी हुई है।

महोदया, महाराष्ट्र के पर्यटन पर बड़े पैमाने पर इसका असर होने वाला है। कहां 175 रुपये और कहां 3,856 रुपये। यूजर डेवलपमेंट के नाम पर अडानी कंपनी इतना ज्यादा पैसा चार्ज कर

रही है। मुंबई के एयरपोर्ट्स के बारे में सरकार बात कर रही है। मैं बताना चाहूंगी कि नवी मुंबई में एक नए एयरपोर्ट की स्थापना हुई है, जिसका नाम एनएमआईए है। वहां उड़ान भरने वाली एकमात्र बड़ी एयरलाइन इंडिगो है। डीजीसीआई ने क्रू की कमी व रद्दीकरण के कारण इंडिगो के स्पेशल ॲडिट का आदेश दिया है। नवी मुंबई एयरपोर्ट में यदि केवल एक एयरलाइन की सेवा होगी और वह सेवा देने में विफल रही, तो क्या मंत्रालय के पास एयरपोर्ट चालू रखने हेतु कोई प्लान-बी है? क्या उद्घाटन के बाद वह एयरपोर्ट घोर्स्ट टर्मिनल बन जाएगा?

महोदया, सरकार द्वारा उड़ान योजना में 120 नए डेरिटेनेशन्स और अगले 10 सालों में 4 करोड़ यात्रियों को जोड़े जाने का लक्ष्य है, लेकिन कैग की वर्ष 2023 की रिपोर्ट के अनुसार 774 में केवल 403 रूट्स यानी 52 प्रतिशत रूट्स अभी शुरू ही नहीं हुए हैं। 371 रूट्स में से आप केवल 112 रूट्स की कम्प्लीशन अवधि पूरी करके केवल 54 रूट्स यानी 7 टका 3 सालों में चालू कर पाए हैं। यह सच्चाई है। सरकार ऐसी कई नीतियां लाकर उड़ान रूट स्थापित करने की बात कर रही है। जो रूट्स पहले से बनाए गए हैं, वे अभी तक चालू नहीं हुए हैं। इस प्रकार से तो रूट्स बनाने की बात चल रही है, उनको पुनर्जीवित करने की बात चल रही है। वायबिलिटी गैप, ॲपरेशन की बात जो चल रही है, वह कैसे हो सकती है, यह बड़ा सवाल है। एक जमाने में किंग फिशर को किंग ऑफ गुड टाइम्स कहा जाता था, लेकिन उसे आज किंग ऑफ बैड टाइम्स कहा जाता है। आज लगभग 20 एयरलाइंस बंद हो गई हैं। जेट एयरवेज, गो फर्स्ट, किंगफिशर, एयर सहारा, जेट लाइन, एयर डेक्कन, एयर एशिया इंडिया, एयर मंत्रा जैसी कई एयरलाइंस के नामों की पूरी लिस्ट मेरे पास है। लगभग 20 कंपनियां बंद हो चुकी हैं।

(1540/CS/VR)

कुछ कंपनियां मर्ज हो चुकी हैं। आज एयरलाइन्स की ऐसी हालत हो गई है। आज मेजोरिटी जो एयरलाइन्स में चल रही हैं, वह एयर इंडिया, विस्तारा, इंडिगो और अकासा एयर की हैं। इन्हीं पर हमारी सम्पूर्ण एयरलाइन्स पूरी तरह से निर्भर है। इसकी वजह से जो मोनोपोली हुई है, वह ग्राहकों, यात्रियों को भुगतना पड़ रहा है। इसका असर हमने पिछले 6-7 दिन पहले देखा कि किस तरह से लोग एयरपोर्ट पर परेशान थे। लोगों के पास खाना नहीं था, उनको पीने के लिए पानी नहीं मिल रहा था। वे अपने घर पर सुरक्षित जाएंगे या नहीं जाएंगे, इस बात की कोई सुरक्षा नहीं थी। उनसे कोई संवाद नहीं कर रहा था। न तो एयरपोर्ट अथॉरिटी संवाद कर रही थी, न ही एविएशन मिनिस्ट्री कोई संवाद कर रही थी और न ही वहां के एयरलाइन्स के लोग उनसे संवाद कर रहे थे। यह इतनी बड़ी समस्या मोनोपोली की वजह से लोगों को सहनी पड़ी है। लोग अपने घर तक नहीं पहुँच पाये। कुछ लोग अस्पताल में जाना चाहते थे, कुछ लोगों का एडमिशन था, वे अपने गंतव्य स्थान तक नहीं पहुँच पाये। यह इतनी बड़ी समस्या लोगों को इसलिए झेलनी पड़ी, क्योंकि यह मोनोपोली चल रही है।

मैं एक नई चीज बोलना चाहती हूँ कि अगर आप एयरपोर्ट पर 5 मिनट देर से पहुँचते हैं तो एयरलाइन्स कहती है कि आप नहीं जा सकते हैं। आप चेक-इन नहीं कर सकते हैं। अगर एयरलाइन्स खुद लेट हो जाए तो उनके ऊपर कोई चार्ज नहीं होता है। मैं अपने यहां के मुम्बई

एयरपोर्ट की बात कर रही हूँ हमारे यहां एयरपोर्ट पर इतनी महँगाई हो गई है कि चाहे पानी की बोतल लो, समोसा लो, चाय लो, वड़ापाव लो, यह सब बहुत महँगा हो गया है। मेरा मंत्री महोदय से यह कहना है। पहले वह जीवीके का एयरपोर्ट था, कभी उन्होंने एयरपोर्ट विजिट किया होगा, जब से मुम्बई का एयरपोर्ट अडानी एयरपोर्ट हो गया है, वे कभी वहां जाकर उसे देखकर आये हैं, मैं यह उनसे पूछना चाहती हूँ। छोटी-छोटी जगहों पर, कार्नर पर भी छोटी-छोटी शॉप्स दी गई हैं। आज लोगों को मुम्बई एयरपोर्ट पर चलने के लिए जगह नहीं हैं। ये शॉप क्यों दिए गए हैं, इन शॉप्स का जो रेंट है, यह सबसे बड़ा इसका कॉज है। वहां रेंट बहुत ज्यादा है। अगर 22 से 40 वर्ग मीटर की कोई शॉप है, तो उसके लिए जो रेवेन्यू शेयर है, जिसे अडानी लेते हैं, वह 28 से 38 परसेंट का लेते हैं। यह मुझे यहां जानबूझकर कहना है। पहले कैसे होता था, जब जीवीके के पास एयरपोर्ट था, जीवीके सिर्फ रेंट लेता था। ये रेंट भी लेते हैं और रेंट के बाद रेवेन्यू शेयर भी लेते हैं। इतना ही नहीं, अगर उनके साथ आप किसी शॉप को ऑपरेट करने के लिए जॉइंट वेंचर करोगे तो मैं बताना चाहती हूँ कि अडानी कंपनी उसका 60 परसेंट शेयर लेगी और 40 परसेंट शेयर वहां के टेनेन्ट लेंगे। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से पूछना चाहती हूँ कि यह इस तरह से क्यों है? अगर 35 रुपये का एक वड़ापाव देते हो, अगर आपने बिल नहीं दिया तो आपको 30 हजार रुपये की पेनॉल्टी भरनी है। ऐसा क्यों है, ऐसा इसलिए है, क्योंकि उसका 50 से 60 टका शेयर अडानी को जाता है। वे रेवेन्यू का निर्णय लेते हैं। वे रेंट का निर्णय लेते हैं। एयरपोर्ट किसका है? मेरा आपके माध्यम से यह सवाल माननीय मंत्री जी से है।

मैं और चीजें भी रखना चाहती हूँ एयरपोर्ट पर पार्किंग के रेट क्या हैं? 6 दिन लोग तकलीफ में थे। आपने लोगों से पार्किंग शुल्क वसूल किया। बाकी एयरलाइन्स ने तो अपने टिकट के प्राइज बढ़ा दिए। जो गाड़ियां पार्किंग में लगी थीं, लोगों को पता नहीं था कि हम जायेंगे या नहीं जायेंगे। मैं आपको बताना चाहती हूँ कि 8 मिनट से लेकर एक घंटे तक, अगर आप प्राइवेट वाहन से जाते हैं तो उसका 160 रुपया लेते हैं। एक से दो घंटे वाहन को पार्क करते हैं तो 370 रुपये लेते हैं। तीन घंटे से लेकर चार घंटे तक 400 रुपया लेते हैं। मेरा सवाल है कि आप इतना पार्किंग शुल्क क्यों ले रहे हैं? 6 घंटे के बाद आप हजार रुपया तक ले रहे हैं। आप अदानी के लिए इतना पार्किंग शुल्क ले रहे हैं। हमारा यह सवाल है कि गरीब लोगों के लिए यह व्यवस्था रखी गई है या अमीरों के लिए रखी गई है या किसी एक दोस्त को मदद करने के लिए मुम्बई एयरपोर्ट काम कर रहा है। एक उड़ान नहीं हो रही है। आपका बराबर व्यवस्थापन नहीं है।

महोदया, मैं आपके माध्यम से अपने निर्वाचन क्षेत्र के कुछ सवाल माननीय मंत्री महोदय से पूछना चाहती हूँ। उनको पता है, क्योंकि पहले भी मैंने ये सवाल बहुत बार उनसे जाकर मिलकर कहे हैं। मैं जहां का प्रतिनिधित्व करती हूँ, वहां पर मुम्बई एयरपोर्ट का रनवे है और वह फ्लाइंग जोन है। मैं बताना चाहती हूँ कि हमारे वहां पर इमारतें हैं। वहां पर 18 लाख लोग रहते हैं। उस फ्लाइंग जोन में नगरपालिका के 25 वार्ड हैं। आज वहां पर 70 साल से बिल्डिंग्स हैं। आज वे बिल्डिंग्स कमजोर हो गई हैं। वहां बुजुर्ग लोग रहते हैं। उनमें लिफ्ट नहीं है। उन्हें चलना पड़ता है। आज वहां पर ऊँचाई क्षेत्र पर प्रतिबंध की वजह से, सुरक्षा के कारण से अगर आप देखोगे, क्योंकि हवाई

अड्डे के निकट जोन में है, वह फनल जोन है, वहां पर डेवलपमेंट नहीं कर सकते हैं। आज वहां लोग अपनी जान हथेली पर लेकर रह रहे हैं। यह तोड़ो, वह तोड़ो, यह करो, वह करो, सब लोगों को तकलीफ देने का काम चल रहा है। मैं बार-बार मंत्री महोदय से मिली, मैंने उनको कहा कि आप धारावी डेवलपमेंट के लिए अडानी जी को इतना सब कुछ दे रहे हैं, उनको आपने जमीनें दे दीं, आपने मालवाड़ी दे दी, आपने कुर्ला दे दी, आपने देवनार का डंपिंग ग्राउंड दे दिया, उनके लिए एफएसएआर पॉलिसी बनायी, उनके लिए टीडीआर पॉलिसी बनायी। आप कम से कम गरीब लोगों के लिए कुछ तो कीजिए।

(1545/MNS/PBT)

जो लोग वहां पर 70 साल से रह रहे हैं। राज्य सरकार के साथ बैठकर कुछ पॉलिसी तय कीजिए। दुर्भाग्यवश आज तक उनकी कोई पॉलिसी तय नहीं हुई। लोग अपनी जान हथेली पर लेकर वहां पर बैठ रहे हैं। मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूं कि इनकी जिम्मेदारी होनी चाहिए और लोगों को सुरक्षित वातावरण देने के लिए केंद्र सरकार और राज्य सरकार साथ बैठे और लोगों के लिए पॉलिसी बनाएं, यह मेरा आपके माध्यम से निवेदन है।

सभापति महोदया, मैं एक दूसरा विषय लाना चाहती हूं। एक बार मंत्री महोदय ने कहा था, वहां के जो कर्मचारी हैं, आपको मालूम होगा कि एयर इंडिया को किसने लिया है? इसको टाटा ने लिया है। उस पर कैसे व्यवहार हुआ, इस पर एक दिन भाषण करना पड़ेगा कि यह कितने करोड़ में गया। 18 हजार करोड़ का आपने कितना कम किया, कितनी बड़ी प्रॉपर्टी आपने 18 हजार करोड़ रुपये में दे दी। मैं वहां के कर्मचारियों की बात करना चाहती हूं। आपके कर्मचारी सरकारी थे, आपने किसी प्राइवेट संस्था को दे दिया। आज ऐसी परिस्थिति है। मैं बार-बार मंत्री महोदय से मिली, मैंने कहा कि वहां एयर इंडिया कॉलोनी है। पहले ये एयरपोर्ट जीवीके के पास था। 185 एकड़ की लैंड है। यह एयरपोर्ट जीवीके के पास था, जीवीके ने उनसे बात की और कहा कि हम यहीं घर बनाकर देंगे, लेकिन फिर यह चेंज हो गया। यहां अडानी जी आ गए। हमारी मुंबई की जमीनों पर अडानी जी का बहुत ध्यान है। हमने आधी मुंबई 07/12 उतारा उनके नाम पर की है। उन्होंने कहा कि इस जमीन पर जो कर्मचारी हैं, उनकी जमीन हमें खाली करवाकर दीजिए। फिर सरकार लग गई। मिहाल लग गई और मिहाल ने लोगों को इतनी तकलीफ दी। वहां पर तीन हजार लोग रहते थे। एक के बाद एक नोटिस दिए। सफाई कर्मचारी बंद किए, लाइट बंद की, पानी बंद किया, तो लोग कोर्ट में गए। वे पानी लेकर आए, बिजली लेकर आए, सफाई कर्मचारी लेकर आए।

महोदया, वे इतने में ही नहीं रुके। उन्होंने पे-स्केल बंद किया, उनको जाने के लिए ट्रेवलिंग की सुविधा मिलती थी, वह बंद किया। वॉलंटरी रिटायरमेंट देने की बात की। उनका पीएफ बंद कर दिया। महोदया, उनका इंक्रीमेंट बंद कर दिया, उनकी सैलरी बंद कर दी, ताकि वहां के लोग जा सकें। वहां पर आज 160 लोग लड़ रहे हैं। वे हाईकोर्ट से लेकर सुप्रीम कोर्ट तक गए। मेरी मंत्री महोदय से विनती है कि वहां पर रहने वाले लोग आपके कर्मचारी हैं, उनमें सरकारी अधिकारी हैं, उनके लिए आप थोड़ी तो सहानुभूति रखिए। उनके बच्चों की 10वीं की परीक्षा होने वाली है। आपने उनको कहा कि वह जगह छोड़ दें। कम से कम आप लोगों पर इतनी तो मेहरबानी कीजिए कि मार्च-

