Eighteenth Series, Vol. III No. 14

Thursday, August 8, 2024
Sravana 17, 1946 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

(Original Version)

Second Session
(Eighteenth Lok Sabha)

सत्यमेव जयते

(Vol. III contains Nos.11 to 15)

LOK SABHA SECRETARIAT

NEW DELHI

EDITORIAL BOARD

Utpal Kumar Singh

Secretary-General

Lok Sabha

Mamta Kemwal

Joint Secretary

Bishan Kumar

Director

Narad Prasad Kimothi

Sunita Thapliyal

Joint Director

Maneesha Bhushan

Deputy Director

Krishna Bist

Editor

© 2024 Lok Sabha Secretariat

None of the material may be copied, reproduced, distributed, republished, downloaded, displayed, posted or transmitted in any form or by any means, including but not limited to, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Lok Sabha Secretariat. However, the material can be displayed, copied, distributed and downloaded for personal, non-commercial use only, provided the material is not modified and all copyright and other proprietary notices contained in the material are retained.

C O N T E N T S

Eighteenth Series, Vol. III, Second Session, 2024/1946 (Saka)
No. 14, Thursday, August 8, 2024/ Sravana 17, 1946 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 241 to 246	10-39
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 247 to 260	40-111
Unstarred Question Nos. 2761 to 2990	112-712

PAPERS LAID ON THE TABLE 713-730

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

3rd Report 731

ELECTION TO COMMITTEES 731-735

(i) Agricultural and Processed Food Products Export Development Authority (APEDA) 731-732

(ii) Tobacco Board 732-733

(iii) Court of Aligarh Muslim University 733-734

(iv) Committee on Official Language 734-735

GOVERNMENT BILLS – INTRODUCED 761-819

(i) Waqf (Amendment) Bill, 2024 761-815

(ii) Mussalman Waqf (Repeal) Bill, 2024 815-819

MATTERS UNDER RULE 377 820-838

(i) Need to include Bishnupriya Manipuri community of Assam in the list of Other Backward Classes (OBCs)

Shri Kripanath Mallah 820

(ii) Regarding violation of terms of lease agreement of land of BHEL, Bhopal leased out to industrialists

Shri Alok Sharma 821

(iii) Need to re-establish Indian Veterinary Research Institute in Mukteshwar, Nainital district, Uttarakhand

Shri Ajay Bhatt 821-822

(iv) Regarding special package for people who suffered economic loss due to flooding from dam in Raipur Parliamentary Constituency, Chhattisgarh

Shri Brijmohan Agrawal 822

(v) Need to acknowledge Rajahmundry in Andhra Pradesh as a heritage city and include the same under HRIDAY Scheme

Shrimati Daggubati Purandeswari 822-823

(vi) Need to make operational two shifts of Air Traffic Control System in Kanpur airport.

Shri Ramesh Awasthi 823-824

(vii) Regarding development of Lunavada Railway Station in Panchamahal Parliamentary Constituency, Gujarat

Shri Rajpalsinh Mahendrasinh Jadav 824

(viii) Regarding development of temples in small districts and promotion of Sanskrit language

Shri Shashank Mani 824-825

(ix) Need to start a scheme for free treatment of children with type – 1 diabetes

Shri Haribhai Patel 825-826

(x) Need to expedite completion of railway projects in Nizamabad Parliamentary Constituency and reinstatement of Nizamabad-bound discontinued trains

Shri Arvind Dharmapuri 826-827

(xi) Need to establish a Kendriya Vidyalaya in Rajsamand District Headquarters, Rajasthan

Shrimati Mahima Kumari Mewar 827

(xii) Need for establishment of a health and research institute like AIIMS in Kishanganj, Bihar

Dr. Mohammad Jawed 828

(xiii) Need for amendment of Wildlife Act alongwith comprehensive measures to protect the life and property of farmers from menace of wild animals

Adv. Dean Kuriakose 829

(xiv) Need to provide financial assistance for development of various infrastructure projects in Ranga Reddy district, Telangana

Dr. Mallu Ravi 829

(xv) Need to review the decision to impose 200 percent duty on Indo-Pak trade through Wagah Border

Shri Gurjeet Singh Aujla 830

(xvi) Need to set up a Trauma Centre in Shamli district, Uttar Pradesh

Sushri Iqra Choudhary 830-831

(xvii) Need to repair the roads excavated during laying of pipelines under 'Har Ghar Nal Se Jal' Scheme in Azamgarh Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh.

Shri Dharmendra Yadav 832

(xviii) Need to take steps to eliminate Water Hyacinth from river Cauvery alongwith measures to make the river pollution free including construction of embankment along the said river in Tamil Nadu

Shri K. E. Prakash 832-833

(xix) Need to set up a National Coir Training and Design Centre in Dr. B.R. Ambedkar Konaseema district of Andhra Pradesh

Shri G. M. Harish Balayogi 833-834

(xx) Need to establish a 'Champaran Sangrahalay' in Lauria in Valmikinagar Parliamentary Constituency, Bihar

Shri Sunil Kumar 834-835

(xxi) Regarding establishment of Kendriya Vidyalaya at SSB Camp at Birpur in Supaul Parliamentary Constituency, Bihar

Shri Dileshwar Kamait 835

(xxii) Need to expedite construction of NH 65 in Osmanabad Parliamentary Constituency, Maharashtra

Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar 835-836

(xxiii) Need to expedite approval of applications of pensioners who opted for enhanced coverage under Employees' Provident Fund Organization (EPFO) Pension

Shrimati Supriya Sule 836

(xxiv) Regarding refund of money to investors who invested in various schemes of Sahara Company

Shri Sudama Prasad 837

(xxv) Need to expedite the process of acquisition of land in Karuvadikuppam village in Puducherry acquired for establishment and expansion of Coast Guard Unit by Indian Navy

Shri Selvaraj V. 837-838

BHARTIYA VAYUYAN VIDHEYAK, 2024 838-959

Motion to Consider 838

Shri Kinjarapu Rammohan Naidu 838-840

Adv. Adoor Prakash 840-844

Shri Rajiv Pratap Rudy	845-861
Shri Rajeev Rai	861-865
Prof. Sougata Ray	865-871
Shri C. N. Annadurai	871-872
Shri Magunta Sreenivasulu Reddy	872-876
Shri Dileshwar Kamait	876-878
Shri Shrirang Appa Chandu Barne	878-880
Shri Bajrang Manohar Sonwane	880-882
Shri Kishori Lal	882-885
Shri Ganesh Singh	885-889
Shri Abhay Kumar Sinha	889-890
Shri Rajesh Ranjan	890-893
Shri Sachithanantham R.	893-895
Shri Malvinder Singh Kang	895-897
Shri Vijay Kumar Dubey	897-898
Shri Dayanidhi Maran	899-904
Dr. M. P. Abdussamad Samadani	904-907
Dr. Rajkumar Sangwan	907-909
Shri Ramesh Awasthi	909-912
Shri Selvaraj V.	912-914
Dr. D. Ravi Kumar	914-917
Shri N. K. Premachandran	917-922
Adv. Gowaal Kagada Padavi	922-925

Shri Praveen Khandelwal	925-927
Shri Hanuman Beniwal	927-931
Adv. Chandra Shekhar	931-935
Shri Ravindra Dattaram Waikar	935-937
Kumari Sudha R.	937-941
Shri Praveen Patel	941-943
Dr. Mohammad Jawed	943-945
Shri Tapir Gao	945-947
Shri Zia Ur Rehman	947-951
Shri Ajay Bhatt	951-954
Shri Jagdambika Pal	954-958
Shri Anand Bhadauria	958-959

***ANNEXURE – I**

Member-wise Index to Starred Questions	960-961
Member-wise Index to Unstarred Questions	962-970

***ANNEXURE – II**

Ministry-wise Index to Starred Questions	971
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	972

* Available in Master copy of Debate, placed in Library.

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Jagdambika Pal

Shri P. C. Mohan

Shrimati Sandhya Ray

Shri Dilip Saikia

Kumari Selja

Shri A. Raja

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

Shri Krishna Prasad Tenneti

Shri Awadhesh Prasad

SECRETARY GENERAL

Shri Utpal Kumar Singh

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Thursday, August 8, 2024/ Sravana 17, 1946 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[**HON. SPEAKER** *in the Chair*]

[α]ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न काल।

प्रश्न संख्या 241, श्री पुट्टा महेश कुमार।

*241. [**]click to view Question & Answer,
हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

SHRI PUTTA MAHESH KUMAR: Sir, the ASPIRE scheme is useful for the agriculture sector. Recently, for the agriculture sector, seven incubation centres have been given to Andhra Pradesh. We are having 25 districts in Andhra Pradesh. In 25 districts, we are having only seven incubators. In Eluru district, there are a lot of palm oil farmers. There are almost one lakh palm oil farmers. If these incubators are set up even in my Eluru constituency, this will help these palm oil farmers. I would request the hon. Minister, through you, if it is possible, to set up these incubators in Eluru, it will help the palm oil farmers.

श्री जीतन राम माँझी: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य की इच्छा है कि जिलों में और व्यवस्था की जाए, इस पर हम विचार करेंगे।

SHRI PUTTA MAHESH KUMAR: Sir, in my Eluru constituency, there is a Polavaram Project which we are constructing in Eluru. Polavaram is in my Eluru constituency only. People are leaving this place because water is coming in. Due to this, 1,20,000 people are relocating from there to some other places. They have to find a new job or a new culture or a new set up for their livelihood.

[α] For Questions and Answers Click Link shown against each Question Number. Edited Questions and Answers are available in Master copy of Debate, placed in Library.

[**] Question original in English, reply in Hindi.

If you are able to set up the incubation centres even in the Polavaram area also, this will help them, especially the youths, to get jobs. If you consider that also, it will be helpful for us. That is my major request for Polavaram.

श्री जीतन राम माँझी : माननीय अध्यक्ष जी, यह बात सही है कि एमएसएमई योजना में विशेषकर माननीय प्रधान मंत्री जी के निर्देश के आलोक में युवाओं और महिलाओं के लिए विशेष प्रयास किया जा रहा है। इस परिस्थिति में माननीय सदस्य ने जो प्रश्न किया है, उस प्रश्न को हमने संज्ञान में लिया है और हम यथासंभव ज्यादा से ज्यादा लोगों को एंगेज करने और अपॉरच्युनिटी अफोर्ड कराने का प्रयास करेंगे। मैं आपके माध्यम से यह माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं।

SHRI SUKANTA KUMAR PANIGRAHI: Sir, what is the current status of implementation of the ASPIRE scheme on Odisha? How many rural enterprises and entrepreneurs have been supported under ASPIRE since its inception? What are the specific initiatives taken under ASPIRE to promote innovation and entrepreneurship in rural Odisha? What is the amount of funds allocated to ASPIRE? What are the key challenges faced in implementing ASPIRE in Odisha and how are they being addressed? How does the Government plan to scale up and extend ASPIRE in Odisha to cover more rural areas and beneficiaries? What is the impact of ASPIRE on employment generation and income enhancement in rural Odisha?

SHRI JITAN RAM MANJHI: Sir, so far as the ASPIRE scheme is concerned, in Odisha, we have tried our level best to do this work in that very State. As far as his question is concerned and data regarding Odisha is concerned, in the year 2020-21, 127 men and women were benefited there. In 2021-22, the number,

men and women combined, was zero. That is a lapse on our part, and we are doing all efforts to do this work ahead.

Another thing is concerned with the LBIs of approved establishments with the output and quantum. As on 31.03.2024, 4,824 beneficiaries have been trained in Odisha. The number of LBIs which have been approved, is eight; and the number of LBIs which have been established, is four. So far as the beneficiaries are concerned, the number is about 4,824. The number of wage-employed is 191 and the number of self-employed is 124. This is our progress at various stages.

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन न. 242, श्री दुष्यंत सिंह।

*242. click to view Question & Answer

SHRI DUSHYANT SINGH: Hon. Speaker, Sir, under the current Government, India has made immense growth in the civil aviation sector and aims to be the third-largest air passenger market from USD 1.7 billion in 2021 to USD 4.0 billion by 2031, with an 8.9 per cent Compound Annual Growth Rate versus global rate of 5.6 per cent. India has more than 1000 aircraft on order with a need for 200-300 major checks annually.

I would like to ask the hon. Minister what the Indian Government is doing to integrate the OEMs, streamline supply chains, and enhance management to compete with global MRO hubs like Singapore, and attract big industry players like Rolls Royce and Airbus. How does India plan to tackle issues of land availability around airports for the MRO hubs and heavy traffic at international airports to offer comprehensive MRO services with complete nose to tail services, catering to engine component and avionics? Is there any proposal for the Central agency to coordinate development and stakeholder engagement in this sector?

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Hon. Speaker, Sir, first of all, I would like to appreciate the hon. Member for recognising the growth that has been happening in the civil aviation industry especially in the last ten years with the growth in infrastructure. He has also mentioned about the aircraft orders that we have which is the highest in the world. We have orders up to the tune of 1150 aircraft that are yet pending. He has specifically asked about the MRO sector

which needs to improve. I, on behalf of the NDA Government, would like to say that the vision of hon. Prime Minister has also been not just to improve the infrastructure regarding the airports and airlines, but also, to improve the MRO sector that is there in the country.