अप्रैल की परीक्षा देने के बाद उन्हें शिफ्ट कर दीजिए। आपके कर्मचारियों को आपने रास्ते पर छोड़ दिया। आपने एयरपोर्ट के लिए उनको सब कुछ दे दिया।

सभापति महोदया, मैं नम्रता से आपसे कहना चाहती हूँ कि हमारे एयरपोर्ट के बगल का रास्ता भी उनके पास चला गया। एयरपोर्ट के बगल की जमीन भी चली गई, कॉलोनी भी चली गई। आपने एयरपोर्ट के अंदर भी उन्हें बिठाया। आप जो नवी मुंबई का एयरपोर्ट बनाने वाले हो, आप मुझे बताइए कि क्या वहां पर एक ही एयरलाइन चल रही है, तो वह कैसे चलेगी और बाद में इस जमीन का क्या होगा।

महोदया, मुंबई की जमीन से ज्यादा मुंबई के नागरिक बहुत महत्वपूर्ण हैं। जमीन तो हमारे लिए जरूरी है, लेकिन नागरिक भी बहुत जरूरी है, लेकिन जो एयरलाइन्स के माध्यम से बड़ा भ्रष्टाचार चल रहा है, लोगों को जो तकलीफ सहनी पड़ रही हैं, चाहे वे कर्मचारी हों, चाहे वे नागरिक हों, चाहे वे यात्री हों, इसके लिए जिम्मेदार कौन है? इसके लिए जिम्मेदार सरकार है। मैं यहां से यही कहना चाहती हूँ। अगर आप हमारे लोगों को तकलीफ देंगे, आप मुंबई के लिए समझ रहे हैं कि मुंबई को कोई भी सुविधा नहीं देंगे, तो महोदया ऐसा नहीं चलेगा। मैं आज अपने मुद्दे के माध्यम से आपके सामने एक चीज रखना चाहती हूँ कि यह सरकार क्या कर रही है? यह किसके कहने पर चल रही है? आप लोगों के बारे में सोचना ही नहीं चाहते, आप लोगों के बारे में समझना ही नहीं चाहते।

महोदया, मुझे आपसे कहना है कि मैंने जो सभी मुद्दे रखे, इनके बारे में मैं पहले भी मंत्री महोदय से मिली हूँ। मैंने उनसे पहले भी इस मामले में बात की है। आज एयरलाइन्स की क्या हालत हो गई है। पहले 20 एयरलाइन्स होती थीं। पहले आप देखते थे, ये एयरलाइन्स हैं, वह एयरलाइन्स है, आज क्या है?

महोदया, मैं एक फ्लाइट में बैठी थी, आप भी कभी बैठी होंगी। मुझे मुंबई से गोरखपुर जाना था। मैं फ्लाइट देखकर डर गई। मैं स्पाइस जेट की जिस फ्लाइट में बैठी थी, उसमें एम-सील लगा हुआ था, तो मैं जब तक वहां उतरूंगी, तो सुरक्षित उतरूंगी कि नहीं? आप कितने लोगों के लिए ये रिस्क ले रहे हो। हमारा कहना यह है कि आपकी सबसे बड़ी प्राथमिकता क्या होनी चाहिए? लोगों को अच्छी सेवा देना, लोगों को वहां अच्छी क्वालिटी का वातावरण देना, अच्छा खाना देना, सुविधा देना, उनसे बात करना, लेकिन दुर्भाग्यवश ये इन सभी में फेल हो गए हैं और इंडिगो ने एक बार वापस साबित कर दिया। यह जो मोनोपोली है, एक एयरपोर्ट की पॉलिसी थी और आपने छह एयरपोर्ट दे दिए। आपने एक आदमी के लिए एयरपोर्ट पॉलिसी भी बदल ली और एक आदमी को छह एयरपोर्ट दे दिए।

इसलिए मेरा कहना यह है कि मोनोपोली पॉलिसी के माध्यम से जो यात्रियों को तकलीफ हुई, इसके लिए उन्होंने भले ही अधिवेशन में हमसे बात की और सब बताया, लेकिन इन्हें जनता से माफी मांगनी चाहिए और जनता के सामने नतमस्तक होकर आने वाले दिनों में इनको यह बंद करना चाहिए। मेरा यहां से यही कहना है। धन्यवाद।

(इति)

(1550/MY/SNT)

1550 बजे

श्री रमाशंकर विद्यार्थी राजभर (सलेमपुर) : सभापति महोदया, आपकी बहुत कृपा कि एक बहुत ही महत्वपूर्ण संकल्प पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

महोदया, जब देश बहुत तेजी से आगे बढ़ रहा हो और देश में सबसे तेज चलने वाली जहाज की यह हालत हो तो बाकी देश की क्या हालत होगी, इसे आप समझ सकती हैं। मैं एक दूसरी बात कहना चाहता हूं। अगर अभी दिल्ली की कोई घटना हो और 100-200 आदमी उस मामले को उठाएं तो वह राष्ट्रीय चैनलों की खबर बन जाती है। गांवों में हजारों लोगों द्वारा उठायी गयी अगर कोई समस्या हो तो वह अखबारों के किसी कोने में छपती है।

महोदया, ठीक उसी तरह से जहाज अवसर प्राप्त और बहुत ही आवश्यक जरूरतों को पूरा करने के लिए हमारे देश का एक बड़ा संसाधन है। अगर इसकी यह हालत है तो सदन में चर्चा करनी ही चाहिए, क्योंकि गरीब आदमी अपनी समस्याओं को उतनी जल्दी नहीं उठा सकता है। गरीब आदमी को उतनी समझ नहीं, मध्यम वर्ग को फुर्सत नहीं और जो धनाद्य हैं, उनको जरूरत नहीं है।

महोदया, मैं दो-तीन चीजें कह कर अपनी बात को खत्म करूँगा। आज मैं इस सदन में एक गंभीर, राष्ट्रीय और आम आदमी को प्रभावित करने वाला मुद्दा उठाता हूं। वह मुद्दा भारत के विमानन क्षेत्र की गंभीर समस्याएं हैं। इसके कारण यात्री परिवार, व्यापार और रोजमरा की जिंदगी पर प्रभाव पड़ता है। हम सभी जानते हैं कि गृह और विदेश यात्रा केवल सुविधा नहीं, बल्कि आज की गति वाली अर्थव्यवस्था की आवश्यकता है। आज हमारे देश में उस सुविधा का अनियंत्रित, मनमाने और यात्रियों की जेबों को लूटने जैसा स्वरूप सामने आ रहा है। अब तो इस मुद्दे पर सदन में चर्चा जरूर होनी चाहिए। हवाई किराये में मनमाने और असमान्य उछाल है। ये आंकड़े बोल रहे हैं।

महोदया, हाल की एक घटना हुई। इस घटना में इंडिगो संकट के दौरान टिकटों की कीमत तीन से दस गुना तक बढ़ गई। अपने ही देश में कुछ मार्गों पर किराया 90 हजार रुपये तक पहुंच गया यह मैं घरेलू उड़ान की बात कर रहा हूं। इसी दौरान सरकार को आपातकालीन रूप से नियम लागू करना पड़ा और किराया 7,500 रुपये से 18,000 रुपये तक अधिकतम सीमा तय करनी पड़ी, ताकि यात्रियों का शोषण रोका जा सके। अब सवाल यह उठता है कि सरकार ने जो किराया तय किया, उस किराये पर उड़ानें कितनी हुईं, कितने यात्रियों ने यात्रा की, यह मंत्री जी को देखना चाहिए।

महोदया, सरकार ने किराये के बारे में जो सुझाव दिया, उसमें 500 किलोमीटर से 750 किलोमीटर तक 12,000 हजार रुपये, 1000 किलोमीटर से लेकर 1500 किलोमीटर

तक 15,000 हजार रुपये और 1500 किलोमीटर से आगे तक की दूरी के लिए 18,000 हजार रुपये किराया तय किया गया।

महोदया, यह चार्ट नीति का एक आधार हो सकता है, जिसमें आम यात्रियों को मनमाने दामों से सुरक्षा मिले, न कि वे महंगे किरायों के एटीएम की तरह देखा जाए। क्या आपदा, त्योहार और सुरक्षा परिस्थितियों में किराया वृद्धि न्यायसंगत है? हमारा उद्देश्य यह होना चाहिए कि आपदा या देश सेवा के समय निजी कंपनियां लाभ को प्राथमिकता दें, सुरक्षा या नागरिकता के हित को नहीं, क्या हम यहीं चाहते हैं? कुंभ मेले के दौरान क्या हुआ था? हमारे जो साथी स्नान करने के लिए इलाहाबाद गए होंगे, उनको पता होगा। उस समय लूट मची हुई थी। कुंभ मेले के दौरान जैसे लगा कि खूब बाजार आ गया, इनका जितना किराया वसूल सको, उतना वसूल करो। चलिए, वह तो हमारे त्योहार का समय था। महाकुंभ 2025 में प्रयागराज के लिए हवाई टिकटों में भारी उछाल हुआ। कभी-कभी साढ़े पांच गुना तक यात्रियों को भारी बोझ का सामना करना पड़ा।

महोदया, खुशी का काल छोड़ दीजिए, त्योहार का समय छोड़ दीजिए, विपत्ति काल में भी ये कंपनियां लूट मचाए हुई थीं। उस समय क्या हुआ था? जब पहलगाम हमला हुआ, उसके बाद हवाई किराये में गिरावट के बावजूद टिकट का दाम तेजी से बढ़ गया।

(1555/MLC/RTU)

उस समय अफरा-तफरी मच गई। क्या हमारी कंपनियां केवल पैसा कमाने की जिम्मेदारी निभाएंगी? देश के प्रति कोई जिम्मेदारी नहीं निभाएंगी? पहलगाम आतंकी हमले के बाद सरकार ने निर्देश दिया था कि एयरलाइंस किराया न बढ़ाएं, लेकिन कई एयरलाइंस ने उन निर्देशों के बाद भी ऊंचे किराए दिखाए, जिससे यात्रियों को आर्थिक बोझ उठाना पड़ा। इसकी सरकार ने क्या समीक्षा की? कितने यात्री उड़े, कितनी कंपनियों ने किराया छोड़ा? समीक्षा हुई, नहीं हुई। अगर हम आपदा प्रबंधन के समय मानवीय मूल्यों, यात्रियों की सुरक्षा और नागरिकता के अधिकारों को प्राथमिकता न दें, तो हमारी विमानन नीति घरेलू कारोबार का साधन बनकर रह जाएगी, न कि जनता के अधिकारों की रक्षा के लिए। यहाँ रुड़ी जी हैं कि नहीं, ये जहाज उड़ाते हैं, जानते हैं। हम सब जानते हैं कि जब जहाज आसमान में होता है, उस समय केवल मैसेज ही हमारी जान को बचाता है और संचालन करता है।

महोदया, आपको बता दूं कि इस क्षेत्र में इतने कम कर्मचारी हैं, लेकिन एएआई को कर्मचारियों की कमी नहीं दिखती है। अरे जान से खिलवाड़ होगी, दुबे जी मैं आपको बता दूं कि एएआई कर्मचारियों की यह हालत है कि एक-एक कर्मचारी तीन-तीन टाइम ओवर-टाइम कर रहा है। एएआई में कर्मचारियों की इतनी कमी है। मैं यहाँ उसके एक कर्मचारी का

नाम उद्भूत नहीं करूँगा। एक कर्मचारी ने बताया कि हम लोग किस तरह जहाज उड़ा रहे हैं, हम लोग ही जान रहे हैं। लगभग 5,500 पद आज भी खाली हैं, लेकिन वह भरे नहीं गए हैं। एक-एक कर्मचारी जो जहाज उड़ाते हैं, जो सिंगल देते हैं, तीन-तीन टाइम ओवरटाइम कर रहे हैं, तो हमारी जान की कैसे सुरक्षा होगी? क्या हम इसकी समीक्षा नहीं करेंगे? हम सभी जानते हैं कि देश के कई एयरपोर्ट्स विशेष रूप से व्यस्त मौसमों और आपातकालीन समय में एएआई कर्मियों की कमी से जूझते हैं।

महोदया, कंट्रोल टावरों में स्टाफ शॉर्टेज रहेगा। रनवे सुरक्षा और हवाई अड्डा ग्राउंड हैंडलिंग में कर्मचारियों की कमी से न केवल उड़ानों में देरी बढ़ती है, बल्कि नियमों के समय पर पालन में भी समस्या होती है। यह सिर्फ एक विमानन संचालन की समस्या नहीं है, बल्कि यह राष्ट्रीय सुरक्षा, यात्री सुरक्षा और नागरिक अधिकारों में कमी की ओर इशारा करता है। एकाधिकार और निष्पक्ष बाजार नियंत्रण क्यों जरूरी है?

महोदया, मैं आपको बता दूं कि जितने एयरलाइंस हैं, सारे एयरलाइंस में बड़ी-बड़ी दुकानें हैं। हमारे भारत का संविधान कहता है, डीओपीटी कहता है। पूरे एयरलाइंस में घूमिए। मैं एक दिन दिल्ली एयरपोर्ट पर घूम रहा था। बताइए कि क्या एयरलाइंस डीओपीटी के नियमों का पालन करता है? एक भी दुकान के आवंटन में एससी, एसटी, ओबीसी को कोई दुकान आवंटित नहीं होती है। ... (व्यवधान) मंत्री जी, इसे देखना चाहिए। आजकल सारी एयरलाइंस में चाहे लोडिंग के कर्मचारी हों, चाहे ड्राइवर हों, ये सब के सब आउटसोर्सिंग से भरे गए हैं। उन आउटसोर्सिंग में भी एससी, एसटी और ओबीसी की कोई गणना नहीं होती है और कोई महत्व नहीं दिया जाता है।

महोदया, आज भारत में कुछ एयरलाइंस का बाजार में बहुत बड़ा हिस्सा है। जब एक या कुछ कंपनियों के हाथ में संचालन का इतना नियंत्रण हो कि वे तालमेल में किराया तय कर सकें, तब वहाँ प्रतिस्पर्धा नहीं, बल्कि ओवरप्राइसिंग का खतरा बन जाता है।

महोदया, सुप्रीम कोर्ट ने भी भारत में टिकट मूल्य निर्धारण को लेकर सरकार में एयरलाइंस को नोटिस दिया कि ये नियम पारदर्शी और यात्रियों के हितेषी कैसे होंगे? मेरा सुझाव है कि एयरलाइंस मील के आधार पर किराये का पालन अनिवार्य करें। माननीय मंत्री जी एएआई स्टाफ की भरपूर संख्या में तैनाती करें, ताकि ऑपरेशन सरलतापूर्वक हो। किसी भी आपदा, त्योहार या भीड़ वाले आयोजन में किराये के मुनाफे को प्राथमिकता न दी जाए।

महोदया, डीजीसीए के पास मार्ग विशिष्ट और घटना उत्तरदायी मूल्य नियंत्रण हो। नागरिकों के जेब की सुरक्षा का अधिकार हो।

(1600/YSH/AK)

सभापति महोदया, हमारी मांग सीधी और निष्पक्ष है। विमानन नीति केवल कारोबार नहीं है। यह हर भारतीय की यात्रा की सुरक्षा, साधारण समय की जवाबदेही तथा आर्थिक न्याय का हिस्सा है। इस सदन में मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि लोग इतना किराया देकर हवाई जहाज का उपयोग तुरंत पहुंचने के लिए करते हैं और कभी-कभी मुश्किल समय में जैसे हार्ट अटैक हो जाए, ब्रेन हेमरेज हो जाए तो उस समय हवाई जहाज का उपयोग करना पड़ता है। जब हमारे यहां पर कभी कोई घटना हो जाती है जैसे माँ की मौत हो गई, पिता की मौत हो गई तो हम तुरंत हवाई जहाज का टिकट करवाते हैं, जिससे जल्दी से जल्दी घर पहुंच सकें।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय जी से कहना चाहता हूँ कि एयरपोर्ट्स के लिए पैसा दिया जाता है। भगवान बुद्ध की धरती, कुशीनगर में एयरपोर्ट बना। मैं हर मंच तथा मीटिंग्स में पत्र लिखता रहा, लेकिन कुछ नहीं हुआ। हम गोरखपुर एयरपोर्ट से हवाई जहाज चला रहे हैं, लेकिन जो बना हुआ एयरपोर्ट, जो भगवान बुद्ध की धरती को पूरी दुनिया से जोड़ता है, वह एयरपोर्ट आज तक चालू नहीं हुआ है। यह हो क्या रहा है? भारत सरकार और मंत्रालय ने पैसा लगाकर, किसानों से जमीन लेकर एयरपोर्ट बनाया, भवन बनाया और फिर उसमें डेवलपर्स आ गए। अब जब डेवलपर्स आ गए तो लखनऊ के एयरपोर्ट का नाम जो चौधरी चरण सिंह एयरपोर्ट था, अब उसमें अडाणी एयरपोर्ट जोड़ दिया गया है।

हमारे वहां पर दान की प्रथा थी। वहां पर विद्यालय के लिए बाबा देवरहा के नाम से दो लोगों ने जमीन दान दी और उनके नाम से विद्यालय खुल गया। हमारे वहां पर दान की परंपरा रही है। जो व्यक्ति जमीन दान देता है, उसके नाम से उस विद्यालय का या संस्था का नाम रख दिया जाता है, लेकिन यहां पर क्या हुआ? एक पैसा भी दान नहीं दिया गया। डेवलपर्स आए और अडाणी चौधरी चरण सिंह एयरपोर्ट नाम लिख दिया गया। इस बात को कौन देखेगा? इसलिए ये जो खामियां हैं, इन खामियों को आप दुरुस्त कीजिए।

1602 बजे

(कुमारी सैलजा पीठासीन हुईं)

आज लूट मची हुई है। सवाल यह है कि कानूनविद्, अवसर प्राप्त लोग और पढ़े-लिखे लोग 80 परसेंट यात्रा हवाई जहाज से करते हैं, लेकिन उनके सामने एयरलाइन्स इतनी बड़ी लूट कर रही है। इस पर क्या कार्रवाई नहीं होनी चाहिए? बस में 10 रुपये का टिकट लेंगे तो यहां से वहां जाने का निश्चित किराया होता है। अगर ट्रेन से आप दिल्ली से देवरिया जा रहे हैं, दिल्ली से बलिया जा रहे हैं तो निश्चित किराया है, लेकिन जहाज में किराया निश्चित नहीं है। आज लगभग 70 से 80 परसेंट हवाई जहाज और रुट पर कब्जा एक ही एयरलाइन ने कर लिया है और बाकी एयरलाइन्स को और मुनाफा करने वाले रुट दे दिए गए हैं। उसका

परिणाम आपके सामने है कि कुछ दिनों पहले बच्चे, महिला और पुरुष एयरपोर्ट पर सीआईएसएफ के जवानों से लड़ रहे थे। मामूली कर्मचारी मांग कर रहा था और मालिक एसी कमरों में बैठे हुए थे। उनके कर्मचारी और यात्रियों के बीच झगड़ा हो रहा था। इसलिए यह बहुत महत्वपूर्ण संकल्प है।

सभापति महोदया, मेरी आपके माध्यम से यह मांग है कि आपका उद्योगपतियों को देश के हवाले करने का जो मंसूबा है, ऐसा मत कीजिए। हमने सपना देखा था कि हवाई चप्पल पहनने वाला भी हवाई जहाज से उड़ेगा, लेकिन हवाई चप्पल वाला तो दूर, आज लाखों के सूट-बूट पहनने वाले लोग भी दूर हो गए हैं। यह स्थिति हो गई है। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आप यह जान लीजिए कि पैसे के बल पर सरकारें बन सकती हैं, लेकिन एक दिन वह भी आएंगा, जब पैसे बांटने वाले यह जान लेंगे कि हम पैसा बांटकर रमाशंकर राजभर को मुख्य मंत्री बना सकते हैं तो क्यों न हम ही मुख्य मंत्री बन जाएं और जब वह दिन आएंगा तो लोकतंत्र खत्म हो जाएगा। लोकतंत्र नहीं बचेगा। इसलिए उद्योगपतियों को एक सीमा में रखा जाए।

मैं सरकार से यही गुजारिश करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

जय हिंद।

(इति)

(1605/SRG/STS)

1605 hours

SHRI ARUN NEHRU (PERAMBALUR): Madam, thank you for the opportunity. We are at a very critical point in the growth of this country. For that, the structural changes started from 1991 onwards made by the stalwarts who were able to get our country going. I thank them first, I salute them first. But today we are discussing a very important topic of air connectivity and the related infrastructure. I will put my points across in ten basic segments.

The first important segment is the issue in the last ten years which has actually come to us in the last two weeks. All of us have been invariably inconvenienced because of those policies which have happened here. The policies were drafted with very good intention. The intention was to have very low fares and get more people on board, get people from point A to point B faster. Now what had happened is there was market concentration. A lot of Members have read about market concentration and its risk. Now, market concentration is risky, irrespective of its being a capitalist or a socialist society.

India's air market is dominated by two players, and unfortunately, some of the policies that helped us get this connectivity actually have various tags - the largest number of aircraft orders, the largest number of people getting airborne, the largest number of growth in terms of air traffic - and we have got good numbers to show this to the world. But where has this got us to?

The leading carrier is in 60 per cent of the routes. That is the only carrier. So, imagine if you are the only carrier, the pricing power or the domination power in terms of seat availability or the slot timings is one segment on the soft part. On the hard part, landing part where the airline operator, in spite of spending large amounts of money, is actually left to deal with only one airport operator. Hence, there are a lot of inefficiencies which actually seep finally into customer service in terms of pricing power to the consumers and in terms of the overall airport infrastructure that is available in our country.

The second point is which the Government actually did it right. Two years ago, they published the flight safety rules for the support crew and the flight rotation which is actually very well-intentioned and a good cause. It happened two years ago. Now, there are a number of reminders sent. I believe that. I have read in the newspapers that the hon. Minister along with the Department have taken a lot of efforts to remind the airlines to actually get ready for that implementation. In the last three weeks, we have seen that the carriers actually did not care even a bit about these rules coming into impact, and what they did was even more atrocious. They had invariably said 'No' to those rules and they had large scale cancellation in order to force or have an impact or have a feel of forcing the Government to actually reverse those rules. The Government did not reverse the rules, but what had happened was it relaxed the rules for some time, so that they can cope up back again.

Now, we have two things here. We had a Government that clearly told all the operators, gave enough time, but where the operators lack, actually the Government had to go back even for two months. Even if it is two months, it is two months. A duly elected Government had enough time. I think they subverted the power of the Government and its people because of the dominant power. So, I want the Government to note that just creating efficiency of scale can actually come as bite back in terms of policy implementation and in terms of pricing power. So, your intention to actually give better pricing to the consumers is actually coming to haunt you in terms of giving preferential treatment to these market powers.

Now, one of the side effect of such powers is that the regulatory framework has wide regulatory framework. I mean we have got great people manning the airport authority, manning the research departments of air traffic controls. Because of such market power that the players have, the regulatory environment actually has turned reactive in the last five years or even six years or more. The Department had to constantly monitor airfares. Why is the Department supposed to monitor airfares? It was not the policy of the Government. The policy of the Government is very clear.

(1610/SM/MM)

They want the market to determine prices. But look at where letting the market decide prices has taken us. Time and again, the Department has been forced to react asking airlines to cap fares and issuing regular orders. What happens is this: regulatory creep sets in. Proper regulations cannot be formed in a timely manner. Every year, rules have to be changed to accommodate market participants.

A side effect of having scale is actually weak competition. Look at the US, the most capitalist state. It has just four airlines with market shares ranging from 35 per cent to 22 per cent. This setup creates enough competition, enough scale, and allows the Government to stick to market principles, ultimately getting the best prices for consumers.

So, I hope the Government recognises that providing regulated scale actually helps, rather than giving the market a completely free hand where abuse is almost inevitable. We have seen this over the past three weeks. The intention was to keep prices low, but carriers tweaked the system.

Take, for instance, a flagship programme that has been misused by operators: the UDAN Scheme, which is an excellent initiative aimed at connecting far-flung areas. That is its principal aim. Take Tamil Nadu as an example. There ATRs operate continuously, with about seven services to each city every hour. With UDAN's incentives, the break-even point for ATR operators is filling 50 seats. Filling 80 seats is profitable. But the same route using larger jet aircraft with 186 seats has a break-even of approximately 110 seats.

So, you have an unfair situation for the consumer. They must use a turboprop to make the route profitable, even though the Government's aim was to connect remote areas. The request is simple: focus the UDAN Scheme on far-flung regions, like the Northeast, where air service and pricing are genuinely needed and not well-connected markets, which carriers exploit to gouge prices. In fact, jet-engine fares are cheaper than turboprops. Many hon. Members have used turboprops to reach last-mile destinations. I request the Department to assess the scheme's effectiveness on the non-commercial routes it was intended for.

The fifth point is infrastructure development. For whatever reasons, policies have a very high entry point. Of course, the Government wants proper, well-funded airport operators capable of tapping global markets. But this has led to a skewed situation.

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): Hon. Members, I must inform you that five hours have already been spent discussing this Resolution, almost exhausting the allotted time. Since three more Members wish to speak, the House needs to extend time. If the House agrees, the time for discussion may be extended by one hour.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. CHAIRPERSON: Thank you. The time is extended by one hour.

SHRI ARUN NEHRU (PERAMBALUR): Madam, I was speaking about infrastructure delays and uneven regional development. Some metro areas, especially in Southern India, have more airports, where travel volumes are higher compared to certain regions. From the Government's perspective, a high entry point ensures operators have sufficient liquidity and positive cash flows, especially if they tap global markets, which have very high standards.

However, a side effect is high entry fees. Almost 25 per cent of ticket costs go into taxes and airport fees. While the Government is right to support airport operators, this high entry point has the opposite effect. It prevents ticket prices from being affordable. A good policy review, opening access to new players, would help more than concentrating operations among very few players.

(1615/HDK/MK)

Now, talking about the passenger experience, anybody who experiences Indigo would know this. I am sorry to name the airline, but anybody who is going through a dominant airline would know their service levels. If it is a 'no', it is a 'no'. It is actually not service. It is because we have no choice. Now, it is because of this that there is so much of pricing power, and they have a very dominant practice of going on. One of the newspapers actually mentioned that as a matter of fact, there is a lot of increase in the sale of BP tablets, if we actually take festival seasons. That is co-related to increase in air-traffic.

My another point is the financial health of airlines. One of the subset of the dominant powers is actually because of the dominant airlines. I have two points about Trichy alone. I am quoting example of Trichy because it is a tier-II city and a non-metro city and most of us here belong to tier-II and tier-III cities. Establishing a hub-and-spoke model, where every flight has to go to Chennai and then come back rather than interconnectivity, is actually increasing the cost. I request the Minister to actually have a differentiation of it and a more efficient hub-and-spoke model.

The last point which I want to mention is that we have very less MROs in the country, that is maintenance, repair and overhaul facilities. We have enough land in tier-II cities and only the tier-I cities has MROs. In the tier-I cities, it is still very expensive. So, I request, through you, Madam, that the Minister should consider actually opening up more MROs and hence improving the facility of the country.

Thank you for the opportunity, Madam.

(ends)

1616 hours

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Madam, I thank the hon. Member Shri Shafi Parambil for having brought this Resolution. I think, today, the Ministry of Civil Aviation has become a lame duck Ministry. Up till the time Air India was with the Government, it had some width. Now, the Ministry of Civil Aviation only controls the safety and other matters. It has no control on the fares. Now this matter has been repeatedly raised in this House by Members from Kerala. A large number of expatriates are there in the Gulf and they come to India at the time of Christmas. At the time of Christmas, etc., the migrant workers in the Gulf who are wage-earners, face tremendous difficulties. Sometimes the fares are so high that they have to spend a year's salary on to and fro tickets. It has been raised, but the Government has done nothing to mitigate their suffering.

Now, this problem has been highlighted during this Indigo crisis. In Indigo crisis the Government appeared to be absolutely ineffective. Everyday, hundreds and thousands of passengers were stranded at the airports and flights were cancelled. Their luggages piled up. So far, they have said that the DGCA has issued a Show Cause Notice to Indigo. The DGCA people are sitting at the headquarters but so far no punishment has been given to Indigo people, either Rahul Bhatia or their foreigner CEOs. This is the most unfortunate state of affairs. The Government is a mute spectator to the sufferings of the passengers.

Now, the gulf problem, that was mentioned, mainly affected those coming from Dubai and middle-eastern countries. But this time, the internal passenger fairs went through the roof – upto Rs. 1 lakh.

(1620/PS/ALK)

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): The DTL Rules were relaxed during this crisis only for Indigo. And that has been done by DGCA only. Now, we do not understand that. If you are relaxing the DTL Rules for Indigo, why do you not relax it for Air India or for other airlines? The DTL Rules have only been relaxed for Indigo.

Basically, the pilots are asking for a judicial inquiry. The Government is very clear on this. Why is the Government running away from a judicial inquiry? The pilots themselves told us. This is clearly a scam. Are you going to take any action?

वस्त्र मंत्री (श्री गिरिराज सिंह): माननीय सभापति जी, ये आपस में बातें कर रहे हैं।... (व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I fully support what Mr. Venugopal says that there is a scam involving the Indigo and the Government of India. You will notice it if you see the list of contributors to various political parties released by the Supreme Court. How much money Indigo has paid to the BJP for the favours rendered? ... (*Interruptions*) What is illegal?