Sir, one historic decision has been taken where the inverted GST covers the components and MRO services that are there. Earlier, before the decision was taken on the 12th of July, 2024, the GST regarding MRO components and all used to have different slabs. When you were importing these components, there were different slabs of 5 per cent, 12 per cent, 18 per cent and 28 per cent. That was giving a lot of confusion, and that is why, MRO industry, probably in Singapore or some other countries, was mostly preferred. But right now, we have reduced the whole different slabs and made it a unified slab for five per cent, which is going to help us in raising the MRO industry from two billion up to four billion in the coming seven years. That is the projection that we have made.

Sir, other than that, I am very thankful to the hon. Finance Minister who has also recognised that the MRO sectors need a lot of push and there is a lot of potential here, and because of which in the Union Budget of 2024-25, the Finance Minister has also given an assurance that the period for export of goods imported for repairs has been extended from six months to one year; and also, the time limit for re-import of goods for repairs and warranty has been extended from three years to five years.

These are some of the industry-specific recommendations that have come from the MRO. The Government has heard them. The Government has ensured

that they be brought into the policy and now, since we have done all these things through GST and through the Budget also, we have done these specific things for the MRO. So, that is definitely going to improve the MRO business in the country and the projection like I have said is two billion dollars upto to four billion dollars in the coming seven years that we have projected.

SHRI DUSHYANT SINGH: What are the comprehensive steps taken by the Government to enhance the development of human capital within the aviation and the MRO sector particularly through collaborative efforts with industry stakeholders including MRO players, OEMs and other manufacturers? How is the Government working to create an effective education and training curriculum to equip engineers and support staff with necessary skills and what measures are being implemented to incentivise careers in MRO through scholarship and student exchange programme and other benefits? How does our country leverage strength for the engineering workforce at competitive labour cost to attract global MRO activities and to bolster our position in India? Are you considering airfields which are available for MRO around India for MRO set ups in North, South, West and East like Rajasthan, Jehanabad and other places in Rajasthan to have the MRO structures in our country?

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Hon. Speaker, Sir, we understand that if you want to improve the MRO sector in the country, it is not just about creating the infrastructure but also skilling it with right amount of talent pool from the country also. The Government has taken several initiatives regarding this. The Government has already set up a policy under civil aviation requirements

training by MROs for upto 200 aircraft maintenance engineering schools which are imparting 300 hours of practical training for mechanics to bridge the gap between supply and demand. Also, for AME, aircraft maintenance engineers, who do the line maintenance in the airports and the basic level of maintenance, we have 57 schools which are imparting this education and type certification of AME is also where it is specifically done for different kinds of aircraft. So, we are ensuring that right amount of skilling is also done in the country so that there is no skill gap at all. If you consider the number of AMEs, the country today has the potential to produce upto 3700 every year and the pool that we have right now is 16000 and it is more than adequate that we have. Like I said, we are having at least 100 planes that are added to our fleet every year because of the orders up to 1150 that we have. So, we recognise that there is going to be a lot of demand in the coming years also and we are ensuring that we are partnering up with Airbus, Boeing and other industry players and other original equipment manufacturers also. We are bringing them on board. We are ensuring that the right amount of technical competence is brought in so that the courses which are required for skilling are done in our country.

Also, the last part of his question, where he said that, was whether we are looking at Rajasthan and all that. Specifically, in Rajasthan, we have two MROs right now, which is Himalayan Hele Services which is near Jaipur and Aviana Aviation which is near Kishangarh, Ajmer.

Regarding setting up of MROs anywhere in the country, the Airports Authority of India which is under the Central Government has taken out all the

royalties that are required for setting up of MROs so that it eases the process. We have given a card rate right now. So, anyone who wants to set up an MRO anywhere in the country, let it be airstrip, let it be an airport, we will follow due diligence and we want to encourage MROs more and more from our Government's side. So, definitely, if there is any proposal from anywhere in the country, even if it is the remotest part of the country, if there is an airport, if there is an airstrip, we will provide the necessary assistance and ensure the MRO facility is there. That much I can say from the Central Government.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी ने बहुत अच्छा और बड़ा विस्तृत उत्तर दिया है। उन्होंने अच्छा जवाब दिया है।

डॉ. शशि थरूर जी।

DR. SHASHI THAROOR: Thank you very much, Sir. Actually, three things are missing in the answer of the hon. Minister. I do want to draw his attention to them. There are three challenges which the MRO sector is facing and they have not been addressed in the written answer.

The first thing is, while the Ministry anticipates that it is going to be a 4-billion-dollar industry, unfortunately, it talks, even in the written answer, about catering to the demand of maintenance requirements for the available fleet size in India.

But what about the admission of the international fleets? There are many, many international air lines that could stop in India. For example, Thiruvananthapuram is on the route between Europe, Oceania and South East Asia. We would be able to offer MRO facilities to them. But in fact, our

standards are not recognised by the European authorities and, therefore, we are not able to integrate with them. We need to harmonise our regulatory system to meet the global standards.

<u>11.16 hrs</u>

(Shri Dilip Saikia *in the Chair*)

Secondly, as my hon. colleague Shri Dushyant has mentioned, the industry has not been integrating well to establish value chains that involve OEMs and this is creating a problem with internationally recognised airline operators and globally recognised MRO entities.

The third concern is this. You have mentioned about various incentives. But you said nothing whether we can include MROs with the Production Linked Incentives, that is, PLI Scheme of the Government. The Parliamentary Standing Committee on Commerce tabled a report last year saying that the PLI Scheme should be extended to MROs. But you have been silent on that.

One more thing is there. Thiruvananthapuram, as I said, is a very ideal location. An Air India MRO hangar is there. But we hear that Air India is apparently planning to exit from there. What incentives can you offer so that the existing hangars survive?

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Sir, the hon. Member has mentioned about three different points. The first one is regarding harmonising with international bodies. He has specially mentioned about EASA and FAA, which are equivalent to DGCA. I do not agree with him fully when he says that we are not harmonising with these international bodies.

We understand that when we are setting up these MRO facilities, it is not just for the airlines that are there in India. In MRO, we want to create an atmosphere where the international airlines can also come and access our facilities. For that, we are harmonising and encouraging our MRO facilities to harmonise their regulations with EASA and FAA.

So, this work is in progress. I have also mentioned that Boeing and Airbus are also in the MRO sector. When these international bodies come into play, definitely, they bring in all the regulations which are recognised globally. Your point is well taken. But I do not totally agree with you when you say that we are not working in that direction. This work is in progress.

Regarding PLI Scheme, I am happy that the hon. Member acknowledges that PLI is a very good scheme which this NDA Government has started under the leadership of Prime Minister Modi ji. We have got the recommendation of the Standing Committee also. Wherever PLI Scheme has been introduced in any sector, there has definitely been an observation of huge growth potential. Definitely, we are going to consider this and we are going to see what best can be done for MROs to be linked with PLI.

Regarding Thiruvananthapuram MRO facilities, I am going to ensure that it will not be stopped. Any supports which are required from our Ministry, we are going to provide them.

माननीय सभापति : क्वेश्चन न. 243, श्री उमेषभाई बाबूभाई पटेल।

*243. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

श्री उमेषभाई बाबूभाई पटेल : महोदय, आज़ादी के इतने साल बीत जाने के बाद भी हमारे छोटे से प्रदेश दमन और दीव के लोगों के समक्ष पीने की पानी की बहुत सारी समस्याएं हैं। जो कैनाल और तालाब का पानी है, वह किसानों को नहीं मिल रहा है, बल्कि वह दारू बनाने वालों को मिल रहा है। किसान एवं फैक्ट्री वाले बहुत परेशान हैं। वे पानी की किल्लत से जूझ रहे हैं। मेरा सवाल इससे संबंधित है।

मैं जल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार दमन और दीव तथा दादरा और नगर हवेली संघ राज्य क्षेत्र में सुरक्षित पेयजल की आपूर्ति करने का विचार कर रही है? यदि हां, तो इस संबंध में कार्यान्वित की जा रही योजनाओं का ब्यौरा क्या है और विगत पांच वर्षों के दौरान सरकार द्वारा स्वीकृत धनराशि का ब्यौरा क्या है?

क्या सरकार का दमन में जलापूर्ति के लिए कलेम नदी पर बांध बनाने का विचार है? यदि हां, तो बांध का निर्माण कब तक हो जाएगा? यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आपको पहले प्रश्न संख्या बोलनी है, उसके बाद मंत्री जी बोलेंगे। फिर आप सवाल पूछिए। आपने सवाल तो पूछ ही लिया है। फिर भी आप बाद में सप्लीमेन्ट्री प्रश्न पूछ लेना।

माननीय मंत्री जी।

श्री उमेषभाई बाबूभाई पटेल : सर, मैं नया हूं तो थोड़ी मिस्टेक हो गयी।

माननीय सभापति : ठीक है, कोई बात नहीं।

श्री उमेषभाई बाबूभाई पटेल : महोदय, पानी को लेकर हमारी सरकार की दमन-दीव को लेकर कोई योजना है? अगर है, तो वह कब तक पूरी होगी? पानी की आपूर्ति के लिए हमारी सरकार की दमन-दीव के लिए जो भी योजना है, वह कब तक पूरी होगी?

श्री सी. आर. पाटिल : माननीय महोदय, माननीय सदस्य के प्रश्न का उत्तर देते हुए मुझे बहुत हर्ष हो रहा है कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने यूटी के लिए फंड बढ़ाया है, उनके लिए ज्यादा धन का प्रावधान किया है। उसी पैसे से दमन-दीव और सिलवास के एलजी द्वारा सौ प्रतिशत घरों में नल से जल देने का प्रबंधन कर दिया है। उन्होंने हमारे मंत्रालय से पैसा नहीं मांगा है। हमने पैसा देने का ऑफर किया था, तो भी उन्होंने नकार दिया। उन्होंने अपने ही पैसे से, जो मंत्रालय के नियम हैं उसी के मुताबिक, बहुत अच्छी व्यवस्था करते हुए वहां सौ प्रतिशत काम किया है। सभी सरपंचों की ओर से भी उसको सर्टिफाइड किया गया है। सौ प्रतिशत काम करने वालों में दमन-दीव यूटी आती है। यहां पानी का कोई भी प्रॉब्लम या कम्प्लेंट हमारे पास नहीं है।

श्री उमेषभाई बाबूभाई पटेल : सर, मेरा माननीय मंत्री जी से कहना है कि इस पर एक जांच समिति बैठायी जाए। हमारे प्रदेश में 90 प्रतिशत विस्तारों में अभी भी पानी नहीं पहुंचा है। प्रशासन सिर्फ और सिर्फ अवार्ड ले रहा है। पानी की आपूर्ति वहां नहीं पहुंची है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि पानी की आपूर्ति के लिए एक जांच समिति बैठायी जाए और हमारे प्रदेश की स्थिति का आकलन किया जाए।

श्री सी. आर. पाटिल : माननीय महोदय, मैंने आपको पहले भी बताया है कि यहां पर सौ प्रतिशत काम हुआ है। मंत्रालय से किसी प्रकार का पैसा या मदद नहीं ली गयी। वहां के जितने सरपंच हैं, उन सभी सरपंचों ने अपने गांवों में सभी घरों में पानी मिल रहा है, ऐसा सर्टिफाइड किया हुआ है। यह पहला ऐसा यूटी है जहां सौ प्रतिशत काम सर्टिफाइड भी हुआ है। हमारे पास कोई भी कम्प्लेंट नहीं है। कम्प्लेंट नहीं होने के कारण जांच समिति बैठाने का प्रश्न भी नहीं आता है।

श्री राम शिरोमणि वर्मा : सभापति महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र उत्तर प्रदेश के श्रावस्ती और बलरामपुर आकांक्षी जनपद हैं। बॉर्डर एरिया पर जितने जिले आते हैं, वहां देश की रखवाली के लिए एसएसबी के जवान सीमा की सुरक्षा के लिए तैनात हैं, वहां तमाम चौकियां बनी हुई हैं। इसके अलावा वहां तमाम गांव भी हैं। वहां के लोगों को करीब दस किलोमीटर दूर पीने का पानी लेने के लिए जाना पड़ता है। मैं इस संबंध में सरकार से और माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या

सरकार उन जवानों और वहां के गांवों में बसे लोगों के लिए पीने के लिए स्वच्छ जल उपलब्ध करवाने के लिए क्या कोई ठोस कदम उठाएगी?