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): We will take a look into this.

... (*Interruptions*)

माननीय सभापति : अब बोल दिया है। आप बैठ जाइए। आप भी चेयर पर बैठते हैं। हम रिकॉर्ड देख लेंगे।

... (व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : यह आरोप लगा रहे हैं।... (व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : यह बिना तथ्य के आरोप लगा रहे हैं।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: You do not have to worry.

... (*Interruptions*)

सुश्री सयानी घोष (जादवपुर) : अरे, बैठ जाइए, बैठने में क्या दिक्कत है?... (व्यवधान)

माननीय सभापति : इतना नाराज मत होइए।

... (व्यवधान)

सुश्री सयानी घोष (जादवपुर) : इतना नाराज मत होइए सर।

माननीय सभापति : हम रिकॉर्ड देख लेंगे।

... (व्यवधान)

सुश्री सयानी घोष (जादवपुर) : सत्ता में हैं, तो सुनना पड़ेगा।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : हम इसे रिकॉर्ड में देख लेंगे।

... (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय (दम दम) : मैडम, मैंने पार्टी का नाम बोला है, निशिकान्त दुबे जी का नाम नहीं बोला है, तो इनको आपत्ति क्यों है?... (व्यवधान) कितना कोर्पोरेट डोनेशन, किससे मिला है? इसे आप हाउस के सामने रखें। इंडिगो ने कितना दिया है? हाउस के सामने रखें, नहीं तब तक हम बोलेंगे।... (व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : मैडम, पॉइंट ऑफ आर्डर दीजिए।

माननीय सभापति : प्राइवेट मेंबर्स बिजनेस में पॉइंट ऑफ आर्डर नहीं होता है।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : अगर कुछ गलत बोला है, तो वह एक्सपंज हो जाएगा।

... (व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Madam, we saw how the Government was a helpless spectator before this tremendous problem faced by the common people. ... (*Interruptions*) Madam, in 1994, the ... (*Interruptions*)

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : ये फिर से वही बोल रहे हैं। मेरे पास लिस्ट है कि टीएमसी को कितना गया, डीएमके को कितना गया?

सुश्री सयानी घोष (जादवपुर) : निशिकान्त जी, आपको तो ज्यादा ही दिया है।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Sougata Ray ji, please address the Chair.

... (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Madam, I am addressing the Chair.

In 1994, the deregulation of airfare was a wrong decision. At that time, it was the Congress Government. Shri Madhavrao Scindia, father of the hon. Minister Jyotiraditya M. Scindia, was the Civil Aviation Minister. They said that they are having open sky. Open sky means no regulation on airfares and no regulation on the airlines.

Now, what has happened today? In the total aviation market, Indigo of Rahul Bhatia is alone having 66 per cent. The Air India, even after its take over by the Tata, is only having 26 per cent. But during the recent crisis -- I have been travelling -- the Air India did not raise their fares like Indigo did. So, Indigo, by putting passengers in a problem, have created this terrible situation.

Madam, this House should rise up and ask why Rahul Bhatia is not in jail and why the Indigo top bosses are not in jail. So far, effective steps have not been taken.

Now, while I speak on this, I mentioned what our colleague, Sayani Ghosh, raised today morning. She said, 'How is Kolkata being deprived'? ... (*Interruptions*) Madam, I will complete in two minutes. Kolkata airport has completed 100 years. Now, there is no direct flight to the UK or to America from Kolkata. Why is Kolkata being discriminated? It is because it is run by a Government opposed to the BJP. If you are to go to the UK or the USA, then,

you have to either go to Mumbai or Delhi. Even Etihad does not have any direct flight. So, we are put into a difficulty.

(1625/SNL/CP)

Now, coming to the North-Eastern States, they are also facing this difficulty. From Silchar, Assam, there is no direct flight. People from Silchar have to come to Kolkata and then go to Delhi. This difficulty should be eased. Our Minister is a young man, enthusiastic and jovial, but clearly, he is not up to the mark in his job. Maybe, he has not been given the political authority to take action against this errant airline, as the airports have all gone to one single family - Adani. Mumbai International Airport was formerly operated by the GVK Group; now it is controlled by the Adani Group. As a Member from the SP mentioned, the Chaudhary Charan Singh International Airport in Lucknow is now the Adani Chaudhary Charan Singh Airport. So, we have given the whole aviation sector to one family, and all the plane operations are given to Mr. Rahul Bhatia of IndiGo. Why should the country suffer like this? For so long, we did not have open skies, and the people are still troubled. They should not be put to such difficulty.

That is why, I thank Shri Shafi Parambil for bringing this Motion. He has highlighted the issues, and today at least the Minister will be forced to reply. It is a very detailed Resolution, and I am very happy about the same.

Madam, we should sit up, and from your Chair, you should give a dictum that the Ministry of Civil Aviation should pull up its socks and really do something to alleviate the misery of the poor, common passengers. Thank you.

(ends)

1627 बजे

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : सभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूं कि आज के वर्तमान संदर्भों में आपने एक अत्यन्त महत्वपूर्ण प्राइवेट मेंबर बिल, जो श्री शफी परम्बिल जी के द्वारा प्रस्तुत किया गया, उसके समर्थन में मुझे बोलने का अवसर दिया। इन्होंने यह बिल 26 जुलाई, 2024 को पेश किया था।

इंडिगो का पिछले दिनों जो घटनाक्रम हुआ, उसके बाद आज इस बिल का महत्व और बढ़ जाता है। जो यह प्राइवेट मेंबर बिल है, इसमें हम केवल एक निजी संकल्प पर चर्चा करने के लिए नहीं खड़े हुए हैं। जिस तरह का यह घटनाक्रम हुआ, वह अब केवल हवाई किराये का मुद्दा नहीं रह गया है। भविष्य में यह यात्रियों की सुरक्षा से जुड़ा हुआ मुद्दा है। हमारा जो एयर ट्रैफिक है, उनकी जिंदगी के साथ उनकी जिम्मेदारी होनी चाहिए, उनकी जिंदगी की हिफाजत, उनके परिवार की हिफाजत भी एक बड़ा मुद्दा है। फ्लेक्सी फेयर के नाम पर चार-पांच गुना किराया बढ़ा दिया जाता है। इसके बावजूद एयरलाइंस की जो जिम्मेदारी उन यात्रियों की सुविधाओं के लिए होनी चाहिए, वह पूरी नहीं होती है। यह देश के 140 करोड़ लोगों के अधिकारों और उनके भविष्य से जुड़ा हुआ मुद्दा है। यह जो प्रस्ताव या संकल्प आया है, वह देश के 140 करोड़ लोगों की उस आवाज को दर्द देता है।

(1630/SK/SMN)

महोदया, जब त्योहार का समय आता है, छठ का त्योहार आता है या कोई आपदा आ जाती है, तब किराए में वृद्धि हो जाती है। इस समय गरीब या मध्यम वर्ग के लिए टिकट फ्लेक्सी फेयर के नाम पर पांच या छः गुना महंगी हो जाती है, लेकिन इसकी कोई जवाबदेही नहीं है। हमने पिछले दिनों पीएसी में बुलाया था। उसमें वेणुगोपाल जी और निशिकान्त जी मौजूद थे और इस पर काफी चर्चा हुई थी।

महोदया, डीजीसीए ने जो नियम लागू किया, उसमें पायलट्स की यात्रा के घंटे, सुविधाओं की बात है। एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 देश का मूल केंद्रीय विधान था जो केंद्र सरकार को रूल्स बनाने की शक्तियां देता था, उसमें किराया, शुल्क, नागरिक उड़ान सुरक्षा की बात थी और रेगुलेशन्स के सब-रूल थे। अभी सौगत दादा ने उल्लेख किया कि वर्ष 1994 में इसे डिरेगुलेट किया गया और सब चीजों को मार्केट ड्रिवन कर दिया गया। पहले सरकार का अधिकार था कि सब चीजों को देखकर किराए पर कैप लगाया जाता था। इसी एक्ट के आधार पर सरकार ने उस समय एयरक्राफ्ट रूल्स 1937 बनाए। इसमें उन्होंने हवाई सेवाओं के लिए किराए का ढांचा बनाया। यह वही नियम था जिस पर पूरा सिस्टम टिका हुआ था। एयरक्राफ्ट रूल्स, 1937 के भाग-13 में एयर ट्रांसपोर्ट सर्विस की बात आई, लेकिन नियम 134-35 किराए और टैरिफ के मुख्य प्रावधान तक रह गया जबकि रूल 135 के सब-रूल (1) में एयरलाइंस की लागत, सर्विस प्रोवाइडर्स की सुविधाओं और विशेषताओं का उचित लाभ और प्रचलित किराए को ध्यान में रखकर टैरिफ बनाने की आजादी थी। पहले टैरिफ के मामले में आजादी दी गई थी, लेकिन अब कोई एकाउंटेबल नहीं

है। अगर कुछ लोग सर्च करने लगें तो जिसका किराया 5,000 रुपये है, सर्च करते-करते 7,000 रुपये हो जाता है और बुक करते-करते 10,000 रुपये से ऊपर हो जाता है। आखिर किस तरीके से टैरिफ को बढ़ाने की इजाजत दी जा रही है?

इस एकट के उपनियम-2 में था कि वेबसाइट पर प्रकाशित करना अनिवार्य होगा। रूल-53ए में टैरिफ की परिभाषा दी गई। इसमें यात्री, सामान, कार्गो की बात भी थी और दर, रेट, शुल्क और एजेंट कमीशन की शर्तें शामिल थीं। रूल-135 में मुख्य कानूनी हक था कि एयरलाइन्स टैरिफ तय करे, लेकिन अगर कुछ अनुचित पाया जाएगा तो डीजीसीए हस्तक्षेप करके संशोधन कर सकता है और रद्द करने का निर्देश दे सकता है। इसका उल्लंघन करने पर एयरक्राफ्ट रूल्स के तहत कार्रवाई भी हो सकती है। भाग-13 में शेड्यूल सेवाओं की मंजूरी दी गई और रूट्स का पैटर्न दिया गया। ये सब आर्थिक पहलू थे जो अप्रत्यक्ष रूप से जो किराए को प्रभावित करते थे। आज किसी को भी कंपनी बना लेते हैं, सब्सिडरी कंपनी बना लेते हैं, पार्किंग का अलग शुल्क लेते हैं।

(1635/VVK/RP)

उसके बाद लोडिंग का अलग और व्हील चेयर का अलग शुल्क लेते हैं। एयरपोर्ट की सर्विसेज के नाम पर यह सब बोझ पैसेंजर पर ही आता है। किसी एयरलाइंस पर टैरिफ का बोझ नहीं आता है। जो पीएसएफ होता है या डेवलपमेंट फीस होती है, वह भी पैसेंजर पर ही आता है। आप एयरपोर्ट रन कर रहे हैं, आप प्रॉफिट कमा रहे हैं, प्रॉफिट कमाने के बाद यदि एयरपोर्ट का विस्तार करना है ... (व्यवधान)

माननीय सभापति (कुमारी सैलजा) : कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : हमें तो एक घंटा कहा गया है।

माननीय सभापति : वह आपके लिए नहीं, सभी के लिए है।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : अभी तो मैंने अपनी बात शुरू ही की है। केंद्र सरकार में पहली बार ऐसा हुआ है। आपने देखा, जिस तरह से यह घटना हुई, उस तरीके से हाल में डीजीसीए ने फ्लाइट ड्यूटी टाइम लिमिट लागू किया, वह क्यों किया? एफडीटीएल लागू इसलिए किया, इस सदन में बार-बार माननीय सदस्य कह रहे हैं कि 66-67 प्रतिशत एक ही एयरलाइंस का कब्जा है, अगर देश की मार्केट में उनकी सबसे बड़ी एयरलाइंस हो गई, उन्होंने 67 प्रतिशत मार्केट कैप्चर कर लिया, I would like to ask whether that airlines will be accountable for the safety, security, and facility for the passengers. Are they monarch of all the survey? Do they not have any accountability to the passengers? आप कॉमन यात्री से चलने के लिए किराया ले रहे हैं, उनसे डेवलपमेंट फी ले रहे हैं, उनसे टैक्स ले रहे हैं। पायलटों की कमी है, उसकी शेड्यूलिंग होनी चाहिए। उसकी गड़बड़ी के कारण 2 से 8 दिसम्बर 2025 के बीच में दो हजार से चार हजार उड़ानें रद्द हुई हैं। यह भारतीय एविएशन के इतिहास में शायद पहली बार इतनी बड़ी ऑपरेशनल विफलता हुई। एक दिन में 1600 उड़ानें रद्द हो गईं। यह नौबत आई कि दिल्ली, मुम्बई, बैंगलोर, हैदराबाद जैसे एयरपोर्ट्स पर लोग घंटों तक फँसे रहे, शादी में नहीं पहुँच पाए, डेड-बॉडी लेकर नहीं जा पाए। आखिर इस गंभीरता को देखते हुए प्रधानमंत्री जी ने हस्तक्षेप

किया, माननीय मंत्री जी लगातार, डीजीसीए ने न केवल नोटिस दिया, बल्कि उनके खिलाफ कार्रवाई हो रही है, जाँच हो रही है। खुद माननीय मंत्री जी उससे मिलकर स्पष्टीकरण दे रहे हैं। उनके साथ संचालन, रेग्युलेशन, रोस्टिंग, पायलट प्रबंधन आदि की चर्चा हो रही है। जब इस तरीके से हो रहा है, तो आज उस पर निश्चित तौर पर कार्रवाई हुई। प्रधान मंत्री जी ने अस्थाई रूप से हस्तक्षेप किया। आज उस किराए को फ्लैक्सी फेयर के नाम पर नहीं, क्योंकि जिस तरह से रेट बढ़ गए थे, उस रेट की नौबत यह थी, उस रेट पर लोगों को लगता था कि 40 हजार रुपये, 60 हजार रुपये, 70 हजार रुपये, उस हिसाब से उन्होंने कहा कि 500 किलोमीटर का 7,500 रुपये होगा या इससे मैक्सिमम होगा। मुझे लगता है कि यह संकल्प साफ दिखाता है कि किस तरह से हमारे विमानन क्षेत्र में एक क्रांति आई है, वर्ष 2014 के बाद आप खुद भी महसूस करें कि भारत में सिविल एविएशन में उसकी माँग, उसकी अवसंरचना में, एयरपोर्ट्स में किस तरह से सुधार हुआ और किस तरह से यात्रियों की बढ़ोत्तरी हुई। वर्ष 2014 में एक सीमित कनेक्टिविटी थी और वर्ष 2024 तक यह कनेक्टिविटी बढ़कर आज उसकी इनकम 14.47 अरब डॉलर हो गई है। वर्ष 2023 में 12.21 प्रतिशत...

माननीय सभापति : कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियांगंज) : कृपया पाँच-दस मिनट का समय और दे दीजिए।

माननीय सभापति : नहीं। यह मुश्किल हो जाएगा। आप तो समझते ही हैं।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियांगंज) : मैं दो बातें और कहना चाहता हूँ। उड़ान स्कीम के बारे में सुन लीजिए। ... (व्यवधान)

मणिककम टैगोर जी, वर्ष 2014 में हवाई यात्रा में 6 करोड़ की संख्या थी। आज वह 6 करोड़ से बढ़कर 14.5 करोड़ हो गई है। वर्ष 2023-24 में 22 करोड़ यात्री हो रहे हैं। इसका सीएजीआर 9.7 प्रतिशत है। घरेलू यात्रा संख्या 142 लाख है। मुझे लगता है कि आज जिस तरह से यह विस्तार हो रहा है, हम दुनिया में तीसरे नंबर पर हो गए हैं। डीजीसीए ने यह किया है, तो देश के यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा के लिए किया है।

(1640/VB/VPN)

जिस तरह से इसमें काम किया गया है, सरकार ने तुरंत उच्चस्तरीय जाँच का आदेश दिया और कहा कि हम इसमें कोई समझौता नहीं करेंगे। पूरे देश के यात्रियों को दृष्टिगत रखते हुए, इसे शिथिल किया गया। लेकिन एफडीटीएल नियम लागू होंगे, उसकी प्लानिंग होगी और उसका जो प्रोटोकॉल है, वह भी लागू होगा।

आज जो फेयरकैप की बात होती है, रेग्युलेटर की बात होती है, पैसेंजर प्रोटोक्शन की बात होती है, यह अचानक ही नहीं है। कांग्रेस की जो दशकों की नीतिगत गलतियाँ थीं, ... (व्यवधान) वर्ष 1953 में आपने जो एयर कारपोरेशन्स एक्ट बनाया, ... (व्यवधान) महोदया, मैं कोई पॉलिटिकल बात नहीं कर रहा हूँ... (व्यवधान)

माननीय सभापति (कुमारी सैलजा) : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : पहले इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया की सरकारी मोनोपॉली बना दी और उस पर सारा बोझ डाल दिया। वे घाटे में चलती गईं... (व्यवधान) मैंने नहीं कहा, वह सौगत दादा ने कहा।... (व्यवधान) 21 मार्च, 1994 को जब हमने उसको डी-रेगुलेट कर दिया।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : वह बात हो चुकी।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : सरकार में यह हुआ कि एक झटके में आपने एयरलाइंस को पूरी आजादी दे दी। यात्रियों की सुरक्षा के लिए कोई मजबूत प्रबंध नहीं किया। आज हम इस बिल के समर्थन में खड़े हैं।... (व्यवधान) इसलिए आप विरोध कर सकते हैं।

माननीय सभापति : आप अपनी बात कहिए। आप कृपया चेयर को एड्रेस कीजिए।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : इसलिए रूल 135 बी, जिसका प्रावधान वर्ष 2004 में हटाया गया, जो डीजीसीए को सीधे दखल करने की ताकत देता था। वर्ष 1953 में न सही रेगुलेशन था, न बाद में सही तरह से मॉनिटरिंग की गई, इसके कारण पहली बार कार्टलाइजेशन हुआ। इसलिए मैं कहा रहा हूँ कि जिस तरह से दोनों एयरलाइंस का मर्जर कर दिया गया, इससे कितना बड़ा घटा हुआ, जिसका बोझ पब्लिक एक्सचेकर पर पड़ा। यह विकल्प नहीं था। मैं अपनी आखिरी बात कहकर खत्म करता हूँ।

इन सारी गलतियों को, सारी ऐतिहासिक भूलों को, हालांकि उस समय विकल्प था, लेकिन कांग्रेस की नीतिगत भूलों के कारण ऐसा हुआ। अगर आज तस्वीर बदली है, तो मोदी सरकार ने पहली बार एविएशन की तस्वीर बदली है। वर्ष 2014 के पहले यह एक इलीट क्लब था। अब यह आम आदमी के लिए है।... (व्यवधान) अभी डीएमके के एक सदस्य ने 'उड़ान' योजना की तारीफ की। आज रीजनल कनेक्टिविटी में 'उड़ान' के तहत वायबिलिटी गैप को मिटाकर और फंड देकर सस्ते फेयर की गारंटी दी है, ढाई हजार रुपए में 500 किलोमीटर तक यात्रा करने की गारंटी दी है और चाहे तमिलनाडु, दरभंगा, देवघर, ग्वालियर, विजयवाड़ा आदि शहर हों।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपको 5 मिनट एक्स्ट्रा समय दिया जा चुका है।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। You are so kind.

माननीय सभापति : अब आप चेयर के लिए प्रॉब्लम कर रहे हैं। आपको 5 मिनट एक्स्ट्रा दिये जा चुके हैं।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : मैं चाहता हूँ कि यह एक गंभीर विषय है, इसलिए जब माननीय मंत्री जी उत्तर दें, तो इन बातों को ध्यान में रखेंगे।

धन्यवाद।

(इति)

1644 बजे

श्री चंदन चौहान (बिजनौर) : माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे हवाई किराये को विनियमित करने के उचित उपाय के संकल्प पर, जो श्री शफी परम्बिल जी के द्वारा लाया गया है, पर अपना पक्ष रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

महोदया, कोविड-19 के बाद पूरे देश की इकोनॉमी के लिए और पर्यटन क्षेत्र के लिए, उसे दोबारा पटरी पर लाने के लिए सिविल एविएशन द्वारा लगातार कार्यक्रम चलाये गये और उन्हीं की मेहनत के अनुसार और आदरणीय प्रधानमंत्री जी के विज्ञन को आगे रखते हुए आज कहीं न कहीं इकोनॉमी भी बेहतर स्थिति में है और पर्यटन की स्थिति भी बेहतर है।

महोदया, साल भर में, 31 अक्टूबर, 2025 तक, लगभग सवा तीन लाख फ्लाइट्स और 157.08 लाख यात्रियों का संचालन करके इस सिविल एविएशन मिनिस्ट्री ने अपनी मेहनत का मुजाहिरा पूरे देश के सामने किया है और बढ़ती इकोनॉमी को सामने रखने का काम किया है।
(1645/SJN/UB)

महोदया, पूरे देश में उत्तर प्रदेश एक बड़ा राज्य है, मैं वहां से आता हूँ। लगभग वर्ष 2017 से पहले वहां चार हवाई अड्डे हुआ करते थे। आज वहां पांच बड़े अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट्स और 21 से अधिक घरेलू एयरपोर्ट्स हैं। वहां प्रयागराज, अयोध्या, गोरखपुर, कानपुर, कुशीनगर और बनारस एयरपोर्ट्स हैं। लखनऊ में जो एयरपोर्ट बना है, उसका नाम चौधरी चरण सिंह जी के नाम पर पड़ा है। आज चौधरी चरण सिंह जी के व्यक्तित्व के रूप में उसका विस्तार हुआ है। वहां पर नए और बड़े-बड़े टर्मिनल्स देखने को मिलते हैं।

वहीं हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा एयरपोर्ट जेवर में बन रहा है। नागरिक उड़ायन मंत्रालय सबसे बड़ी गाथा लिखने का काम कर रहा है। हमारे जांबाज मंत्री आदरणीय राममोहन नायडू जी और आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में मुझे पूरा विश्वास है कि यात्रियों की सुरक्षा, बेहतर और सुविधाजनक सफर के लिए किसी भी चीज से कभी समझौता करने का काम नहीं किया जाएगा।

आज भले ही इंडिगो एयरलाइन की आपदा आई है। केन्द्र सरकार और आदरणीय मंत्री जी द्वारा जो कदम उठाए गए हैं, संकट का समय तो आया है, लेकिन निश्चित रूप से जनता के मन में पारदर्शी तौर से यह संदेश गया है। यहां कई माननीय सदस्य बोल रहे थे कि हमारे देश में और भी एयरलाइंसेज़ हैं। चाहे एयर इंडिया हो, एलाइंस एयर हो, अकाशा एयर हो, स्पाइस जेट हो, एयर इंडिया एक्सप्रेस हो, विकल्प सारे बहुत हैं। आदरणीय प्रधानमंत्री जी और माननीय मंत्री जी ने सीधा संदेश दिया है कि नागरिक उड़ायन मंत्रालय किसी भी तरह की ब्लैकमेलिंग किसी भी रूप में स्वीकार नहीं करेगा।

आदरणीय सभापति जी, फ्लेक्सी फेयर है, चाहे त्यौहारों का समय हो, आपदा का समय हो या किसी संकट का समय हो, जनता चाहती है कि डीजीसीए पारदर्शी तरीके से पूर्व की तरह टैरिफ मॉनीटरिंग करती रहे। मैं आदरणीय मंत्री जी से यह अनुरोध करूंगा कि वे पारदर्शिता से इस काम को कराएं। जितने भी एयरक्राफ्ट रूल्स बने हैं, ये रूल्स बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए बने हैं। इन नियमों में समय-समय पर चाहे बदलाव किए जाएं या उन्हें और बेहतर बनाया जाए, किसी भी रूप में यात्रियों की सुरक्षा के साथ कभी कोई समझौता न किया जाए। उन्हें सफर के दौरान बेहतर सुविधाएं मिलें, इसके लिए हमेशा सारी व्यवस्थाएं करनी चाहिए।

महोदया, कुछ चीजें व्यापार से ऊपर होती हैं। निश्चित रूप से हम नागरिक उड़डयन मंत्रालय और एयरलाइंस की पूरी व्यवस्था को केवल व्यापार के रूप में नहीं देख सकते हैं। यह एक मौलिक जिम्मेदारी है। नागरिक उड़डन मंत्रालय बहुत से भारतीय नागरिकों के सपनों और जरूरतों को पूरा करता है। इसे हम किसी भी रूप में टैरिफ, अन्य प्रावधान या किराए की पेचीदगी में नहीं फंसा सकते हैं।

महोदया, मैं अपनी बात को समाप्त करना चाहूंगा, क्योंकि और भी माननीय सदस्यों को बोलना है। इस संकल्प पर जो विचार प्रस्तुत किए गए हैं, मैंने इस पर अपने विचार भी रखे हैं और मैंने अपनी पार्टी का भी पक्ष रखा है। मुझे आदरणीय मंत्री श्री राममोहन नायडू जी पर पूरा भरोसा है कि वे सख्त से सख्त कार्रवाई करते हुए, यात्रियों के लिए बेहतर सुविधाएं सुनिश्चित करने का काम करेंगे।

महोदया, चाहे सरसावा हो या मेरठ हो, हमारे क्षेत्र में स्मॉल स्ट्रिप्स की लगातार मांग उठती रहती है। वह कहीं न कहीं एयरलाइंस के लोड को कम करने का काम करेंगी। मुझे पूरा भरोसा है कि इन सभी संकल्पों पर विचार करते हुए आप आगे बढ़ेंगे। आज इस सदन में हमारे सभी महानुभाव इस विषय पर अपने विचार रखेंगे, उस संकल्प के साथ, मैं आदरणीय मंत्री जी और नागरिक उड़डयन मंत्रालय का समर्थन करता हूं।

(इति)

(1650/NKL/DPK)

1650 hours

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Thank you, hon. Chairperson Madam, for giving me this opportunity.

I rise to support the Private Member's Bill introduced by my esteemed colleague, Shri Shafi Parambil, who has been a three-time MLA in the Kerala Assembly and a first-time Parliamentarian, but has made a headline by bringing this Private Member's Bill which seeks to strengthen passenger rights, guarantee fair competition, and overhaul our aviation regulatory framework. The urgency of this Bill has been underscored by the severe civil aviation crisis that India has witnessed in the last fortnight.

India's largest airline, IndiGo, which carries over 60 per cent of domestic air passengers, has experienced a catastrophic operational breakdown, resulting in thousands of flight cancellations and widespread passenger suffering. At the peak of the crisis, reports indicate that over 2,000 flights were cancelled within a week, severely disrupting travel plans nationwide. On one day alone, more than 550 flights were scrapped, and in subsequent days, more cancellations followed, with refunds exceeding Rs. 7,827 crore issued to passengers. The Directorate General of Civil Aviation has even suspended four of its own Flight Operations Inspectors for oversight lapses and intensified scrutiny of the airline's compliance measures. This is one of the most severe operational breakdowns in Indian aviation history — not a minor scheduling glitch, but a crisis that stranded travellers in terminals, disrupted businesses, and forced families to cancel long-planned holiday journeys.

Madam, this is not just about an airline's internal failure. This crisis also exposes bigger structural problems. Why has the Government allowed concentrated market dominance? When one airline accounts for such a disproportionate share of domestic traffic, the entire system becomes fragile. A failure in a single carrier's operations should not grind national air travel to a halt. Yet, it did. Why did our aviation policy allow this

duopoly to emerge? Why is there no healthy competition to absorb such shocks? This Bill calls for a real structural competition, and more robust entry and survival conditions for new and smaller operators.

What role did regulatory preparation play in this crisis? The Directorate General of Civil Aviation had introduced revised pilot duty and crew rest rules, aiming to improve safety. Yet, despite a long lead time, IndiGo failed to align its crew planning, prompting cancellations numbering in thousands. If Airlines is unable to comply with foreseeable regulatory changes, where was the oversight? Should regulators not have ensured compliance well in advance, especially given the Airline's massive network? Why are passengers left to bear the consequences of systemic failure of this Government? Thousands were stranded, and many families missed urgent medical and personal commitments. Airports reported chaotic scenes and delays in communication to affected flyers. Who would compensate for the economic loss, missed opportunities, and emotional distress?

Madam, current consumer protection is inadequate and reactive, not preventive. This Bill mandates clear compensation frameworks and enforcement mechanisms. Why has the Government been slow to enforce real accountability? In response to the crisis, DGCA ordered flight schedule cuts, formed oversight teams, and suspended officials. But these are reactive, and not proactive measures. The flight cancellations soared and the airfares on alternative carriers spiked sharply, hitting ordinary passengers hard. Does our regulatory architecture protect passengers first, or does it favour powerful operators? Why has there been no policy to ensure resilience in Indian skies? The Civil Aviation Minister rightly said that we need at least five major carriers to avoid such shocks. Yet, policy and practice have led us to a market with two dominant players. When will we adopt policies that prevent monopolistic control and ensure robust competition?

Madam, civil aviation is not just an industry; it is a connectivity that binds this nation. It affects businesses, tourism, families, and national integration. It should not collapse under the weight of avoidable operational mismanagement or regulatory laxity.