श्री सी. आर. पाटिल : महोदय, सरकार की ओर से करीब 77 परसेंट यानी 15 करोड़ घरों में पेयजल योजना के माध्यम से पानी दिया गया है। यह पानी पीने लायक भी है। मैं पहले भी आपको बताना चाहता था कि गुजरात के पाकिस्तान बॉर्डर से जो गांव लगे हुए हैं, वहां हमारी सरहद की सुरक्षा में जो जवान तैनात हैं, वहां भी पानी की व्यवस्था नहीं थी, वहां, जब हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री मुख्यमंत्री थे, उस समय उन्होंने नल से पानी की व्यवस्था कर दी थी। यहां भी 77 परसेंट हो गया है। यह काम राज्यों का है और राज्यों की ओर से जो डीपीआर बनता है और उसके अनुसार जहां भी पानी देना है, उसके हिसाब से टेंडरिंग भी राज्य सरकार करती है। उसके लिए उनको टेक्निकल हेल्प और फण्ड मंत्रालय की ओर से आवंटित किया जाता है। इस योजना के तहत हम सभी को पानी देने की व्यवस्था करवाएंगे।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Thank you very much, Sir, for giving me this opportunity.

Sir, the Jal Jeevan Mission Programme is one of the best programmes, and the intent is also very good. But it is practically not feasible to implement the programme. It is very difficult to achieve the objective.

<u>11.25 hrs</u>

(Hon. Speaker *in the Chair*)

The basic issue is the availability of water and access to water. In my experience, as the Water Resources Minister during five years in the State of Kerala, despite the State having abundant amount of water, we faced a very big difficulty regarding availability of water as well as access to water. The Jal Jeevan Mission totally intends to provide potable tap water to all the houses. In

my experience, in the State of Kerala, it has become an engineering project. Instead of providing water, you are giving tap connections by putting the service lines but unfortunately, there is no water.

So, my specific question to the hon. Minister is whether the Jal Jeevan Mission Programme will be extended for the source improvement as well as for the infrastructure development of the water sector, including the water tanks. Otherwise, it will be a futile exercise, and the Government is not going to achieve the goal of providing safe and potable drinking water to all. That is the specific question I would like to ask the hon. Minister through you. Thank you very much.

श्री सी. आर. पाटिल : माननीय अध्यक्ष जी, 'जल जीवन मिशन योजना' का काम राज्य सरकार का था, चूँकि 70 सालों में किसी सरकार ने उस पर ध्यान नहीं दिया। ... (व्यवधान) आप सुन तो लीजिए। ... (व्यवधान) अगर यह काम 70 सालों में हुआ होता तो इस समस्या की चर्चा आज इस सदन में नहीं हो रही होती।

इसी वजह से आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने पांच साल पहले जल जीवन मिशन योजना के द्वारा हर घर जल देने की योजना बनाई थी। मैंने अपने उत्तर में अभी भी यह कहा था कि ग्रामीण घरों में 77 परसेंट पानी की व्यवस्था हो चुकी है। वहां पर हर घर नल से जल दिया गया है। ... (व्यवधान) आप सुन लीजिए। 'जल जीवन मिशन योजना' में बहुत स्पष्ट है कि यह योजना राज्य सरकारों द्वारा लागू की जाती है। इसमें राज्य सरकार की जवाबदेही होती है। अगर वहां पर ग्राउंड वाटर या सर्फेस वाटर अवेलेबल है तो उसके ऊपर निर्णय किया जाता है। अगर सर्फेस वाटर बहुत दूर से लाना होता है तो उसका खर्चा ज्यादा बढ़ जाता है, लेकिन फिर भी हम उसके लिए मना नहीं करते हैं। उसकी टेंडरिंग भी खुद राज्य सरकार करती है। उसकी डीपीआर मंजूर होने के बाद हम अपनी तरफ से आर्थिक सहायक और टेक्नीकल सहायक भेजते हैं।

आदरणीय मैम्बर ने पूछा कि केरल में पानी की समस्या है तो अगर पर्टिकुलर कहीं पर है तो हम अपनी टास्क फोर्स को भेजकर जरूर चेक करवाएंगे। मगर अभी तक इस तरह का इश्यू हमारे ध्यान में नहीं आया है, क्योंकि अभी उन्होंने ही कहा कि केरल में पर्याप्त जल है। सुरक्षित जल देने की वजह से आज पूरे देश की महिलाओं के साढ़े पांच घंटे बच रहे हैं। इस योजना से महिलाओं को बहुत फायदा हुआ है, क्योंकि उन्हें पानी लाने के लिए कई किलोमीटर तक जाना पड़ता था। आज उनको दूर जाना नहीं पड़ता है। अगर हम आर्थिक दृष्टि से भी देखेंगे तो इस योजना के कारण करीब 8 लाख करोड़ रुपये की बचत हुई है। यह डब्ल्यूएचओ की रिपोर्ट है। इस रिपोर्ट के आधार पर भी मैं यह कह सकता हूँ कि यह योजना अत्यन्त आवश्यक थी और अभी इस योजना के तहत 15 करोड़ घरों में जल पहुंचा है। बाकी राज्यों का भी काम वहां की राज्य सरकारों द्वारा आगे बढ़ रहा है। हम उसके सपोर्ट में हैं और यह काम जल्दी ही पूरा किया जाएगा।

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन न. 244, श्री जी. लक्ष्मीनारायण।

*244. **click to view Question & Answer,
हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

SHRI G. LAKSHMINARAYANA: Sir, I am thankful to the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari ji for responding to my Question. Sir, we would like to know the current status of this project and how we should go ahead to start this project.

Sir, this project is essential and necessary for the people of Anantapur. The urban expansion of Anantapur city has been primarily directed westward due to geographical constraints such as Bukkarayasamudram Lake and nearby hills. It has led to significant industrial, commercial and residential growth on either side of the existing NH-44 bypass road.

Sir, over the years, this bypass road has transitioned from a primary bypass to a local road, overwhelmed by increased traffic. Despite the construction of the flyovers, the existing road is insufficient to handle the rising traffic volumes resulting in substantial traffic moving through the city.

To address this issue, the Master Plan for Anantapur includes the proposal for a second bypass road, following a detailed study and approval by the Andhra Pradesh administration. This new bypass is intended to alleviate the traffic congestion in the city, and manage traffic more effectively aligning with the linear development pattern of the city beyond the current NH-44 bypass.

The implementation of this second bypass is crucial for improving the traffic flow and supporting the city's continued growth. This congestion affects

** Question original in English, reply in Hindi.

both the city traffic and traffic on the NH-45 within the city limits. Therefore, the hon. Minister of Road Transport and Highways is humbly requested to consider this issue and prioritize the development of second bypass road for NH-44 to resolve the traffic challenge.

माननीय अध्यक्ष : मैं माननीय सदस्यों से आग्रह करूंगा कि अगर वे लिख भी लाते हैं, तो प्रश्नों को शॉर्ट में लिखकर लाएं।

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Hon. Speaker, Sir, at present we do not have any proposal for sanctioning the ring road for Anantapur. Currently, there are three bypasses existing with a total length of 27.75 kilometres which cover about 60 per cent of the outer periphery of the city. The first is bypass of NH-44 with a length of 16.5 kilometres and 22,000 PCU/day traffic. The second is bypass of NH-544D, Anantapur to Muchukota with 8.1 kilometres and 11,000 PCU/day traffic. It is under construction. Then, the third bypass on NH-42 is 3.15 kilometres with 6500 PCU/ day traffic.

But what the hon. Member is referring to is the main city road with 30,000 PCU/day traffic. My officer reported me that the major traffic is from the city. But we will again do a study and find out an option. If it is needed for the city to have a new ring road or something where we can attach some part of it with the ring road for better connectivity and bypass traffic, we will definitely study it and try to resolve the issue.

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती दग्गुबाती पुरंदेश्वरी जी।

श्रीमती दग्गुबाती पुरंदेश्वरी: सर, मैंने आपको पहले प्रश्न में सप्लिमेंट्री प्रश्न पूछने के लिए अर्जी दी थी।

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे: माननीय अध्यक्ष महोदय, रिलायंस कंपनी ने मेरे संसदीय क्षेत्र में एनएच-4 से लेकर देवरोड, रावेत, चांदनी के आगे कोल्हापुर तक जाने वाली बाइपास सड़क बनाई थी। अभी बारिश में सड़क की यह हालत हो गई है कि उसमें बहुत सारे गढ़्ढे पड़े हुए हैं।

मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या आपके मंत्रालय द्वारा पुराने प्रस्ताव को टर्मिनेट करके नया प्रस्ताव आपके मंत्रालय द्वारा लिया जा रहा है?

श्री नितिन जयराम गडकरी : माननीय स्पीकर सर, सम्माननीय सदस्य जो कह रहे हैं, वह बात सही है। पुणे-सतारा-वेस्टर्ली बाइपास, जो इनके लोक सभा क्षेत्र में सड़क जाती है, वह रिलायंस इंफ्रास्ट्रक्चर के पास है। इस बरसात में हालत बहुत खराब हुई है। कानूनन, इस रोड पर अनेक तकलीफें अनेक सालों से आई हैं। बहुत बार इंटरवीन करके मार्ग निकालने की कोशिश की गई है, लेकिन वह नहीं हो पाया है। आप जैसा कह रहे हैं, इस रोड को विन-विन सिचुएशन में, म्युचूअल अंडर स्टैंडिंग से, क्योंकि अगर हमने कुछ किया, तो वह टर्मिनेट हो गया, वे कोर्ट में गए, फिर स्टे मिल गया, तो प्रॉब्लम आएगी। हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि इनको टर्मिनेट करें और नया डीपीआर बना कर इस रोड पर, जो भी आपकी प्रॉब्लम है, उसको सुलझााने की कोशिश करें।

SHRI KALYAN BANERJEE: Hon. Speaker, Sir, I thank you for giving me a chance.

Hon. Minister, I am grateful to you that you have commenced the work of Shaktigarh Highway, that is, NH2. In response to the request, I had made earlier, you commenced it long three years back. At Dankuni, the over-bridges and flyovers are being done. Especially at Maitipada, which is the gateway of Kolkata, an over-bridge is being constructed for a long time, months after months. As a result, there is a great traffic problem. As you know, the ring road has also been destroyed. I really appreciate that you are doing it. I just want to request you to expedite the matter and please let me know when it can be

finished. That is the only thing I want to know. I was thinking whether you will be here or not. We were greatly missing you in the House last week.

श्री नितिन जयराम गडकरी : ऑनरेबल स्पीकर महोदय, मुझे लास्ट वीक प्रधान मंत्री जी ने ईरान भेजा था, इसलिए मैं यहां नहीं था। मैं वहां के प्रेजीडेंट की ओथ सेरेमनी के लिए गया था। उसके लिए मैं क्षमा प्रार्थी हूं। सर, एक इम्पोर्टेंट चीज है। This Question is related only to the ring road of Anantapur in Andhra Pradesh, but hon. Member Shri Kalyan Banerjee is asking me about a road in West Bengal. I do not have the details about that project. After this Question Hour, my time is restricted only for the Members of Parliament. I will be in my office, and the officers are also there. My request to him is to come there. I will try to resolve your issue and I will find out the option.

^**श्री शेर सिंह घुबाया:** Sir, in my parliament constituency Firozpur, a project had been pending since the last 10 years regarding Harike-Fazilka defence road. This project has not yet seen the light of the day.**^**

सर, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि जो डिफेंस रोड है, अमृतसर से गेहूं और चावल कांडला जाता है, वह 1500 किलोमीटर का रास्ता है। वहां इतना ट्रैफिक है कि बहुत ही खराब हालत होती है। वह रोड कब तक बन जाएगी? मैं यह जानना चाहता हूं।

श्री नितिन जयराम गडकरी : स्पीकर महोदय, माननीय सदस्य जो बता रहे हैं, मेरी जानकारी के अनुसार वह रोड नेशनल हाइवे नहीं है, बल्कि वह स्टेट हाइवे है। फिर भी वह बता रहे हैं, अभी मेरे पास उसकी इनफॉर्मेशन नहीं है, लेकिन मैं उसकी जांच करूंगा। अगर हमारा रोड होगा तो उसके ऊपर उनके साथ चर्चा करके जो भी आवश्यक है, वह उपाय किया जाएगा।

---

^ …^ English translation of this part of speech was originally delivered in Punjabi.

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन न. 245, श्री अनुराग सिंह ठाकुर।

*245. **click to view Question & Answer,
हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष जी, मेरे प्रश्न का उत्तर काफी विस्तार में दिया गया है, जिसमें सूक्ष्म, लघु उद्योग के महत्व को जानकर मोदी सरकार ने कैसा शानदार काम उस पर किया है। चाहे वह एम्प्लॉयमेंट गारंटी जनरेशन प्रोग्राम हो, क्रेडिट गारंटी स्कीम हो, रैम्प (RAMP) जैसी योजनाएं हों, कलस्टर डेवपलमेंट प्रोग्राम हो या टेक्नोलॉजी के पार्क्स बनाने की बात हो, जो क्रेडिट लिंकेज की बात थी, वह भी कई गुना ज्यादा पहले से बढ़ाया है, जिसके लिए मैं सरकार को बहुत-बहुत बधाई और साधुवाद देता हूं क्योंकि सूक्ष्म, लघु उद्योग एक ऐसा क्षेत्र है, जहां पर रोजगार का सृजन भी होता है।

माननीय अध्यक्ष जी, मेरा प्रश्न यह है कि हम पिछले 20 साल के यूपीए की सरकार के 10 साल और एनडीए की सरकार के 10 साल के आंकड़े लें। इसमें आर्थिक विकास और रोजगार सृजन में सरकारों का क्या योगदान रहा? क्या आप उसके आंकड़े बता सकते हैं? अगले दस साल के लिए इस सरकार की क्या पॉलिसी है कि कितने रोजगार सृजन इस क्षेत्र में होंगे और आर्थिक विकास में कितना योगदान एमएसएमई सेक्टर का होगा?