The Private Member's Bill brought by Shri Shafi Parambil seeks real consumer protection with enforceable compensation, greater market competition, stronger, independent oversight of airlines and regulators, transparency and accountability in pricing, cancellations, and refunds. This crisis is a wake-up call. Let this House unite to ensure that India's passengers are protected, India's skies are resilient, and that no single failure, whether operational or regulatory, can cripple our nation's connectivity.

I urge upon the Members to support this Bill, not just in spirit, but also in action. Thank you.

(ends)

(1655/VR/SPS)

1655 hours

SHRIMATI MALVIKA DEVI (KALAHANDI): Thank you very much for giving me a chance to speak on my first Private Member's Bill. First of all, I would like to say that I belong to a party which does not believe in speaking only about the negative, but always begins with the positive. Yes, the Civil Aviation Ministry was in a crisis, but only till 2014, till Modi ji took charge and began working on it.

Aviation is a driver of economic growth, regional connectivity and social inclusiveness. UDAN is one of the most successful schemes of the Modi Government which has been launched in the past few years. If I speak about the expansion of airport infrastructure, there has been a massive increase in the number of operational airports. From 74 airports in 2014, there are 160 operational airports today.

My constituency, Kalahandi, has always been infamously known for its famine, drought and other unfortunate issues. But today, I thank everyone, especially Modi ji, for supporting the Civil Aviation Ministry and granting us our first UDAN airport at Utkela. Today, we are connected to all the districts and all the States, whether it is Bhubaneswar or Raipur. We are truly grateful to Modi ji for the UDAN scheme, where the fare is only Rs.3000. Earlier, when we travelled by car or train or any other means, we used to pay double or triple the amount.

Modi ji's vision behind this scheme is *Ude Desh Ka Aam Nagrik*, and that is why this scheme is called UDAN. Therefore, Modi ji is rightly known as the people's Prime Minister. There are about six hundred UDAN routes operationalised in the country. Passenger-friendly digital reforms have been introduced, whether it is the EGCA platform, Digi Yatra or the biometric and paperless systems.

The Government has also brought in policy and regulatory reforms like the Civil Aviation Policy and the Bharatiya Vayu Yaan Abhiyan. It has enhanced safety inspections and achieved significant international recognitions, including ICAO recognition. All this work is being carried out by the Civil Aviation Ministry of India. I once again thank Modi ji and Ram Mohan Naidu ji.

As I said earlier, there was a crisis situation, but it was only till 2014. Recently, there have been two situations that can be considered crisis situations. One was during the COVID-19 pandemic, when on May 25, 2020, scheduled domestic flights resumed after a two-month suspension due to the COVID-19 lockdown. The Ministry imposed both upper and lower fare limits to protect passengers from exorbitant and predatory pricing by airlines. These fare bands were based on flight duration and were revised periodically through Ministry orders in 2020 and 2021. The BJP Government is for the people, by the people and of the people, the Government that works for the people.

The second situation was the emergency caused by the Indigo disruption, but again, मोदी जी की सरकार, राम मोहन नायडु की सरकार ने इसको भी हैंडल किया और बहुत अच्छे से हैंडल किया। हमारी सरकार वह सरकार है जो सिचुएशन को देखकर सामने खड़े होकर सॉल्यूशन ढूँढती है, न कि छुपकर बैठने वाली सरकार।

The Civil Aviation Ministry invoked its regulatory powers and capped economy class fares. Fare ceilings were fixed at Rs.7500 for routes up to 500 kilometers, Rs.12,000 for routes from 500 to 1,000 kilometers, Rs.15,000 for routes from 1,000 to 1,500 kilometers, and Rs.18,000 for routes above 1,500 kilometers. At the same time, compensation running into crores was given to the affected passengers, and the situation is still being managed diligently.

All I would like to say is that our vision under Modi ji is *Sabka Sath, Sabka Vikas*, which includes *Sabka Safar*. We acknowledge the challenges being faced by airlines, whether they pertain to fuel costs, ATF taxes or operational expenses. But the solution cannot be placed entirely on the shoulders of passengers. Our Government has always stood with the people. Whenever the need arose, it intervened and ensured fair pricing. It has always encouraged healthy competition in the aviation sector with passenger safety as its top priority. Above all, the Government has made air travel affordable and accessible for every Indian.

I am confident that the hon. Civil Aviation Minister, Shri Ram Mohan Naidu, under the guidance of Modi ji, will address the recent issue very effectively. I reiterate that the Modi Government is of the people, for the people and by the people. Thank you.

(ends)

(1700/PBT/RHL)

1700 hours

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU):

Thank you, Madam. It has been a very long and thorough discussion on this very important aspect of airfares in the country. It all originated by the Private Members' Business Resolution, which has been put by hon. Member Shri Shafi Paramabil Ji, on the topic of appropriate measures to regulate airfare in the country. From the number of speakers that have spoken over one-and-a-half years, this is the first Resolution that has come in this Lok Sabha. Since, on 26th of July 2024, the day it was moved, there were nine speakers who spoke. Again on 28th of March 2025, there were 14 speakers. And today, on 12th of December, we have had another eight speakers speaking on this. One thing that is evident today from all the speakers that have spoken and the emotion that has come out is that the Government continuously speaks about how aviation today is. A matter of fact, from हवाई चप्पल से हवाई जहाज का जो नारा था वह सच है। यह इससे साबित होता है जिस भावना से सभी लोगों ने यहां अपनी बात रखी है।

Unless it is connected to the masses of the country, you do not see that kind of emotion being spoken, both by the Members on this side and by the Members on that side. So, that is an example how deeply and inclusively, under the leadership of hon. Prime Minister Narendra Modi Ji, the civil aviation is interconnected in this country. I will try to stick to the points that have been mentioned in the Resolution, which I feel is also very important to address today. The first point is to initiate appropriate measures to regulate the airfare in such a way that there is a reasonable upper limit to the maximum fare that an airline can fix on a route.

Madam, taking up this point, let me start by looking into the aspect of deregulation in the country. Some speakers have already spoken about it. The regulation starts with the Air Corporations Act of 1953. That was the time when they decided that the airfares needed to be regulated. There was a committee which was there, which was looking into all the regulations, and the capping of fares and deciding what the tariff should be. But then in 1994, it was decided that the aviation sector should be deregulated. It was deregulated, that idea that came up, and then the Air Corporations Act was repealed in 1994. The

idea behind the deregulation at that time was to allow the sector to grow. Open sky was mentioned because there was so much demand and potential in the country. Considering the global way of how civil aviation was observed across the world, all the countries who have seen exceptional growth in their own country in civil aviation, they had deregulated markets. The deregulation of markets lets the sector open up for many players to come in and it also encourages competition at the same time. When you are saying deregulation, you are letting the market dynamics flow in. You are letting the market supply and demand play its own role, so that the ultimate benefit is got by the passenger who is taking the ultimate benefit. It is with that idea that in 1994 itself deregulation has happened and from then we have seen that multiple airlines have come in and also multiple challenges for airlines. Some have gone out and new airlines have come in. But the idea still remains that if the civil aviation network, the aviation sector, needs to grow, the first and foremost thing is to keep it deregulated so that the competition survives, more players can come in.

Coming back to the whole deregulation aspect, even though I am saying that the market is deregulated, let me also come to the fact that according to the Aircraft Act that we have right now, there is power with the Central Government that in extraordinary circumstances, when there is a possibility that there is misuse of the air tariff deregulation that we have set up, the Central Government can interfere and set things right to cap the fares so that the passenger does not experience opportunistic pricing at that point of time.
(1705/SNT/KN)

One of the good examples for that would be COVID. You have seen how much of a challenge it has been during COVID for aviation on one side, and also for the passengers, because of the mismatch in supply and demand at that time. It is at that time that the Government decided to step in. Based on the timing, the time it takes to travel from point A to point B, certain categories were created. According to the categories, the Central Government exclusively used its power to cap the fares, and it has done it. That was not the only example of when the Government has stepped in and looked after the passengers and looked after the airfares in the market. There is another example that I would like to give, which is of the Maha Kumbh. We have seen

that there was an extraordinary demand from people across the country and outside the country also who wanted to go to Prayagraj at that time. And because of the sudden surge in demand and the capacity being the same as what it was before, there was a huge rise in airfares at the time. So, what the Government did at that time was to cap the fares of the airlines which were going to Prayagraj. That was the second instance.

The third instance which we have seen is of Pahalgam when the attack happened. This was a different kind of situation where people were trying to come out of Srinagar. It was at that time again, to facilitate the people and the passengers who were coming out, we observed that there was a necessity for the Government to interfere. We exclusively used the power, and we capped the fares again while keeping the market deregulation intact because the whole idea of open sky needs to be there for competition to survive. Whenever it was necessary in those extraordinary circumstances, the Government had used its power. Recently also we have seen during the Indigo crisis, where there was a capacity constraint, there were many cancellations, there were many routes where the airline was not able to operate, because of which there was a capacity constraint. So again, it was observed that if we do not interfere, there could be a rise in airfares. Immediately we stepped in, we released an order, and this time we created categories based on the distance, and clearly communicated to the airlines that there has to be a capping in airfares. I am mentioning the point to say that because the Government has the exclusive power in extraordinary circumstances, when we feel that the airfares are rising above the normal and becoming abnormal, then we are taking up that step.

We have taken another initiative. This Ministry is continuously connected to the people, listens to the people, and takes feedback from the people. That has been the complete approach of this Government, especially under the leadership of Prime Minister, Narendra Modi ji. Alliance Air is still a Government entity. It is running ATRs across the country. It is especially running on the most important routes in the North-East area, and also many different destinations where it might not be viable for different players to come in. Government has taken it upon itself to run those routes so that the people in those areas also get connectivity. The new initiative and the new experiment we have started with Alliance Air – this was very recently in October – is 'Fare

se Fursat'. Since there is a lot of discussion on capping of fares, we wanted to see if we can cap the fares to a certain extent, what kind of benefit is being given to the consumer or the passenger, and how the viability of the airlines is. So, we have taken this special initiative, which is 'Fare Se Fursat', which is a pilot project for three months. Alliance Air is operating on more than 54 routes in the country. We have selected 25 routes where the demand is good. On some routes, viability may not be good. So, we have taken up all operations of 25 routes across the country – North-East, South India, northern part of India, West-East. We have earmarked 25 routes. On these 25 routes, we have fixed up the fare for each route. This 'Fare Se Fursat' scheme has been going on for the last two-and-a-half months. It will go until 31st December. We want to observe if we have capped the fares, how it is benefiting the passenger because there are many other things which are involved. This is not a single-way solution where you observe that the fares are up and you cap the fares or you make them limited to a certain extent and the ultimate benefit is going to the passenger because it is not just that one travel for that passenger. There is a sector here; there is the viability of the airlines; there is an airport that is operating; and there are multiple levels in civil aviation for the passenger to go from point A and to come out at point B. There are multiple different sectors which are continuously working in tandem like a symphony so that the passengers can go from one place to another. And it is important for us to ensure this whole tandem, the whole connectivity that is there in-between, and that everything is viable in its operations. That is why, the 'Fare Se Fursat' scheme is there. Government is very closely observing the feedback on this scheme, and how the passengers are responding to it. Once that is done, definitely we are going to sit down, observe the feedback, and then, if necessary, consider this with the private airlines also.

We are also taking some other measures with regard to capacity constraint. I have statistics also. When we are comparing the airfares in the country with airfares in different other places, especially internationally, the rate of growth that we have seen in the airfares is actually negative.

(1710/RTU/ANK)

In relative terms, in real terms, there has been 43 per cent decrease in the airfares when you consider the Consumer Price Index also. So, if you

compare with the US or China, in the US, it has decreased to 23 per cent; in China, it has decreased to 34 per cent but in India, the decrease has been up to 43 per cent in relative terms when you compare with the Consumer Price Index and the inflation that has happened. So, if you compare your own tariffs from previous years, previous decades, we have been maintaining a certain sort of level which is still affordable for the people. But in those terms also, when do you observe a rise in airfares? It is not that every day, they are rising and you see an increase in the fares.

During these festive seasons, — such as Onam or Christmas in Kerala — there is a specific demand that originates in this location for most people to travel. During that specific period, most of the people who are working in the Gulf area, want to come back and visit their families. There is a specific season when you see that there is a huge capacity that is going to be there. You can also see that those are the specific routes where the airfares are rising because of the demand that originates. Then, you see in the North India, sometimes during Durga Puja, Kolkata routes are on a search. During Diwali, the whole Northern sector is on a rise and during Chhath Puja, whoever is going to Bihar, that is on a rise. These are all specific seasons. It is not that I can cap a fare for the entire year to a certain sector because this is why market demand and market supply are very very important for us to understand. They play in such a way that they regulate the fares on its own. We also know that there are seasons and we also know that there are capacity constraints in those seasons. We have reacted accordingly when this Kerala situation was observed. After I became the Minister, this exactly happened in September, 2024 on the Gulf and the Kerala routes. What else can we do at this time so that we can facilitate the people who want to travel and we can keep the fares at a very adjustable price? Then, we added capacity.

We have spoken to the airlines well in advance. We have said that this is a situation which is happening every year. Why do we not provide more capacity in this region so that more people can travel? This is exactly what we have done this time. More flights, which were not operating on non-viable routes across the country, were taken out and they were brought in the specific sector so that that can facilitate the demand that was created. On top of Onam, during this Kumbh Mela also, everyone wanted to travel to Prayagraj. So, we

have increased the flights that are going to Prayagraj. Only capping the fare does not help, but the capacity also needs to be augmented. That is the real solution when you are seeing that these fares are rising because there is demand. It is not that you want to send that single passenger for a very adjustable price, you want to send ten passengers to that place in that during that specific time. So, capacity augmentation is something which is very much required and we have done that.

It happens in Kerala during the Onam. It happens during Diwali also which we have celebrated recently in October, 2025 and Prayagraj Kumbh Mela in January, 2025. So, we have worked out this solution when we speak with the airlines before and consider the festive season and increase the capacity.

Madam, we also have to understand what goes into these airfares. I have talked about some of the measures that we have taken and also airfares is not a single entity. There are different charges which have gone into the airfare and one of the most important one is the aircraft fuel. ATF makes up to 40 per cent to 45 per cent of the ticket. The price that you pay is because of the ATF and the way ATF is there in the country, the State taxes on the ATF. There are multiple States who have brought it to below five per cent. We are very thankful to them. There are 26 States and Union Territories which have brought it down because they understand that even if you lose a small revenue in this taxation for the ATF, the kind of economic growth that it creates and the kind of growth aviation network creates for other industries is very very important and it is with that idea that it was being done. But there are some States which still have it at a very high percentage and it is multiple times. My predecessor Scindia ji is also here. He has written and spoken many times to the Chief Ministers. I have also taken that responsibility. I have written to Chief Ministers. Whenever I get the opportunity to meet them, I have spoken to them on this very specific issue of bringing down taxes on ATF because if you bring it down then definitely that also helps the passenger and the cause that it takes. We have done it with Bihar also. Bihar used to have 29 per cent tax ATF but in June, 2025, they have responded and they have brought it to below 4 per cent. There is one State Tamil Nadu also. Manickam ji is here.