श्री जीतन राम माँझी : महोदय, हम माननीय सदस्य का आभार व्यक्त करते हैं कि हमारे विभाग के द्वारा प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में कार्यक्रम चलाए जा रहे हैं, उसकी उन्होंने प्रशंसा की। वैसे इनका जो प्रश्न था, उस प्रश्न के संदर्भ में हम लोगों ने सारे आंकड़े दे दिए हैं।

एनडीए और यूपीए के काल में क्या प्रगति हुई है, उसके बारे में अभी मेरे पास जानकारी अवेलेबल नहीं है। हम यह जानकारी माननीय सदस्य को बाद में अवेलेबल करा देंगे। लेकिन प्रश्न में जो प्रमुख चीजें हैं, वे आज देश के सामने हैं और प्रधानमंत्री जी ने भी इनको बहुत तवज्ज़ो दी है। इन्होंने लास्ट में पूछा है कि महिलाओं के बारे में आप क्या कर रहे हैं। इस संबंध में, मैं कहना चाहूंगा

** Question original in English, reply in Hindi.

कि महिलाओं और यूथ के बारे में हम लोग भी विशेष रूप से चिंतित हैं। महिलाओं के बारे में और विशेषकर हमीरपुर जिले के बारे में और देश की महिलाओं को उद्यमों सहित एमएसएमई की सहायता प्रदान करने के संबंध में बातें की हैं, उसमें हमने कई काम किये हैं। सबसे पहले क्रेडिट गारंटी स्कीम चलाई गई है। इसमें सूक्ष्म एवं लघु उद्योग क्रेडिट गारंटी फंड के माध्यम से विभिन्न श्रेणी के लोगों के ऋण को 85 प्रतिशत की गारंटी तक कवरेज़ करते हैं।

एमएसएमई में 500 लाख रुपए की सीमा तक कोलैटेरल मुक्त ऋण कर दिया गया है। उसी प्रकार से, आत्मनिर्भर भारत फंड के माध्यम से 550 हजार करोड़ रुपए की इक्विटी का समावेशन भी इन लोगों के लिए किया गया है। आगे एमएसएमई के वर्गीकरण के लिए नया संशोधित मापदण्ड इन्हीं लोगों के लिए किया गया है। व्यवसायियों की सुगमता के लिए उद्यम पंजीकरण के माध्यम से एमएसएमईज़ का नये सिरे से पंजीकरण किया गया है। 200 करोड़ रुपए तक की खरीद के लिए कोई भी वैश्विक निविदा नहीं होगी। यह खासकर महिलाओं के लिए एक बहुत बड़ी बात है।

इसी प्रकार से, दिनांक 02/07/2021 से खुदरा और थोक व्यापार में एमएसएमई के रूप में समावेशन किया गया है। कहने का मतलब यह है कि महिलाओं का रोज़गार के संबंध में ऑल-राउंड डेवलपमेंट हो, इसके लिए हमने पुख्ता इंतजाम किये हैं।

इनका जो मूल प्रश्न है कि एनडीए और यूपीए के काल में काम के क्या-क्या फर्क हैं, इस बारे में हम उनको बाद में पटल पर या माननीय सदस्य को दे देंगे।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : सर, मेरा पहला प्रश्न हमीरपुर से रिलेटेड है, जिसका माननीय मंत्री जी ने बहुत अच्छा लिखित उत्तर दिया है। मैं इनके विभाग को धन्यवाद देता हूँ, उसने बहुत ही विस्तृत जानकारी दी है।

माननीय अध्यक्ष : ओके, थैंक यू।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : सर, मेरे पहले सप्लीमेंट्री प्रश्न के बारे में माननीय मंत्री जी ने कहा कि वे उसका उत्तर बाद में देंगे। वह प्रश्न, यूपीए वर्सेज़ एनडीए के 10 वर्षों के कार्यकाल में कितना बड़ा अंतर आया, कैसा योगदान रहा, के बारे में था।

दूसरा, प्रधानमंत्री विश्वकर्मा योजना भी एक बहुत अच्छी योजना है, जिसके माध्यम से देश के वंचित, शोषित और पिछड़े वर्ग के लोगों को बहुत बड़ा योगदान मिलने वाला है, मैं उसके लिए भी आपको साधुवाद देता हूँ कि आपने बहुत अच्छा कार्यक्रम लेकर आ रहे हैं। आपने उसमें यह भी प्रावधान किया है, उसमें भी महिलाओं को बहुत बड़ा फायदा मिलने वाला है। इसमें सबसे बड़ी बात यह है कि इसमें महिलाओं के लिए और बेहतर परसेंटेज रखी गई है।

मेरा दूसरा सप्लीमेंट्री प्रश्न यह है कि आज सूक्ष्म और लघु उद्योगों के क्षेत्र में माननीय मंत्री जी और इनका विभाग किन चुनौतियों को देख पा रहा है कि आज कौन-सी चुनौतियाँ हैं? उन चुनौतियों के लिए पिछले 10 वर्षों में आपने कौन-से कदम उठाए हैं, जिनका प्रभाव और जिनका फल आप अगले 10 वर्षों में देखना चाहते हैं कि इतना योगदान हमारे एमएसएमई क्षेत्र में होगा। कृपया आप इस पर प्रकाश डालें।

श्री जीतन राम मांझी : माननीय अध्यक्ष महोदय, जो बातें अभी की गईं कि क्या प्रयास किये जा रहे हैं, इस संबंध में तो बहुत-सी बातें माननीय सदस्य ने ही कहने का काम किया है। अभी हाल में ही हम लोगों ने इसके बारे में, चाहे यशस्वी योजना, पीएमजीईजीपी योजना, क्रेडिट गारंटी कार्ड योजना के माध्यम से हो, ये सारे काम हम लोग इसी उद्देश्य से कर रहे हैं।

इन्होंने पहले जो एक बात कही थी, उसके बारे में अभी मालूम हुआ कि क्रेडिट गारंटी स्कीम में जितने काम पहले 22 वर्षों में हुए थे, उतना ही पिछले दो वर्षों में हमने किया है। उद्यम पोर्टल पर 4.8 करोड़ उद्यम पंजीकृत हुए हैं। यह भी एक रेकॉर्ड की बात है। इससे समझा जा सकता है कि एमएसएमई विभाग कितना सक्रिय होकर श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी का जो सपना है, उसे पूर्ण करने के लिए किया जा रहा है।

SHRI ANIL YESHWANT DESAI: Thank you, Sir.

In the answer given by the Minister, he has mentioned that the Government has taken a number of initiatives to support the MSMEs and out of that point No. 11 says: “The launch of Udyam Assist Platform to bring the

Informal Micro Enterprises under the formal ambit for availing the benefit under Priority Sector Lending". This is a very good and welcome step.

My supplementary question that I need to ask has a background. The demonetization shock came all of a sudden because an informal economy in a country like India was prevailing for decades, not only for decades but for centuries together, and it had not created any black money or any wealth that was illicit. Thereafter, the demonetization shock rendered lakhs and lakhs of people jobless. Further, the pandemic also hit and worsened the situation.

Sir, through you, I would like to ask this from the Minister. What are the steps taken in the Priority Sector Lending? The Priority Sector Lending is a very formal and important economic strategy that should be used for easy access to credit and marketing their wares. These are the two steps which will give them impetus and encouragement to grow, and the trajectory of the MSMEs, especially the small enterprises would rise on the graph. Thank you.

श्री जीतन राम माँझी : अध्यक्ष महोदय, यह एक विस्तृत प्रश्न है। इस विस्तृत प्रश्न में मैं यही कह सकता हूं कि एमएसएमई के माध्यम से, चाहे 'एस्पायर योजना' हो, चाहे 'स्फूर्ति योजना' हो या अन्य क्रेडिट गारंटी योजनाओं के माध्यम से बहुत सा काम हम लोग कर रहे हैं। अगर इन सबका विवरण इस समय देंगे, तो ज्यादा समय लगेगा। अगर माननीय सदस्य को इस बात की जरूरत होगी, तो लिखित रूप में हम उनको यह पहुंचा देंगे। सिर्फ यही माना जाना चाहिए कि लघु, सूक्ष्म और मध्यम उद्योग के माध्यम से 70 प्रतिशत आबादी को यह योजना कवर करती है। मैं समझता हूं कि हिंदुस्तान के लेवल में कहा जाता है कि गरीबी रेखा से नीचे लगभग 60-70 प्रतिशत लोग हैं। ... (व्यवधान) उन्हीं के लिए यह काम किया गया है। ... (व्यवधान) यह बहुत महत्वपूर्ण योजना है।... (व्यवधान)

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ : सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, सरकार एमएसएमई के क्षेत्र को बढ़ाने की बात करती है । … (व्यवधान) बेरोजगारों को रोज़गार देने की बात करती है । … (व्यवधान) लेकिन सरकार द्वारा बजट में जो प्रावधान हुआ है, रोज़गार से जुड़ी प्रोत्साहन योजना का बजट में सिर्फ 500 कंपनियों तक ही शामिल किया गया है। … (व्यवधान) एमएसएमई को इसमें शामिल नहीं किया गया है। … (व्यवधान) उसको क्यों नहीं शामिल किया गया है? … (व्यवधान)

सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, जो पिछला उत्तर सम्माननीय मंत्री महोदय ने दिया था, जो 25 तारीख को अधिवेषण में दिया था, उसमें उन्होंने कहा था, जिस उद्यम पोर्टल का उल्लेख सम्माननीय देसाई साहब ने किया है। … (व्यवधान) महोदय, अगर आप उनके पिछले हफ्ते के दिए गए जवाब को देखेंगे, तो उद्यम पोर्टल के रजिस्ट्रेशन में लगभग 2.76 करोड़ एमएसएमईज़ आई हैं। … (व्यवधान) उनमें से 49,000 एमएसएमईज़ बंद हुई हैं। … (व्यवधान)

सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, अगर महाराष्ट्र की बात करें, तो 45,000 में से हमारे यहां 12,000 एमएसएमईज़ बंद हुई हैं। … (व्यवधान) मतलब, 45,000 में से 12,000 एमएसएमईज़ बंद हुई हैं, तो इसके लिए सम्माननीय मंत्री महोदय … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज़।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी – आप बोलिए।

… (व्यवधान)

श्री जीतन राम माँझी : अध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैंने कहा, हर क्षेत्र में, हर तरह से एमएसएमईज़ को आगे बढ़ाने के लिए हम काम कर रहे हैं। … (व्यवधान) जैसा कि अभी माननीय सदस्या के माध्यम से कहा गया है। … (व्यवधान) जो हमारा उद्यम पोर्टल है, उस पर हम लोगों ने 4.8 करोड़ आदमियों को पंजीकृत किया है। … (व्यवधान) उसी प्रकार से पीएमईजीपी योजना है या विश्वकर्मा योजना है, इस तरह से कर-करके हम लोगों ने लगभग 20 करोड़ लोगों को रोज़गार देने का पुख्ता प्रयास कर

दिया है । ... (व्यवधान) अगर और विस्तृत जानकारी की बात होगी, अगर वे आइटम-वाइज़ जानकारी के लिए कहेंगे, तो हम उनको जानकारी दे देंगे। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन न. 246, श्री कीर्ति आजाद।

*246. **click to view Question & Answer,
हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

श्री कीर्ति आज़ाद : अध्यक्ष जी, धन्यवाद।

अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि केवल मैं ही नहीं, बल्कि पूरा सदन ही उनका कायल है, जिस तरीके से वे काम करते हैं। ... (व्यवधान) काश, अगर बाकी मंत्री भी ऐसे ही हों, तो देश का उद्धार हो जाए। ... (व्यवधान) मैंने आपसे यह प्रश्न पूछा है, जो सीधा पश्चिम बंगाल से भी जुड़ा हुआ है। ... (व्यवधान)

मैंने आपसे भेंट कर ली थी, लेकिन मैं रिकॉर्ड पर प्रश्न पूछ रहा हूँ। मैं आपका धन्यवाद कर रहा हूँ। मेरे क्षेत्र में दो ऐसी जगहें हैं, जहाँ पर व्हिकल अंडरपास और पब्लिक अंडरपास की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि तेजगंज के लिए चिन्ड्रेन वेलफेयर सोसायटी की तरफ से, जिस समय स्वर्णिम चतुर्भुज अटल जी के समय में यहाँ पर तय हुआ था, तब से उस अंडरपास के लिए चिट्ठी लिखी जा रही है। क्या आपके पास उसकी सूचना है? यदि है तो क्या आप जानते हैं कि वहाँ पर हाई स्कूल, अस्पताल आदि सब कुछ है और बर्धमान शहर के लोगों के बच्चे वहीं जाकर पढ़ते हैं। क्या उसको बनाने की आपकी तरफ से कोई योजना है, जिसके लिए मैंने एक बार पहले आपके सामने अनुरोध किया था?

श्री नितिन जयराम गडकरी : सम्माननीय स्पीकर महोदय, अभी तक देश में 2,252 अंडरपासेज और 1,184 ओवरपासेज बनाए गए हैं। इन्होंने जिसका उल्लेख किया है, उसकी चर्चा उन्होंने मुझसे की है। अभी हमने एक नई योजना तैयार की है। स्कूल के पास जब बच्चे रोड क्रॉस करते हैं तो वहाँ काफी दुर्घटनाएं होती हैं। आपके विषय के बारे में मेरी बात हुई है। कुछ जगह पर हमने फुट ओवर ब्रिज ऐसे बनाए हैं कि स्कूटर और साइकिल भी ऊपर जाएगी और नीचे उतर सकेंगे, उस पर पैदल भी जा सकेंगे। इसके साथ-साथ सीनियर सिटीजन के लिए लिफ्ट भी लगाएंगे। हम इन दोनों बातों

** Question original in English, reply in Hindi.

पर विचार करेंगे। जहाँ-जहाँ स्कूल्स आदि हैं, वहाँ दुर्घटनाएं नहीं होनी चाहिए। हम इसके लिए चिंता कर रहे हैं। तेजगंज की जो परमीशन है, यह ऑलरेडी ऑर्डर भी हो गया है, वह दी गई है और इसमें फुट ओवर ब्रिज, जैसा मैंने कहा, उस प्रकार का ब्रिज बनकर मिलेगा। निश्चित रूप से वहाँ वाटर लॉगिंग भी हो रहा है, उसको भी दूर करेंगे और लिफ्ट उसमें जरूर बनाएंगे।

श्री कीर्ति आज़ाद : मंत्री जी, मुझे मालूम था कि आपने तो 24 घंटे के अंदर ही किया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से दूसरा सप्लीमेंटरी प्रश्न यह पूछना चाहूँगा कि भासापुर करके एक जगह है, जहाँ पर एक तरफ लगभग 15 पंचायत पड़ती हैं, एक हजार एकड़ जमीन सड़क के दूसरी तरफ पड़ती है। वहाँ पर अगर 100 या 200 मीटर आगे-पीछे किया जाए तो अंडरपास बन सकता है, जिससे किसान जाकर अपनी खेती कर सकते हैं। आप जानते ही हैं कि बर्धमान चावल के लिए बहुत मशहूर है, वहाँ पर बहुत चावल होता है, वहाँ से एक्सपोर्ट भी होता है और एक तरह से भारत को खाद्यान्न भी बर्धमान से बहुत प्राप्त होता है। क्या इस भासापुर के अंदर बन सकता है, जैसे कि हमारी मीटिंग हुई थी और उसमें कहा गया था कि हाँ, यहाँ संभावनाएं हैं कि यहाँ हो सकता है।

श्री नितिन जयराम गडकरी : सम्माननीय स्पीकर महोदय, इसकी डिटेल्स मेरे पास नहीं हैं। मैं हमारे प्रशासन, अधिकारियों को यही कहता हूँ कि जब कोई मेंबर ऑफ पार्लियामेंट हमारे पास समस्या लेकर आता है तो उसे गंभीरता से लो। वहाँ कोई न कोई समस्या है, इसीलिए वे आ रहे हैं। आपने जो बात बताई है, आज प्रश्नकाल पूरा होने के बाद सभी एमपी और अधिकारी हैं, तो आप भी आ जाइए। यहाँ भी सेम प्रॉब्लम है। भासापुर का हम एग्जामिन कर रहे हैं। इसमें भी आपकी प्रॉब्लम सॉल्व करने की कोशिश करेंगे।

श्री इटेला राजेंदर : महोदय, धन्यवाद।

तेलंगाना राज्य के अंदर वर्ष 1947 टू 2004 जितने नेशनल हाइवेज का कंस्ट्रक्शन हुआ था, पिछले 10 साल के अंदर उससे ज्यादा नेशनल हाइवेज का कंस्ट्रक्शन हुआ है। हैदराबाद टू विजयवाड़ा, हैदराबाद टू छत्तीसगढ़, हैदराबाद टू नागपुर, जिन नेशनल हाइवेज का कंस्ट्रक्शन हुआ है, हैदराबाद सिटी के अंदर बहुत ट्रैफिक बढ़ गया है। वहाँ बहुत दुर्घटनाएं हो रही हैं। इनमें

अंडरपासेज और ओवर ब्रिजेज भी बनने चाहिए। मेरी मंत्री जी से रिक्वेस्ट है, जीडीमेटला एक चौरास्ता है, वहाँ 60 लोग मरे हैं। मंत्री जी जरूर सकारात्मक सोचते हैं। हमारे विजयवाड़ा नेशनल हाइवे के पास दो ओवर ब्रिजेज के बारे में और छत्तीसगढ़ का जो नेशनल हाइवे है, उस पर भी दो ओवर ब्रिजेज बनवाने के बारे में विचार करें। कोंपल्ली से लेकर नागपुर तक जो बना रहे हैं, उसमें एक मेट्रो रेल बनाने की भी बात है। अभी ब्रिज बना रहे हैं। आपस में कोआर्डिनेट करके बनाएंगे तो सस्ता बनता है। कोंपल्ली हाइवे पर मेडचल तक जो मेट्रो रेल बनाने की बात है, उसे भी इससे लिंक करके बनाएं तो अच्छा होगा। यह मेरी रिक्वेस्ट है। धन्यवाद।

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष जी, मुझे आपसे संरक्षण चाहिए। प्रश्न का विषय एक होता है लेकिन पूरे देश से संबंधित सवाल पूछे जाते हैं। देश में हजारों रोड्स बन रही हैं, सबकी डिटेल मेरे पास नहीं है। हैदराबाद रिंग रोड के लिए 17 हजार करोड़ रुपये हमने मंजूर किए हैं। जब बीआरएस की सरकार थी, उन्होंने कहा कि यह काम हम करेंगे और 50 परसेंट लैंड एक्विजिशन का पैसा देंगे। बाद में मुझे नए मुख्य मंत्री भी मिले थे। मेरी उनसे भी चर्चा हुई है। उनके द्वारा लैंड एक्विजिशन करने के बाद हैदराबाद की नई रिंग रोड हम बनाएंगे। जहां तक विजयवाड़ा से हैदराबाद की रोड की बात है, इसका काम एयरपोर्ट वाली कम्पनी को मिला है। इसमें काफी डिस्प्यूट्स हैं और एक्सिडेंट्स होते हैं। पूर्व सांसद और अब पीडब्ल्युडी मिनिस्टर बने, वे भी काफी बार आए। हमने उनके साथ चर्चा भी है। उन्होंने एनएचएआई पर केसेज डाले और एनएचएआई ने उन पर केसेज डाले हैं। आर्बिट्रेशन, हाई कोर्ट, मामले में काम लटका हुआ है। उसके बारे में मैं जानता हूं कि बहुत एक्सीडेंट्स होते हैं। इस वजह से मैं भी दुखी हूं। इन एक्सीडेंट्स में इंजीनियरिंग कालेज के लड़कों की भी डेथ हुई है। हम जल्दी यह प्रॉब्लम सॉल्व करेंगे। एनएच 65 के अपग्रेडेशन का बिड हमने करा लिया है और एक आध महीने में इसका काम शुरू हो जाएगा।

SHRI HIBI EDEN: Sir, NH-66, which starts from Kasaragod to Thiruvananthapuram, is one of the prestigious projects of the Government of India. All the hon. Members of the Parliament are its beneficiaries because it is

clearly dividing Kerala into two. So, the 45 kms highway is going to benefit all the people of Kerala. On the particular highway in my constituency from Moothakunnam to Edapally, there are a lot of places which clearly need underpasses. There are many educational institutions in *Cheranellore,* Varapuzha, Koonammavu right till Moothakunnam and Pattanam. These are places which clearly need underpasses because 10,000 people live in these areas where it is clearly divided.

We have given a proposal for constructing new underpasses in this particular NH-66. Also, the Edapally Lullu Junction to Aroor needs an elevated highway. The DPR is already under consideration. We request you to allot the elevated highway. You know, land acquisition in Kerala is so expensive. …(*Interruptions*) I am just concluding. Sir, an area of 45 metres is not there from Edapally to Aroor. So, if you go for land acquisition, it will not be affordable to get the land because of exorbitant land rates. Also, there are a lot of flats and religious institutions. So, I request you to allocate the elevated highway from Edapally to Aroor as well. Thank you.

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष जी, सम्माननीय सदस्य ने सही कहा है कि केरल में काम करना बहुत मुश्किल है । रोड के दोनों तरफ डेवलपमेंट हो रहा है और एक किलोमीटर लैंड एक्विजिशन की कॉस्ट 50 करोड़ रुपये तक है । केरल के मुख्य मंत्री जी ने कहा था कि 50 परसेंट लैंड की कॉस्ट बेयर करेंगे । उन्होंने पांच हजार करोड़ रुपये दिए । बाद में उन्हें दिक्कत आई । मैंने उन्हें एक सॉल्यूशन दिया कि जितना एग्रीगेट, सैंड और पत्थर लगेगा, उसे रॉयल्टी फ्री करा दो और स्टेट का 9 परसेंट जीएसटी का जो हिस्सा है, वह एग्जम्ट कर दो तो मैं मार्ग निकालूंगा । उनका पत्र

आया है। केरल में रोड बनाना आवश्यक है। जो बात इन्होंने कही है, उसे मैं जांच लूंगा और लैंड एक्विजिशन लेना बहुत मुश्किल है लेकिन यह एलिवेटेड वैरीफाई करता है।

α WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

(Starred Question Nos. 247 to 260

Unstarred Question Nos. 2761 to 2990)

$(Page No. 40 to 712)

*247. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

*248. click to view Question & Answer

*249. click to view Question & Answer

*250. click to view Question & Answer

*251. click to view Question & Answer

*252. click to view Question & Answer

*253. click to view Question & Answer

*254. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

*255. click to view Question & Answer

*256. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

*257. click to view Question & Answer

*258. click to view Question & Answer

*259. click to view Question & Answer

*260. click to view Question & Answer

2761. click to view Question & Answer

2762. click to view Question & Answer

2763. click to view Question & Answer

2764. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2765. click to view Question & Answer

2766. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2767. click to view Question & Answer

2768. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2769. click to view Question & Answer

2770. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2771. click to view Question & Answer

2772. click to view Question & Answer

2773. click to view Question & Answer

2774. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2775. click to view Question & Answer

2776. click to view Question & Answer

2777. click to view Question & Answer

α For Questions and Answers Click Link shown against each Question Number.

$ Edited Questions and Answers are available in Master copy of Debate, placed in Library.

2778. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2779. click to view Question & Answer
2780. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2781. click to view Question & Answer
2782. click to view Question & Answer
2783. click to view Question & Answer
2784. click to view Question & Answer
2785. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2786. click to view Question & Answer
2787. click to view Question & Answer
2788. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2789. click to view Question & Answer
2790. click to view Question & Answer
2791. click to view Question & Answer
2792. click to view Question & Answer
2793. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2794. click to view Question & Answer
2795. click to view Question & Answer
2796. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2797. click to view Question & Answer
2798. click to view Question & Answer
2799. click to view Question & Answer
2800. click to view Question & Answer
2801. click to view Question & Answer
2802. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2803. click to view Question & Answer
2804. click to view Question & Answer
2805. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2806. click to view Question & Answer
2807. click to view Question & Answer
2808. click to view Question & Answer
2809. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2810. click to view Question & Answer
2811. click to view Question & Answer
2812. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2813. click to view Question & Answer
2814. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2815. click to view Question & Answer
2816. click to view Question & Answer
2817. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2818. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2819. click to view Question & Answer
2820. click to view Question & Answer
2821. click to view Question & Answer
2822. click to view Question & Answer
2823. click to view Question & Answer
2824. click to view Question & Answer
2825. click to view Question & Answer
2826. click to view Question & Answer
2827. click to view Question & Answer
2828. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2829. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2830. click to view Question & Answer
2831. click to view Question & Answer
2832. click to view Question & Answer
2833. click to view Question & Answer
2834. click to view Question & Answer
2835. click to view Question & Answer
2836. click to view Question & Answer
2837. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2838. click to view Question & Answer
2839. click to view Question & Answer
2840. click to view Question & Answer
2841. click to view Question & Answer
2842. click to view Question & Answer
2843. click to view Question & Answer
2844. click to view Question & Answer
2845. click to view Question & Answer
2846. click to view Question & Answer
2847. click to view Question & Answer
2848. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2849. click to view Question & Answer
2850. click to view Question & Answer
2851. click to view Question & Answer
2852. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2853. click to view Question & Answer
2854. click to view Question & Answer
2855. click to view Question & Answer
2856. click to view Question & Answer
2857. click to view Question & Answer
2858. click to view Question & Answer
2859. click to view Question & Answer