(1715/AK/RAJ)

So, I will take this opportunity, through this discussion, also to encourage the State Government to bring it down as much as possible. It should not be four per cent or five per cent, but to bring it down to one per cent, so that this benefit of taxation is also being extended to the passenger at the end. This is about the ATF.

When it comes to the DGCA measures, DGCA is also a very important regulator for us. It also looks after the safety, and it also looks after the airlines and their operations. Now, there is a tariff sheet which is being made by the airlines to see how they are going to charge. The tariff sheet mentions the minimum fare for a certain route, maximum fare for a certain route, and they have this bucket system where through 'buckets' they see how many seats are going to be allocated at a certain price. Not many would be knowing about this, but whenever you go to the website and you purchase a ticket, there is a clear tariff sheet that is mentioned there.

But here, the airlines also used to do their own '*chalaki*'. What they used to do? According to the law, they have to display the tariff sheet somewhere prominently. We were also doing our own monitoring, and we were checking as to where the tariff sheet was displayed. If we go to their webpage, it used to take ages to find where the tariff sheet was. It is right at the bottom and even the font size in which it was written, one can see it only if he uses a binocular. It was at that situation. Then we said, this is not the purpose for which the law has been kept. Thereafter, we have instructed them that whenever someone opens the webpage, the tariff sheet should be seen right in the front in big font so that every passenger can see it. We have brought that change, and we have monitored that change. Now, the tariff sheet is thoroughly displayed.

But it is not only about the tariff sheet. Earlier, there was a small clause about a rule for the tariff sheet which gave an advantage to the airlines that every day they can change the tariff sheet. ऐसे होगा तो कैसे होगा? आज की टैरिफ शीट आज के लिए बन रही है। हमने आज की टिकट ले ली है। कल की टैरिफ शीट कल के लिए बन रही है। Again, it was not serving the purpose. Then, we changed the rule that was giving that measure, and we said that: "You would not change it every day and you would not change it every 24 hours. You will only change it every month so that the passenger can see it ahead of the month". In the first week

of the month they have to give us the tariff sheet saying that in a sector, in this month, how much they are going to charge, and how many bucket charges they are having. So, there is everything the passenger should know as to what charges will be there. We have changed it to one month, and that is also a facility that the passenger will have.

I would encourage more passengers to look into this tariff sheet, to look at how the pricing is done, what is the minimum bucket, and what is the maximum bucket. This, we have done last year itself, and we are observing some changes because it improves the monitoring mechanism that we have on these airlines and their tariff sheets.

Further, on top of this, there is a Tariff Monitoring Unit that we have created in DGCA. Its purpose specifically is to look into what the pricing is; how the airfares are fixed; are they following the tariff sheet or not?; and are there abnormal situations that are being created? So, specifically just for tariffs, we have created a Tariff Monitoring Unit, and it has been strengthened time and again through various measures. Earlier, it started with around 50 routes. But now we have expanded it to 78 routes. We are also taking international sectors right now to understand where and how these fares are being changed and how they are being done.

The Tariff Monitoring Unit is going to be a very important unit for us to monitor the tariffs. We are bringing in more IT tools. We are bringing in more technology so that the power of the TMU increases and they can analyze the fares in a very tech-based manner using the IT tools also. So, that is one thing that we have done, and we are also improving the capacity with which TMU works not only in the routes that are being covered, but also in the number of people that are doing it.

Then, the most important thing in the civil aviation sector, in the last 10 years, is a success story that not only I, who is part of this Government, can talk about, but everyone on both sides and all across this House can speak about. The UDAN Scheme was one of the most successful schemes not only for the country, but for people across the world that we can showcase it to.

UDAN Scheme has democratized air travel in the country. The way we have brought inclusiveness in civil aviation is because of the UDAN Scheme. There was a big number of unserved and underserved airports in the country.

This was a challenge for us because there were these airlines who were looking at commercial interests. Naturally, the airlines would look at viable routes to function like the metro routes or the tier-II to metro routes. But we have been creating airports across the country, especially in the North East and in our Union Territories where they might not be viable to function, but still they need air connectivity.

(1720/SRG/NK)

People were aspiring to have air connectivity in the country. So, that was when our hon. Prime Minister came up with this flagship Scheme of UDAN, उड़े देश का आम नागरिक, and it has done wonders to civil aviation sector in this country. Whatever we experience, we have gone to different places now, where people would not have ever thought that they would have an airport at that location. Because of the UDAN Scheme, we were able to start an airport there. Because of UDAN Scheme, we were able to start operations there.

Today, almost 1 crore 57 lakh people have availed the benefit of UDAN. More than 3,26,000 flights have operated under the UDAN. More than 693 specific routes, which were not there before, because of UDAN Scheme, we have started that. But there are certain limitations in UDAN. The UDAN Scheme also is not just to cater to the viability or just to start new connections. UDAN Scheme is supposed to act like a spark. Wherever there is a route, which is not functional, we wanted to start the route, bring in the viability, bring in people, attach them to aviation, attach them to air travel, and let the private sector take its place. It is with this idea that the UDAN was brought in, and it was envisioned for 10 years. But I can tell you right now that in the last Budget, hon. Finance Minister, Nirmala Sitharaman ji understood the importance of this specific UDAN Scheme. Like I told you that it was only for 10 years and we were on the verge of completion of the UDAN Scheme, she has made the provision that UDAN is going to be extended for 10 more years. This is a great thing for our civil aviation as we are trying to grow more and more in the next few years, not only in terms of expansion for the next 10 years, but she has specifically mentioned that 120 new destinations are going to be covered. That is the strength that civil aviation has in this country. How many airports do we have today? We have 164 airports. Madam, 164 airports is a vast network, but look at the capacity of the country. We are not stopping here. If we want to

achieve Viksit Bharat, we have to connect each and every location as much as possible with civil aviation and in the next 10 years, we are going to do 120 destinations.

What is the biggest benefit UDAN has done to the country? I have talked about many of them, but one of the biggest one is that new airlines have come in. There are new airlines which many of you may not know because they operate in very specific sectors. You might not see them. Star Air is there, Fly 91 is there, India One is there. They might have very small operations. They might have a 9-seater or a 19-seater aircraft, but they are the ones which are connecting the tier-3 cities. They are of the ones which are connecting the remotest parts. You would have never seen these kind of airlines come into the country. But it is because of UDAN, they found a way to come in. Is it not what we want? This is exactly what we want - more airlines to come in, more competition to be there in the country. UDAN is specifically looking into that.

In the last 10 years, if we can see so much success in UDAN, it is because of the modifications in the UDAN which is going to facilitate far more people to come in and more competition to be there, more routes being established and more connectivity being established. Imagine the kind of growth we can see with the new expanded UDAN in the next 10 years. Definitely I see the vision that there are going to be more and more airlines coming in the future. I can assure the House that there will be more and more airlines with the UDAN scheme also that is going to come.

I have talked about the tier-2 city connections and tier-3 city connections through UDAN and that we are going to expand. In this last 18 months of me being the Minister, we have given NOC to three new airlines also. Two new airlines have also applied for NOC. So, this is a continuous activity. We are engaging with the stakeholders. We are engaging with the market. We are creating the aspiration that if you want to be in this sector, this is the time that you start a new airline because the demand is continuously growing. This is the approach of the Government also that we need more airlines.

Not only this, I would also like the people here to understand the real bottleneck here. We are creating airports. For airlines, we have the UDAN Scheme where we are encouraging them. We are giving the viability and all that. Availability of aircrafts is a serious issue that we all need to understand.

There are only certain players across the world who are making these aircrafts. If I have a lot of money to buy aircrafts, if I say today that I am going to start an airline today, I have the unlimited amount of money for me, and I want to buy 100 or 200 aircrafts I cannot have these 100 or 200 aircrafts right now today. It is because the manufacturing goes on at a pace. Every month there are certain factories that they have, there are certain assembly lines that they have, the throughput of these shops is only that much and they are not only supplying to India. They are supplying across the world. There is a huge demand in the Gulf. There is a huge demand in Asia Pacific region and everyone is having to wait for this. India is also waiting. How many orders do we have? It is 1700 aircrafts.

(1725/SM/IND)

About 1,700 orders are pending with Airbus, Boeing and other players. Once we get these, if these 1,700 aircraft that our airlines have ordered today actually enter our sector, then of course passengers will benefit. But the bottleneck is not within the country, not with the Government, not even with the airlines. The bottleneck is the availability of these aircraft. We have recognised that, and that is exactly why this Government has taken a stance that we are not going to wait endlessly for aircraft to be built elsewhere. We are creating a programme so that aircraft can be built within the country. We should have a 'Made in India' aircraft, and that is the vision with which this Government is moving ahead.

There is Russian Sukhoi SJ-100, which is a regional aircraft. We are in discussions with them. HAL is engaging with them. They have entered into an MoU, and they are bringing the technology here so that we can build the aircraft locally. Embraer is also a very good and efficient aircraft. We are seeing Star Air operating Embraer planes and provide good connectivity to tier-II cities. They too are trying to expand. We are in talks with Embraer as well, asking them to come to India and manufacture here so that we can build these aircraft domestically.

If there is a future demand for 1,700 aircrafts, and if we can persuade the companies to come and build in our own country, imagine how much easier it will be for our airline operators to obtain those aircraft. We can have the aircraft built here, in our own facilities, and also reduce certain cost

elements. These airlines operate on very thin margins. That is something we must understand. Look at the challenges they faced. They went through COVID-19, a time when nobody was travelling. But they still survived, they continued paying salaries, even on days when not a single flight was allowed due to the lockdown. Every airline had to go through that phase.

There are also very high leasing costs. It is not as if an airline can buy a plane outright just because it has money today. There is a different financial strategy at play not only in India, but across the world. Airlines lease aircraft. 'Leasing' means I rent a plane from someone who owns it, use it for a certain period and return it. This is the common strategy everywhere. Two or three decades ago, about 60 or 70 per cent of planes were owned by airlines and 30 per cent were leased. Today, 85 per cent of planes are leased.

So, we asked ourselves: why not address the leasing ecosystem itself? We studied the global leasing industry. Certain hubs have emerged. Ireland is a big hub because they started early because they created the required regulations. They fixed taxation issues and built a global centre for leasing. Anyone wanting to lease a plane prefers Ireland. Now, UAE has also created a hub. Singapore too has developed its own ecosystem. So why not India? This is the approach of our Hon. Prime Minister: why should we not become a global leasing hub, not only meeting our own demand but serving the entire world?

GIFT City was created with exactly this vision, that the leasing industry should flourish here. We also saw that the Cape Town Convention, which is the global compliance framework for aircraft leasing, needed to be given legal backing in India. We had no legislation supporting it. In last December, both the Houses passed the Bill, and we enacted the Cape Town Convention Act for the protection of aircraft objects. As a result, India's compliance score in the global leasing sector has improved.

Now, we are establishing presence in leasing. What does that mean? It will be easier for airline operators to lease planes. Costs will come down. More players will be interested in this. This adds to competition and it encourages more airlines to enter the market.

I also spoke about MROs. Maintenance of aircraft is another major cost. Even when we bring planes from abroad, they must be maintained. There is

periodic maintenance, and maintenance for safety issues, component issues, or engine issues. Engine work is a very important part of overall aircraft maintenance. Usually, when maintenance is required, the aircraft or the engine has to go back to the original OEM in France or Germany or a European country or the USA or elsewhere. What does that mean? There is high forex expenditure. It is a huge cost for the airline just to send the aircraft or engine abroad and that cost ultimately falls on the passenger. Time is also lost. If one aircraft is taken out of service and sent abroad, it undergoes maintenance, and comes back after one or two months. During that time, the airline loses that aircraft's operational capacity in India. Therefore, we have now strengthened the MRO ecosystem within the country.

(1730/HDK/KDS)

This Government has taken this exactly with that idea, and it has improved the whole MRO situation in the country and multiple other things like the taxes around the MRO components, how you open up the airports to have MROs. I have just seen one Member also asking that you need to open up Tier-II, Tier III. We are doing it. We have created the rules, we have created legislations that we open up more MROs in the country. Very proudly I am also stating this. Recently in Hyderabad, near the GMR airport, Safran have set up shops here in the country, which is an important air engine manufacturer and many of our Airbus. They have these leap engines which are done by them. Now we do not need to send it anywhere to France etc., we can do it in our country itself. The capacity with which they have created is 300 planes per year. It is 300 engines per year, that is almost one engine every day. It is going to be maintained. Now there is lesser time for maintenance, and less cost for maintenance also. If cost for the airlines to maintain the plane is less, then, less is the cost on the passenger also. That is why MRO network is also important. MRO network is something we are clearly concentrating on.

Safran's coming to India is like a gateway. Once you see that one big player is coming in, all the other players find the confidence to come to the country and that confidence and the trust in Indian system is what this Government has created for them. We have done the leasing act.

Then, I would like to mention about flexible airspace also. Back then, the airspace used to be very restricted. From the country, there used to be a strict

norm that this is the civil aviation airspace, this is the defence airspace, this is restricted airspace. Everyone was controlling their own space. But what was there left out with civil aviation was very, very small. If there was a restricted airspace, and if it was not accessible to use the restricted airspace to go from point A to point B, it has to go all around. When it goes all around, imagine the fuel cost that it takes, the time that it takes. It was hon. Prime Minister Narendra Modi ji who made the defence, who made the intelligence, who made the civil aviation, all the technologies that are there. Everyone sits together, they collaborate, coordinate and come out with flexible airspace. So, even if it is with defence, at that time civil aviation can request that I want to use this airspace for the passengers, for the commercial purposes and they give their airspace. So, what used to take probably 30 minutes or 40 minutes over, gets covered in a very shorter time and that cuts down the cost of the plane to operate from one point to another point. That also reduced the cost. This is again playing into the fact that relatively, taking inflation and the CPI, you might even feel that why would it be that the prices are still 43 per cent lower than before. This is because of these kind of things and the interventions that we have done keep the airfares down. There are many things which are in tandem, and there is also a multi-pronged approach which is going on. So, this is why we have kept them in this thing. I have talked about many things that are there. While I say this, there is also the second point.

Now, I would move to the second point. This would not be taking much time. It has been mentioned that we should 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. Accordingly, I have mentioned that we have done it in the Kerala Gulf in October 2024 itself. That is because this was placed on time and hon. Speaker from the chair has advised that you have to meet the airlines. We have taken meetings with the airlines, all the stakeholders, and we have taken it as a very proactive measure and we are doing it every month. Every month we are sitting with the airlines. We are telling them what the festive seasons could be, what could be the airfare in that specific month. We are coming out with guidelines; we are coming out with instructions to keep them at this thing.