2860. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2861. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2862. click to view Question & Answer
2863. click to view Question & Answer
2864. click to view Question & Answer
2865. click to view Question & Answer
2866. click to view Question & Answer
2867. click to view Question & Answer
2868. click to view Question & Answer
2869. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2870. click to view Question & Answer
2871. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2872. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2873. click to view Question & Answer
2874. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2875. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2876. click to view Question & Answer
2877. click to view Question & Answer
2878. click to view Question & Answer
2879. click to view Question & Answer
2880. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2881. click to view Question & Answer
2882. click to view Question & Answer
2883. click to view Question & Answer
2884. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2885. click to view Question & Answer
2886. click to view Question & Answer
2887. click to view Question & Answer
2888. click to view Question & Answer
2889. click to view Question & Answer
2890. click to view Question & Answer
2891. click to view Question & Answer
2892. click to view Question & Answer
2893. click to view Question & Answer
2894. click to view Question & Answer
2895. click to view Question & Answer
2896. click to view Question & Answer
2897. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2898. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2899. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें

2900. click to view Question & Answer
2901. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2902. click to view Question & Answer
2903. click to view Question & Answer
2904. click to view Question & Answer
2905. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2906. click to view Question & Answer
2907. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2908. click to view Question & Answer
2909. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2910. click to view Question & Answer
2911. click to view Question & Answer
2912. click to view Question & Answer
2913. click to view Question & Answer
2914. click to view Question & Answer
2915. click to view Question & Answer
2916. click to view Question & Answer
2917. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2918. click to view Question & Answer
2919. click to view Question & Answer
2920. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2921. click to view Question & Answer
2922. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2923. click to view Question & Answer
2924. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2925. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2926. click to view Question & Answer
2927. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2928. click to view Question & Answer
2929. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2930. click to view Question & Answer
2931. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2932. click to view Question & Answer
2933. click to view Question & Answer
2934. click to view Question & Answer
2935. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2936. click to view Question & Answer
2937. click to view Question & Answer
2938. click to view Question & Answer
2939. click to view Question & Answer

2940. click to view Question & Answer
2941. click to view Question & Answer
2942. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2943. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2944. click to view Question & Answer
2945. click to view Question & Answer
2946. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2947. click to view Question & Answer
2948. click to view Question & Answer
2949. click to view Question & Answer
2950. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2951. click to view Question & Answer
2952. click to view Question & Answer
2953. click to view Question & Answer
2954. click to view Question & Answer
2955. click to view Question & Answer
2956. click to view Question & Answer
2957. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2958. click to view Question & Answer
2959. click to view Question & Answer
2960. click to view Question & Answer
2961. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2962. click to view Question & Answer
2963. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2964. click to view Question & Answer
2965. click to view Question & Answer
2966. click to view Question & Answer
2967. click to view Question & Answer
2968. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2969. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2970. click to view Question & Answer
2971. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2972. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2973. click to view Question & Answer
2974. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2975. click to view Question & Answer
2976. click to view Question & Answer
2977. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2978. click to view Question & Answer
2979. click to view Question & Answer

2980. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2981. click to view Question & Answer
2982. click to view Question & Answer
2983. click to view Question & Answer
2984. click to view Question & Answer
2985. click to view Question & Answer
2986. हिंदी प्रश्न और उत्तर देखने हेतु क्लिक करें
2987. click to view Question & Answer
2988. click to view Question & Answer
2989. click to view Question & Answer
2990. click to view Question & Answer

12.00 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे।

आइटम नंबर - 2, डॉ. वीरेन्द्र कुमार।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (डॉ. वीरेन्द्र कुमार): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं, सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय की वर्ष 2024-2025 की निर्गत परिणामी अनुश्रवण रूपरेखा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[Placed in Library, See No. LT 551/18/24]

विधि और न्याय मंत्रालय के राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : माननीय अध्यक्ष जी, श्री श्रीपाद येसो नाईक की ओर से, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं: -

(1) विद्युत अधिनियम, 2003 की धारा 179 के अंतर्गत केंद्रीय विद्युत विनियामक आयोग (टैरिफ के निबंधन और शर्तें) (तीसरा संशोधन) विनियम, 2023 जो दिनांक 26 दिसम्बर, 2023 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. एल-1/236/2018/सीईआरसी में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 552/18/24]

(2) ऊर्जा संरक्षण अधिनियम, 2001 की धारा 14 के अंतर्गत जारी निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 2784(अ) जो दिनांक 16 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा दिनांक 26 मई, 2016 की अधिसूचना सं. का.आ.1897(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(दो) का.आ. 2785(अ) जो दिनांक 16 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा दिनांक 14 मार्च, 2023 की अधिसूचना सं. का.आ.1221(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(तीन) का.आ. 2794(अ) जो दिनांक 18 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा दिनांक 8 अगस्त, 2017 की अधिसूचना सं. का.आ.2528(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

[Placed in Library, See No. LT 553/18/24]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पंकज चौधरी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं, संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) मार्च, 2022 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेल) (2024 का संख्यांक 4) (अनुपालन लेखापरीक्षा)।

[Placed in Library, See No. LT 554/18/24]

(2) वर्ष 2021-2022 के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (2024 का संख्यांक 1) राज वित्तीय उत्तरदायित्व और बजट प्रबंधन अधिनियम, 2003 का अनुपालन, आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय।

[Placed in Library, See No. LT 555/18/24]

(3) मार्च, 2022 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (2024 का संख्यांक 7) (अप्रत्यक्ष कर - माल और सेवा कर) राजस्व विभाग।

[Placed in Library, See No. LT 556/18/24]

(4) मार्च, 2022 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेल) (2024 का संख्यांक 6) रेल प्रचालनों में ऊर्जा प्रबंधन और भारतीय रेल में नवीकरणीय ऊर्जा पहलों संबंधी-निष्पादन लेखापरीक्षा।

[Placed in Library, See No. LT557/18/24]

(5) मार्च, 2022 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (सिविल) (2024 का संख्यांक 8) (अनुपालन लेखापरीक्षा टिप्पणियां)।

[Placed in Library, See No. LT558/18/24]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PETROLEUM AND NATURAL GAS; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF TOURISM (SHRI SURESH GOPI): Sir, with your permission, I rise to lay on the Table:-

(1) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board, New Delhi, for the year 2022-2023, alongwith Audited Accounts.

[Placed in Library, See No. LT 559/18/24]

(2) A copy of the Oil Industry Development Board Staff Provident Fund (Amendment) Rules, 2024 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 249(E) in Gazette of India dated 22nd April, 2024 under sub-section (3) of Section 31 of the Oil Industry (Development) Act, 1974.

[Placed in Library, See No. LT 560/18/24]

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अजय टम्टा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं: -

(1) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 10 के अंतर्गत जारी निम्नलिखित पत्रों की

एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 588(अ) जो दिनांक 9 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–160 के अहमदनगर कायनेटिक चौक से वसुंदे फाटा खंड की 2एलपीएस/4 लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(दो) का.आ. 589(अ) जो दिनांक 9 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–548सी के डिजाइन से मंथा तालुका सीमा से पार्तुर खंड की 2एलपीएस/4 लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(तीन) का.आ. 590(अ) जो दिनांक 9 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–161ए के डिजाइन से मंगरूलपीर-माहान खंड की दो लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चार) का.आ. 591(अ) जो दिनांक 9 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–753एल के बोधवाड-मुक्ताईनगर-बरहानपुर खंड के 2एलपीएस/4 लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(पांच) का.आ. 592(अ) जो दिनांक 9 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उत्तर प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–34 (पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग–119) के डिजाइन से मेरठ-नजीबाबाद खंड की चार या अधिक लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता

शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(छह) का.आ. 593(अ) जो दिनांक 9 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा बिहार राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–131जी के डिजाइन से कन्हौली-रामनगर खंड की चार या अधिक लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सात) का.आ. 672(अ) जो दिनांक 13 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–965 के अलांदी पाल्खी मार्ग खंड की चार या अधिक लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(आठ) का.आ. 673(अ) जो दिनांक 13 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–347बीजी और 753एल के डिजाइन से धनगांव से बोरेगांव खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(नौ) का.आ. 1015(अ) जो दिनांक 4 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा बिहार राज्य में पूरे राष्ट्रीय राजमार्ग-333बी (मुंगेर में राष्ट्रीय राजमार्ग-33 के साथ जंक्शन से शुरू होने वाले और खगडिया में राष्ट्रीय राजमार्ग–31 के साथ जंक्शन पर समाप्त होने वाले राजमार्ग) के पेव्ड शोल्डर के साथ दो लेन के खंड के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(दस) का.आ. 1062(अ) जो दिनांक 5 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग -753एफ के डिजाइन से मानगांव-म्हलसा-दीघी पोर्ट खंड के पेव्ड शोल्डर के साथ दो लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया

गया है।

(ग्यारह) का.आ. 1063(अ) जो दिनांक 5 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा बिहार और झारखंड राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्ग–98 के डिजाइन से हरिहरगंज-नियर परवा मोड़ खंड की चार या अधिक लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(बारह) का.आ. 1168(अ) जो दिनांक 8 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उत्तराखंड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–58 (नया राष्ट्रीय राजमार्ग-334) के डिजाइन से मुजफ्फरनगर-हरिद्वार खंड परियोजना के लिए का.आ. 280(अ) दिनांक 20 जनवरी, 2021 में उल्लिखित प्रयोक्ता शुल्क को अधिसूचित किया गया है।

(तेरह) का.आ. 1170(अ) जो दिनांक 8 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा छत्तीसगढ़ राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–30 के डिजाइन से चार या अधिक लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चौदह) का.आ. 1312(अ) जो दिनांक 13 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा हरियाणा और पंजाब राज्यों में नये राष्ट्रीय राजमार्ग–54 के मंडी डाबवली से चौटाला खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(पंद्रह) का.आ. 1314(अ) जो दिनांक 13 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा राजस्थान राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-58ई के डिजाइन से कुंडाल से झाडोल खंड के पेव्ड शोल्डर के साथ दो लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सोलह) का.आ. 1315(अ) जो दिनांक 13 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-361 के डिजाइन चेनेज से लोहा से वारंगा खंड के चार लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सत्रह) का.आ. 1316(अ) जो दिनांक 13 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा बिहार राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-327ई के डिजाइन से गलगलिया से बहादुरगंज खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(अठारह) का.आ. 1332(अ) जो दिनांक 13 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग–753ए के ताकरखेड भागिले-जालना खंड की चार या अधिक लेन खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(उन्नीस) का.आ. 1380(अ) जो दिनांक 15 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा राजस्थान राज्य में पथकर, प्रचालन, रखरखाव और हस्तांतरण आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग–76 के कोटा बायपास की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(बीस) का.आ. 1381(अ) जो दिनांक 15 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा झारखंड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-33 के डिजाइन से रांची-जमशेदपुर खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(इक्कीस) का.आ. 1500(अ) जो दिनांक 21 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश राज्य में

पथकर, प्रचालन, रखरखाव और हस्तांतरण आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-44 के ललितपुर-सागर-लाखनडॉन की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(बाईस) का.आ. 1501(अ) जो दिनांक 21 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश राज्य में पथकर, प्रचालन, रखरखाव और हस्तांतरण आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-44 के ग्वालियर-झांसी खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(तेईस) का.आ. 1502(अ) जो दिनांक 21 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा ओडिशा राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-49 के बिंझाबहल-तेलेईबनी खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चौबीस) का.आ. 1503(अ) जो दिनांक 21 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा पश्चिम बंगाल राज्य में आईएनवीआईटी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-49 (पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग-6) के चिचरा-खड़गपुर खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(पच्चीस) का.आ. 1504(अ) जो दिनांक 21 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा दिल्ली संघ राज्यक्षेत्र और उत्तर प्रदेश राज्य में पथकर, प्रचालन, रखरखाव और हस्तांतरण आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-9 की दिल्ली-हापुड़ चार लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(छब्बीस) का.आ. 1505(अ) जो दिनांक 21 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा दिल्ली संघ राज्यक्षेत्र और उत्तर प्रदेश राज्य में पथकर, प्रचालन, रखरखाव और हस्तांतरण आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-9 पर निजामुद्दीन पुल के दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे की 6/8 लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सत्ताईस) का.आ. 1536(अ) जो दिनांक 22 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में आईएनवीआईटी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-30 के रीवा-कटनी-जबलपुर खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(अट्ठाईस) का.आ. 1537(अ) जो दिनांक 22 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में आईएनवीआईटी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-44 के लखनाडॉन-खवासा खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(उनतीस) का.आ. 1539(अ) जो दिनांक 22 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा असम राज्य में आईएनवीआईटी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-27 के कलझार-पट्टाचारकुची की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(तीस) का.आ. 1568(अ) जो दिनांक 27 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उत्तर प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-19 के इलाहबाद बायपास खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

[Placed in Library, See No. LT 561/18/24]

(इकतीस) का.आ. 1569(अ) जो दिनांक 27 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा असम राज्य में आईएनवीआईटी मोड पर राष्ट्रीय राजमार्ग-27 के कछुगांव-राखलडुबी बस जंक्शन खंड और राष्ट्रीय राजमार्ग-27 के राखलडुबी बस जंक्शन-कालीझर खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(बत्तीस) का.आ. 1570(अ) जो दिनांक 27 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में आईएनवीआईटी मोड पर राष्ट्रीय राजमार्ग-30 के रीवा-कटनी खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(तैंतीस) का.आ. 1571(अ) जो दिनांक 27 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में आईएनवीआईटी मोड पर राष्ट्रीय राजमार्ग-34 के जबलपुर-लखनाडॉन खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चौंतीस) का.आ. 1572(अ) जो दिनांक 27 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उत्तर प्रदेश राज्य में आईएनवीआईटी आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-25 के ओरई-बारह खंड की चार या अधिक लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित

किया गया है।

(पैंतीस) का.आ. 1575(अ) जो दिनांक 28 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा कर्नाटक राज्य में आईएनवीआईटी मोड पर राष्ट्रीय राजमार्ग-48 के चित्रदुर्ग-हुबली खंड की चार लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(छत्तीस) का.आ. 1576(अ) जो दिनांक 28 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में आईएनवीआईटी मोड पर राष्ट्रीय राजमार्ग-30 (पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग-7) के कटनी-जबलपुर-लखनाडॉन खंड की चार लेन की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सैंतीस) का.आ. 1584(अ) जो दिनांक 28 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा गुजरात राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-48 के शामलाजी-मोटाचिलोडा-नानाचिलोडा खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(अड़तीस) का.आ. 2198(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में राजमार्ग – 135बीजी को राजमार्ग-39 से क्रॉस रोड के साथ राष्ट्रीय राजमार्ग-135बीजी से तथा लूप-1, रैम्प-1, रैम्प-2 को राष्ट्रीय राजमार्ग-135बीजी से राष्ट्रीय राजमार्ग-30 से जोड़ने के लिए सतना-मैहर खंड की 2/4 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(उनतालीस) का.आ. 2199(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-561ए के अहमदनगर-घोगरगांव-अहमदनगर/सोलापुर जिला सीमा खंड

की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चालीस) का.आ. 2200(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा राजस्थान राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-8 (नया राष्ट्रीय राजमार्ग-48) के जयपुर-किशनगढ़ खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(इकतालीस) का.आ. 2201(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में ईपीसी मोड पर राष्ट्रीय राजमार्ग-47 (पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग-59) के इंदौर-गुजरात/म.प्र. सीमा खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(बयालीस) का.आ. 2202(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में बीओटी पथकर आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग-59 के इंदौर-गुजरात/म.प्र. सीमा खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(तैंतालीस) का.आ. 2203(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा गुजरात राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-8ई के तालाजा-महुवा-कागावाडर खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चवालीस) का.आ. 2204(अ) जो दिनांक 5 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा कर्नाटक राज्य में पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग-206 और नया राष्ट्रीय राजमार्ग-69 के बिरूर से शिवमोगा खंड परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(पैंतालीस) का.आ. 2211(अ) जो दिनांक 6 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-752जी के चांदवाड से मनमाड खंड की 2/4 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(छियालीस) का.आ. 2212(अ) जो दिनांक 6 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-43 विस्तार के केन नदी के पास अमानगंज से पवई बायपास के आरंभ तक के खंड की दो लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सैंतालीस) का.आ. 2233(अ) जो दिनांक 11 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा असम राज्य में डेरगांव कस्बा सहित राष्ट्रीय राजमार्ग-37 (पुराना) के नुमालीगढ़ से जोरहाट खंड की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(अड़तालीस) का.आ. 2234(अ) जो दिनांक 11 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा गुजरात राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-51 (पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग-8ई) के उना-कोडिनार खंड की चार या अधिक लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(उनचास) का.आ. 2239(अ) जो दिनांक 11 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-43 विस्तार के गुलगंज से कटनी रोड खंड की परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(पचास) का.आ. 2253(अ) जो दिनांक 12 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मध्य प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय

राजमार्ग-43 (पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग-78) के उमरिया-शहडोल खंड की 2एलपीएस/4 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(इक्यावन) का.आ. 2254(अ) जो दिनांक 12 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा झारखंड राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-31 के बरही-कोडरमा खंड की चार लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(बावन) का.आ. 2371(अ) जो दिनांक 20 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा तमिलनाडु राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-227 (राष्ट्रीय राजमार्ग-81) के मीनसुरूत्ती से चिदम्बरम खंड की 2 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(तिरपन) का.आ. 2372(अ) जो दिनांक 20 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा बिहार राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-28ए के पिपराकोठी-मोतिहारी-रक्सौल खंड की 2एलपीएस/4 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(चौवन) का.आ. 2489(अ) जो दिनांक 28 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा आंध्र प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-565 के नागार्जुन सागर बांध से डावुलापल्ली खंड की 2एलपीएस/4 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(पचपन) का.आ. 2582(अ) जो दिनांक 4 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा कर्नाटक राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-150 के याडगिर बायपास से आंध्र सीमा खंड की 2एलपीएस/4 लेन

परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(छप्पन) का.आ. 2583(अ) जो दिनांक 4 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा आंध्र प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-516ई के बोवडारा-विजयानगरम खंड की दो लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

(सत्तावन) का.आ. 2792(अ) जो दिनांक 16 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा राजस्थान राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-89 (नया राष्ट्रीय राजमार्ग-58) के अजमेर-नागौर खंड की 2एलपीएस/4 लेन परियोजना के लिए प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचित किया गया है।

[Placed in Library, See No. LT 562/18/24]

2) मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 212 की उप-धारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) केंद्रीय मोटर यान (दसवां संशोधन) नियम, 2023 जो दिनांक 8 दिसम्बर, 2023 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.886(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा उसका एक शुद्धिपत्र जो दिनांक 18 दिसम्बर, 2023 की अधिसूचना सं. सा.का.नि.899(अ) में प्रकाशित हुआ था तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दो) केंद्रीय मोटर यान (पहला संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 5 जनवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.27(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तीन) मोटर यान (तृतीय पक्ष बीमा आधार प्रीमियन और दायित्व) संशोधन नियम, 2024 जो दिनांक 5 जनवरी, 2024 के भारत के

राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.32(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(चार) केंद्रीय मोटर यान (दूसरा संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 15 जनवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.38(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(पांच) केंद्रीय मोटर यान (तीसरा संशोधन) नियम, 2023 जो दिनांक 28 फरवरी, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.141(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(छह) केंद्रीय मोटर यान (चौथा संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 6 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.159(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(सात) केंद्रीय मोटर यान (पांचवां संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 8 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.163(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(आठ) केंद्रीय मोटर यान (छठा संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 11 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.174(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(नौ) का.आ. 1306(अ) जो दिनांक 12 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 12 जून, 1989 की

अधिसूचना सं. का.आ.444(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दस) केंद्रीय मोटर यान (सातवां संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 14 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.195(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(ग्यारह) केंद्रीय मोटर यान (वाहन स्क्रैपिंग सुविधा का पंजीकरण और कार्य) संशोधन नियम, 2024 जो दिनांक 15 मार्च, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.212(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(बारह) केंद्रीय मोटर यान (आठवां संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 28 जून, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.354(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तेरह) केंद्रीय मोटर यान (नौवां संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 16 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि.407(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 563/18/24]

कॉरपोरेट कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हर्ष मल्होत्रा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) कारपोरेट कार्य मंत्रालय की वर्ष 2024-2025 की अनुदानों की विस्तृत मांगें।

(2) कारपोरेट कार्य मंत्रालय की वर्ष 2024-2025 की निर्गत परिणामी अनुश्रवण रूपरेखा।

[Placed in Library, See No. LT 564/18/24]

12.0½ hrs

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE
3rd Report

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): Hon. Speaker, Sir, with your permission, on behalf of my senior colleague Shri Kiren Rijiju, I present the Third Report of the Business Advisory Committee.

12.01 hrs

ELECTION TO COMMITTEES
(i) Agricultural and Processed Food Products Export Development Authority (APEDA)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI JITIN PRASADA): Sir, with your kind permission, on behalf of Shri Piyush Goyal, I rise to move the following:-

> "That in pursuance of clause (d) of sub-section (4) of Section 4 of the Agricultural and Processed Food Products Export Development Authority (APEDA) Act, 1985 read with Rule 3 of APEDA Rules, 1986, the members of this House do proceed to elect, in such manner, as the Speaker may direct, two members from amongst

themselves to serve as members of the Agricultural and Processed Food Products Export Development Authority (APEDA) subject to the other provisions of the said Act and the Rules made thereunder."

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि एपीडा नियम, 1986 के नियम 3 के साथ पठित कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण (एपीडा) अधिनियम, 1985 की धारा 4 की उप-धारा (4) के खंड (घ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों तथा उसके अधीन बनाये गये नियमों के अध्यधीन कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण (एपीडा) के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.02 hrs

(ii) Tobacco Board

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI JITIN PRASADA): Sir, with your kind permission, on behalf of Shri Piyush Goyal, I rise to move the following:-

"That in pursuance of clause (b) of sub-section (4) of Section 4 of the Tobacco Board Act, 1975, read with Rule 4 of the Tobacco Board Rules, 1976, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from

amongst themselves to serve as members of the Tobacco Board, subject to the other provisions of the said Act and the Rules made thereunder."

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि तंबाकू बोर्ड नियम, 1976 के नियम 4 के साथ पठित तंबाकू बोर्ड अधिनियम, 1975 की धारा 4 की उप-धारा (4) के खंड (ख) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों तथा उसके अधीन बनाये गए नियमों के अध्यधीन तंबाकू बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.03 hrs

(iii) Court of Aligarh Muslim University

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): Hon. Speaker, Sir, with your permission, on behalf of my senior colleague Shri Dharmendra Pradhan, I rise to move the following: -

"That in pursuance of sub-clause (xxiv) of clause 1 and clause 2 of Statute 14 of the Statutes of Aligarh Muslim University Act, 1920, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, six members from amongst themselves to

serve as members of the Court of Aligarh Muslim University, subject to the other provisions of the said Statutes."

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय अधिनियम, 1920 की संविधियों की संविधि 14 के खंड 1 के उप-खंड (चौबीस) और खंड 2 के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त संविधियों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कोर्ट के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से छह सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.04 hrs

(iv) Committee on Official Language

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नित्यानन्द राय): महोदय, श्री अमित शाह की ओर से, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूं: -

"कि राजभाषा अधिनियम, 1963 की धारा 4 की उप-धारा 2 के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों तथा उसके अधीन बनाये गए नियमों के अध्यधीन एकल संक्रमणीय मत द्वारा आनुपातिक प्रतिनिधित्व प्रणाली के अनुसार श्री मनोज तिवारी, जिन्होंने त्यागपत्र दे दिया है, *के स्थान पर* राजभाषा समिति के सदस्य के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से एक सदस्य निर्वाचित करें।"

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि राजभाषा अधिनियम, 1963 की धारा 4 की उप-धारा 2 के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों तथा उसके अधीन बनाये गए नियमों के अध्यधीन एकल संक्रमणीय मत द्वारा आनुपातिक प्रतिनिधित्व प्रणाली के अनुसार श्री मनोज तिवारी, जिन्होंने त्यागपत्र दे दिया है, *के स्थान*

पर राजभाषा समिति के सदस्य के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से एक सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आइटम नंबर 13 और 14, किरेन रिजीजू वाला, शून्य काल के बाद ले लेंगे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं तो फिर शून्य काल नहीं हो पाएगा। आप विचार कर लें। शून्य काल की डिमांड है, शून्य काल लेते हैं।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : लोक महत्व के अविलंबनीय मुद्दे – श्री अनूप संजय धोत्रे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, वक्फ वाला एक बजे, शून्य काल के बाद लेंगे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : 12 से एक शून्य काल होगा।

… (व्यवधान)

श्री अनूप संजय धोत्रे (अकोला) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यशस्वी पंत प्रधान माननीय मोदी जी का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने मेरे अकोला रेलवे स्टेशन और मुर्तजापुर रेलवे स्टेशन को चार सौ करोड़ रुपये 'अमृत भारत' योजना के अंतर्गत दिए है जिसके माध्यम से एक अच्छा मॉडर्न स्टेशन का काम हो सकेगा, जिसमें शॉपिंग मॉल एवं अन्य सुविधाएं स्टेशन पर दी जा रही हैं। आपके माध्यम से मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से विनती करता हूँ कि महाराष्ट्र की राजधानी मुंबई एवं उप-राजधानी नागपुर के बीच वंदे भारत रेलवे सेवा शुरू की जाए। इस रूट पर महाराष्ट्र का दैवत, संत गजानन महाराज का मंदिर आता है, एक स्टेशन इस रूट पर आता है।