Then the third point is to establish a quasi-judicial body to regulate and monitor the aircraft ethically and equitably. To regulate, I have said that the Government already has the power. In extraordinary circumstances, whenever it feels it is going out of bounds, then we have the power. For monitoring we have the Tariff Monitoring Unit. We are making it more powerful. We are, in fact, including it in the aircraft rules also, so that it carries a certain kind of statutory provision for it and that is going to strengthen.

With all this, the only thing that I want people to think about, is the bottleneck of the aircraft availability. Second which I want them to think about is the viability of the airlines. We all feel that these are companies who are charging a lot of money but none of them are making good money. Most of them are in losses. That is also one consideration that we have to keep in mind. The Competition Commission of India and High Court have said that the fare should be deregulated. They have given judgments multiple times. The Competition Commission also advised that the airfare should be deregulated for competition to prevail in the industry. All this, our most important responsibility with civil aviation is safety and security, no matter how much this commercial angle, how much the pricing, everything comes. Our first priority is to take the passenger from one place to another in a safe and secure way.

(1735/PS/CS)

So, safety and security is the topmost priority. We are building these airports not only for today but for tomorrow also. No matter how much politics or political items the Opposition tries to bring in, we are very committed to the people of this country. If it is not that, then, it would not be that three times in a row, one man would have become the Prime Minister of the country. It is because we all walk, talk, and work for the people of this country and for the common men of this country and that is going to continue, keeping intact the passengers' rights and safety and security of each and every passenger who is flying in this country and that is the commitment from the Government and from the Civil Aviation.

As I have addressed all the points, I would now request hon. Member Shri Shafi Parambil ji to withdraw his Resolution.

Thank you very much, Madam.

(ends)

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): Shri Shafi Parambil.

1736 hours

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): In spite of having all these measures and in spite of your claims that you have taken all these actions, I fail to understand how an airline can charge Rs. 65,000 from Srinagar to Delhi when the Pahalgam terror incident was happening. When 26 people were brutally killed by the terrorists in Srinagar; when people sought to move out of Srinagar; when the whole country was in trouble; when it was a war-like situation; and when the country was at war, the people who intended to move out of Srinagar to come to Delhi were charged Rs. 65,000. It was just a one-way ticket. So, I seriously raised this concern.

In spite of having all these measures that you have explained and in spite of having taken all these initiatives as you have mentioned, how could they charge Rs.65,000 for an economy ticket from a traveller who is trying to move out of Srinagar in the situation of a terrorist attack? So, all these actions must not step in after the chaos has happened. We must regulate them prior to this chaos. That is what we demand through this Private Members' Resolution. That system must be in place.

Madam, like everyone of us has said, air travel is not a luxury any more. We all know that. It is a necessity now. We cannot skip away from that fact. A student who is returning to his home after college or is going to college for an exam from home; a migrant labour who is coming back home after one year or two years of hard work; a child who is coming to see his parents who are sick; and a family, who is settled abroad or working abroad with two or three children, who is coming back home for a seasoned vacation just for fifteen days or one month in a year to see their old aged parents, how can they be charged four times or five times or six times? They spend all their year's earnings just to take a ticket back home. Who must regulate this?

It is a market fluctuation. It is market driven. It is open sky. But now, we learn that it is not just an open sky. While we say that it is an open sky, but what has happened in India is that it is duo sky -- it is Indigo sky and it is Air India sky. It is 92 percentage. So, where is the foresight? Where have you gone wrong?

Madam, this is not just an Indigo crisis. I must say, this is a governance crisis also. I must say, this is a governance crisis also. It is because I have

learnt that the Pilots' Association themselves have warned about these regulations initially.

1739 hours (Hon. Speaker *in the Chair*)

And I have heard Members, from either side, warning the Government about the situation which may arise in a few months' time and asking to think about as to what has happened. But now, even the Pilots' Association may be off the record contacted and said that there are chances of these being pre-planned disruptions. Thousands of flights are being cancelled in a single day.

(1740/SNL/MNS)

Lakhs of people stranded. Thousands of pieces of luggage are missing or delayed. Treatments delayed, functions delayed, exams delayed. Even there are UPSC-related issues. We have read so many such stories.

What was the role of the DGCA in foreseeing these things while allowing them to declare more schedules, more window schedules, and while asking them to have more pilots? What was our role in ensuring that? What was our monitoring mechanism to ensure that they had done enough? Why did we not bother to closely check whether IndiGo or any other player had prepared themselves to face the situation?

Instead, all of a sudden, and not just in December but even in November, there were hundreds of flights cancelled. We had the warning signs much earlier. We had received written letters much earlier, cutting across political lines.

Is the DGCA supposed to be a silent spectator to all these things? And after all this chaos happened, after all these troubles happened, after people paid Rs.35,000, Rs.40,000, even Rs.42,000 for one-way tickets on routes where they normally paid Rs.8,000 or Rs.9,000, only then we stepped in.

Sir, you said "extraordinary situations", but they are trying to make these situations very normal in each and every case. That is the biggest problem. We can understand Government involving itself in an open market only in extraordinary situations. You yourself rightly mentioned this here.

माननीय अध्यक्ष : ओके।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): I just started

माननीय अध्यक्ष : यह स्टार्ट है, तो एंड कब करागे? नो, नो। आपके विषय से यदि कोई विषय बन रहा है, तो उस पर बोलिए।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): It is strictly to the topic, Sir. Nothing outside the topic.

माननीय अध्यक्ष : आप इसके अलावा कुछ बोल भी नहीं सकते। यदि आप बोलेंगे भी तो मैं कैसे बोलने दूँगा।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): I am speaking strictly to the topic, Sir.

माननीय अध्यक्ष : इसलिए टॉपिक के इधर-उधर न बोलकर टॉपिक पर बोलिए।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): We may all have to buy tickets on our own in the future.

माननीय अध्यक्ष : टिकट तो अभी भी लेते हैं।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): Sir, this is a very serious issue

माननीय अध्यक्ष : आप जल्दी खत्म कीजिए, छह बजने वाले हैं।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): We have time, Sir. You rightly mentioned that during the 'Mahakumbh', Delhi to Prayagraj one-way ticket was Rs. 32,000. You said you had to step in, but how could they charge like that? So, where is this agency? What is its role in enforcing these norms? What are their actions in stopping such exploitation? After charging so many people such high prices, only then we got involved. That means a regular system must be in place, not just for extraordinary situations but for the extraordinary exploitation that these airlines carried out.

माननीय अध्यक्ष : ज्योतिरादित्य सिंधिया जी क्या आप भी कुछ बोलना चाहते हैं? क्या आप भी अपने विचार व्यक्त करना चाहते हैं?

संचार मंत्री; तथा उत्तर पूर्वी क्षेत्र विकास मंत्री (श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया) : सर, अगर आप चाहते हैं, तो जरुर करेंगे।

माननीय अध्यक्ष : अच्छा इंटरेस्टिंग सज्जेक्ट है, इसलिए थोड़ा बोलिए, आप अपने विचार व्यक्त कर दीजिये।

... (व्यवधान)

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): I mentioned the "Pahalgam Terror Attack." This is not a seasonal issue; this is not an IndiGo crisis. What is the justification for an airline charging Rs. 62,000 from Srinagar to Delhi when 26 people lost their lives in a terrorist attack? When everyone intended to help the nation, our own airline company was exploiting the situation.

(1745/SMN/MY)

This is a crisis exploitation. They must be penalized. ... (*Interruptions*) Sir, I am coming to that. I do not know why you are disturbed about it. I must

say that arrogance must be grounded. That arrogance of exploiting the crisis must be grounded.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

... (*Interruptions*)

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): Sir, I was forced to bring this as a Private Member Resolution.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए। आपके विषय आ गए।

... (*Interruptions*)

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): Sir, I have come from Vadakara. My constituency is Vadakara in Kerala. There are so many migrant labourers who work abroad. They work for two years at a stretch and when they try to come back home during the vacation, the charges are not just once, twice, thrice the price of a normal ticket but it skyrockets. When the fares are sky-high, our regulators hit the rock bottom. That is the major issue.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, यह अच्छी बात है कि आपने लोक सभा को एड्रेस किया है।

... (*Interruptions*)

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): The Speaker is not allowing me to speak much. Whatever suggestions, whatever actions you have taken, you told you have initiated.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आपको किसने बोलने की इजाजत दी? आप यह बोल रहे हैं कि मुझे बोलने की इजाजत नहीं दी गई।

... (व्यवधान)

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): Sir, I am talking right now.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आपको जितना बोलना है, आप बोलिए।

... (व्यवधान)

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): In light of one of the worst operational crisis, I kindly request the hon. Minister to ensure that there is a capping for sectors or at least for kilometre-wise. There must be an upper limit. Otherwise, that will not stop because we will involve only in extraordinary situation and they will make use of that and they will continuously fleece in this thing.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप यह बात सही कह रहे हैं।

... (व्यवधान)

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): Second thing, when I presented this initially also, the hon. Speaker directed the Minister to have meetings of the

stakeholders. I thank you for the meetings that you had but Sir, as stakeholders, organisations from the community or from Indian Associations over there, were not invited. They are the most important stakeholders because they suffered this. We have to hear them patiently. Those people who suffer this, they must be given a patient hearing.

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : महोदय, रूल 178 ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: रूल 178 क्या है?

... (व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : महोदय, इसके तहत माननीय सदस्य 15 मिनट से ज्यादा नहीं बोल सकता। यदि आप इजाजत देंगे तभी वह ज्यादा बोलेंगे।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मैंने उनको इजाजत दी है।

SHRI SHAFI PARAMBIL(VADAKARA): I have my third point. About the tariff monitoring units, you said that it is already in existence. It is already into play. How about having a quasi-judicial body which can overlook into these facts, these things and which can monitor these things before the chaos happens?

Sir, there are so many issues. As the Minister rightly informed, every Member felt emotional about this issue because it is affecting a large number of people throughout the country. Millions of people are being affected for every single thing. They charge Rs. 20,000 for a ticket and then additionally, they ask for Rs. 1,500 for a seat.

I have one more point. The existing mechanism is not helping to prevent the chaos. So, my request to the hon. Minister is to establish and declare a cap at least a higher limit on the specific things about sectors.

One more thing, please ensure that our NRI community and their association can have a meeting. We can go through the embassy itself. They are not heard. Please have a meeting with them country-wise if you have time. (1750/RP/MLC)

Thirdly, I request the hon. Minister to establish or declare a quasi-judicial body to stop this looting or this crisis exploitation for once and all.

Thank you, Speaker, Sir, for giving me this opportunity. I am a first time Member of this august House.

माननीय अध्यक्ष : आप पहली बार के सदस्य हैं, लेकिन आपने बहुत अच्छे ढंग से अपने विचार रखे हैं।

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): Sir, there are so many migrant labourers in my constituency, Vadakara, who are suffering from this issue. Now, everybody has learned that this is not just a *pravasi* issue. Everybody started feeling the heat, those who are travelling inside also.

Sir, when I met the hon. Minister, he told me about the point of call for Kannur Airport, and the development for Calicut Airport, if more airlines come to play. The hon. Minister himself told that more airlines will come to play. But, point of call facility is not being given for Kannur Airport. Apart from that, the development of Calicut Airport development is also being requested continuously to you. If such thing happens in time, more players may come and we can have a reduced price. I know who will be pressurizing this. They are pressurizing us too far away, so please involve all those things.

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Sir, whatever points the hon. Member is making now, he has made these points earlier also in the beginning of the debate when he initiated the discussion. He has mentioned all these things very clearly, and based on that I have given the reply.

One thing is that airfares have multiple aspects surrounding to it, and the Government is taking a multi-pronged approach while dealing with it. When it comes to the airfares, the capping of it, the higher limits, definitely we are revisiting it, we are seeing how they are being limited. The Government is monitoring the fares. We are discussing with the stakeholders, and airlines on how they have decided it and what it should be. The Government is continuously involved. Now, coming to the point of discussing, engaging with associations, the Ministry keeps a very, very open approach, whoever wants to discuss, let it be an association or individual. We have multiple layers within our Ministry, and within our system. We will continuously engage with them internationally also. When it comes to having this point of call, it is a bilateral issue and it is not just a point of call that you can give it for Kannur or the entire world. It depends on which country you want to have a point of call with and how it is. They are also giving us the necessary point of call from the other country. Especially, when it comes to Kerala – he has multiple times raised this issue on various forums also and likely so, because there is a need of increasing the capacity – I would like the Member to also understand, it is not only about capping the airfares. There will be 100 seats that are available, and

you want them to be at a certain price. Agreed, you are getting it, but there are 1000 people who want to travel. What about the other 900 people who cannot travel? We want the capacity to increase. I am not shying away from the fact that the airfares need to be reasonable. We also need to understand that there are more people who want to travel, that is why the demand is so high in that sector, and that is why we want more airlines to come in. I have explained how we are doing it. The hon. Member comes from Kerala. There are many people who are there; expats living across the world, especially in the Gulf. I would encourage him to reach out to his constituency. People who are there, please tell them to start one airline also, and increase the capacity. The Government is facilitating that. Thank you, Sir.

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): Sir, I am withdrawing my Bill, as per the practice of the House. But, hon. Minister mentioned about 'half of the carrier empty'. Sir, throughout the season, they are charging higher fares. That is happening in Kerala. Even when half of the carrier is empty in season, they are charging too much. They are making this as an opportunity.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, सदन भी मानता है कि जो-जो चीजें सदन में एड्रेस की जाती हैं, आपने भी प्रश्न काल में या कभी भी एड्रेस की हों, माननीय मंत्री जी सारे माननीय सदस्यों से उन सारे विषयों पर गंभीरता से चर्चा करते हैं। जो भी व्यक्तिगत रूप से मिलता है, उससे भी चर्चा करते हैं और सदन के अंदर भी वह कोशिश करते हैं कि माननीय सदस्यों की जो भावनाएं हैं, उन भावनाओं के अनुसार एयरलाइंस काम करें।

(1755/VPN/YSH)

SHRI SHAFI PARAMBIL (VADAKARA): Sir, let us hope that this situation does not arise in the next season also so that we do not have to discuss it again at all. Let us see what these actions might result in.

As per the practice of the House, Sir, I am withdrawing the Resolution.

माननीय अध्यक्ष: क्या सभा की यह इच्छा है कि श्री शफी परम्बिल द्वारा प्रस्तुत संकल्प को वापस लिया जाए?

संकल्प को सभा की अनुमति से वापस लिया गया।

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही सोमवार दिनांक 15 दिसम्बर, 2025 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

1756 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा सोमवार, 15 दिसम्बर, 2025 / 24 अग्रहायण 1947 (शक)

के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।