12.05½ hrs

(Shri Dilip Saikia *in the Chair)*

साथ ही साथ, सर्विस सैक्टर के लिए नागपुर, अकोला, भुसावल, नासिक एवं मुंबई लोग यात्रा करते हैं। वंदे भारत ट्रेन के माध्यम से एक अच्छी कनेक्टिविटी मिलेगी। साथ ही साथ, जॉब सैक्टर वालों के परिवार इस रूट पर यात्रा करते हैं। बड़ी मंडियां जो मुंबई और नासिक में हैं, यहां पर माल बेचने के लिए किसान रेलवे यात्रा करता है, इससे यात्री को एक अच्छी मदद मिलेगी। साथ ही साथ, इस रूट पर बड़ी-बड़ी शिक्षण संस्थाएं हैं, जहां पर विद्यार्थी शिक्षा लेते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेलवे मंत्री जी से विनती करूंगा कि इस रूट पर जल्द से जल्द वंदे भारत रेल शुरू की जाए। मुझे बताया गया है कि इस रूट पर कंजेशन की बड़ी समस्या है। इस समस्या को भी दूर करते हुए, रेलवे की ट्रिप्लिंग का काम जल्द से जल्द कर के वंदे भारत यहां पर शुरू की जाए, यह मेरी रिक्वेस्ट है।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक (मुजफ़्फ़रनगर) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद करता हूँ। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से एक अति लोक महत्व के प्रश्न को सदन एवं सरकार के संज्ञान में ला कर कार्रवाई की मांग करता हूँ। मान्यवर, उत्तर प्रदेश के जनपद मुजफ़्फ़रनगर में भू-माफ़िया स्थानीय प्रशासन से मिल कर एक बड़े भू-भाग को, जो पिछले 500-700 सालों से बसा हुआ शहर का भाग था, उसे शत्रु संपत्ति घोषित कर दिया, ताकि जो मुजफ़्फ़रनगर के दक्षिण का भाग है, जहां सत्तासीन एक व्यक्ति की प्राइवेट कॉलोनी है, प्राइवेट बिल्डर्स को लाभ हो सके। मान्यवर, गांधी कॉलोनी, द्वारकापुर, सनातन कॉलोनी में रहने वाले लोग आज न बैंक से लोन ले पा रहे हैं, न कुछ कर पा रहे हैं। मान्यवर, अब भू-माफिया की निगाह धार्मिक स्थलों पर पड़ी है। रेलवे स्टेशन के सामने, शहर के बीचों-बीच एक धार्मिक स्थल, जिसकी स्थापना सन् 1900 के लगभग रुस्तम अली खां साहब ने की थी जिनका देहांत वर्ष 1918 में हो गया था यानी उस मस्जिद की स्थापना ऐसे व्यक्ति ने की थी जिसका जन्म भी हिन्दुस्तान में हुआ और मृत्यु

भी हिन्दुस्तान में हुई। उसको यह कह कर कि यह शत्रु संपत्ति है, उस पर कब्ज़ा करने और उस पर कमर्शियल कॉम्पलैक्स बनाने का षडयंत्र स्थानीय प्रशासन से मिल कर किया जा रहा है।

मान्यवर, यही नहीं, पूर्व में मुहर्रम के जुलूस के समय इन लोगों ने रास्ते में, जब कि व्यवस्था है कि सन् 1947 के बाद कोई परिवर्तन नहीं होगा, रास्ते में एक गेट बना कर के जुलूस को रोकने का काम किया। इससे तनाव व्याप्त हुआ। स्थानीय प्रशासन मौन है और इनके दबाव में है। राजस्व अभिलेख में 1325 फसली वर्ष यानी वर्ष 1918 में भी इन धार्मिक स्थलों के होने का जिक्र है, सराय होने का जिक्र हैं।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपना विषय बता दीजिए।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक : महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह प्रदेश सरकार को निर्देशित करे कि ऐसे अधिकारियों, जिनकी मिलीभगत से वे ऐसा काम कर रहे हैं, उनके विरूद्ध प्रभावी कार्रवाई की जाए और किसी भी तरह का धार्मिक स्थल में परिवर्तन न हो।

SHRI V. K. SREEKANDAN (PALAKKAD): Respected Chairman, Sir, despite recurring landslides in Wayanad due to rain, there were neither Doppler Weather Radars nor any manual observatories of India Meteorological Department. The Union Government had approved putting up an X Band radar with an observation range of 100 km in the year 2023 in Kozhikode which will cover Wayanad as well, but the site inspection has not been completed even till today. Manual observatories are essential for assessing many climatic conditions that are lacking in Wayanad. It has been a long pending demand of Kerala for a permanent weather radar in north Kerala, but it is yet to be installed. So, what happened in Wayanad is because of the mishandling of the Central government, and therefore, owing moral responsibility to what happened in Wayanad, the Union Government should declare Wayanad tragedy as a

national disaster and pay adequate compensation to everyone who suffered due to this tragedy in Wayanad; such a tragedy Kerala has never experienced. Thank you.

श्री नलिन सोरेन (दुमका) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि झारखण्ड राज्य स्थित जामताड़ा जिला अंतर्गत पालास्थली रेलवे स्टेशन से अंडाल रेलवे स्टेशन तक जोड़ने वाली रेल लाइन पर रेल का परिचालन काफी समय से बंद पड़ा हुआ है। पालास्थली रेलवे स्टेशन से अंडाल रेलवे लाइन की लम्बाई 27.09 किलोमीटर है। इस रेलवे स्टेशन से झारखण्ड राज्य के जामताड़ा से पश्चिम बंगाल के अंडाल तक ग्रामीणों के लिए आने- जाने की एकमात्र यही सुविधा है। रेल का परिचालन नहीं होने के कारण लोगों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है ।

अतः जनहित में मैं सरकार से मांग करता हूं कि जामताड़ा स्थित पालास्थाली से अंडाल तक रेल परिचालन शीघ्रातिशीघ्र चालू करने की कृपा करें।

श्री गणेश सिंह (सतना) : सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान एक बहुत महत्वपूर्ण विषय की ओर दिलाना चाहता हूं। अभी हाल ही में जो लोक सभा के चुनाव हुए, उसमें वोट प्रतिशत बहुत कम हुआ। जहां तक मुझे ध्यान में है कि बड़ी संख्या में युवा वर्ग जो 18 से 25 साल तक के मतदाता हैं, वे अपने गृह जिले से बाहर कोचिंग करने, बड़े महाविद्यालयों में पढ़ने या फिर निजी कंपनियों में नौकरी करने के लिए जाते हैं। घर से दूर होने के कारण वे वोट डालने नहीं आ पाते हैं। वोटिंग प्रतिशत कम होने का एक कारण यह भी है, क्योंकि चुनाव के समय वापस घर आने में उन्हें कई समस्याओं का सामना करना पड़ता है, जैसे कि तत्काल टिकट न मिल पाना, पढ़ाई के कारण समय का अभाव, छुट्टी न मिल पाना तथा आवागमन में आर्थिक व्यय की क्षति इत्यादि ।

सभापति महोदय, आपके माध्यम से मेरा अनुरोध है कि जिस प्रकार केंद्रीय कर्मचारियों के लिए गृह जिले से बाहर अन्यत्र स्थानों से वोटिंग के लिए बैलेट पेपर की व्यवस्था की जाती है, उसी प्रकार यदि इन युवाओं के लिए उसी स्थान में बैलेट पेपर, ऑनलाइन वोटिंग अथवा अन्य उपयुक्त

माध्यम से वोटिंग का अधिकार दिलाने की व्यवस्था की जाए, तो निश्चित रूप से वोट प्रतिशत बढ़ेगा और युवाओं में चुनाव के प्रति उत्साह भी बढ़ेगा। धन्यवाद।

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सभापति महोदय, पूरे देश भर में कांग्रेस पार्टी और विपक्ष जातिगत जनगणना की बात कर रहा है। पिछड़ों के साथ वर्षों से अन्याय होता रहा है। माननीय प्रधान मंत्री जी जब देश के पहले पिछड़े प्रधान मंत्री बने, तो उन्होंने ओबीसी आयोग की स्थापना की और उसको संवैधानिक दर्जा दिया। जिस तरह से एससी आयोग है, एसटी आयोग है, उसी तरह से अब ओबीसी आयोग है।

सभापति महोदय, आप झारखंड में प्रभारी भी रहे हैं। पूरे देश में ओबीसी के लिए 27 पर्सेंट रिजर्वेशन है। लेकिन, झारखंड में केवल और केवल 14 पर्सेंट आरक्षण है, जिसके कारण पिछड़ा समाज परेशान है। कई ऐसी जातियां हैं, जो शेड्यूल ट्राइब्स में होनी चाहिए थीं, लेकिन ओबीसी कोटे में दे दिया, जैसे खेतौड़ी और घटवाल। मैं वर्षों से मांग कर रहा हूं खेतौड़ी और घटवाल को एसटी में डालिए, जिससे ओबीसी का हक नहीं मारा जाए। आज तक वहां की सरकार ने किसी प्रकार का कोई प्रपोजल न भारत सरकार को भेजा है और न ही ओबीसी को रिजर्वेशन मिला है।

आज सभी जगह ओबीसी के लिए 27 प्रतिशत रिजर्वेशन है और जातिगत जनगणना की बात हो रही है, लेकिन कांग्रेस सोशियो-इकोनॉमिक सेंसस को लागू नहीं करना चाहती है। कर्नाटक में कमेटी की रिपोर्ट आने के बाद वहां की सरकार न उसे डिसक्लोज कर रही है और न लागू कर रही है। मेरा आपके माध्यम से भारत सरकार से आग्रह है कि कांग्रेस और जेएमएम के ऊपर दबाव डाला जाए और किसी भी कीमत पर झारखंड में ओबीसी को 27 पर्सेंट रिजर्वेशन दिया जाए। मेरा आपके माध्यम से भारत सरकार से यह आग्रह है।

श्री अमरा राम (सीकर) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सभा का, सदन का, सरकार का और कृषि मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि नीदरलैंड की बहुराष्ट्रीय कंपनी, Rijk Zwaan द्वारा 2 सालों से खीरे के नकली बीज दिए जा रहे हैं। जो बहुत ही उच्च कोटि की फसलें पैदा करते हैं, उनको इस साल नकली बीज दिए गए। वह बीज बहुत महंगा है और एक बीज की

कीमत 10 रुपये है। डेढ़ लाख रुपये, 2 लाख रुपये के राजस्थान के सीकर और नागौर के दर्जनों किसानों के बिल मेरे पास हैं। इस नीदरलैंड की बहुराष्ट्रीय कंपनी ने राजस्थान के किसानों को चीट करने का काम किया है।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आपका विषय ककड़ी उत्पादकों का है। आप दूसरा विषय बोल रहे हैं।

श्री अमरा राम : सर, वही विषय है। खीरे का नकली बीज देने के कारण किसानों की फसल को नुकसान हो रहा है। 2-2 लाख रुपये के बीज कंपनी से लिए और किसी भी तरह की 10 पर्सेंट भी फसल की पैदावार नहीं हुई। इस सीड से बीमारियों से मुकाबले के साथ उत्पादन होना था। इन्होंने 2 सालों तक ठीक से बीज दिए, इसलिए लोगों ने विश्वास करके उनसे इसे खरीदा। वहां के कृषि विभाग ने कंपनी और दस अधिकारियों की टीम बनाकर भेजी। एक जगह जाने के बाद कंपनी का रिप्रजेंटेटिव वहां से भाग गया। कंपनी किसानों के मुआवजे को नहीं देना चाहती है। न केवल राजस्थान में, यह बहुराष्ट्रीय कंपनी है तो देश के अन्य लोगों को भी इस कंपनी ने बीज दिए होंगे। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि देश की तमाम जगहों पर नीदरलैंड की कंपनी ने जो नकली बीज दिए हैं, इसके लिए उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए और किसानों को जो नुकसान हुआ है, उसकी भरपाई कराई जाए। एक साधारण किसान देश के कोर्ट्स में चक्कर नहीं काट सकता है। इस तरह की कंपनीज़, जो नकली बीज और खाद देकर किसानों को लूटने का काम कर रही हैं, उनके खिलाफ सख्त से सख्त कार्रवाई की जाए। चाहे बीज का सवाल हो या खाद का सवाल हो, जहां भी ऐसी बहुराष्ट्रीय कंपनीज़ ने पूर्ति की हैं, उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए।

श्री बलराम नाइक पोरिका (महबूबाबाद) : माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से सदन के सामने एक महत्वपूर्ण मुद्दा रखना चाहता हूं। लम्बाड़ी बनजारा कम्युनिटी है और यह कम्युनिटी पूरे भारत में है। इसकी पापुलेशन 12 करोड़ से 16 करोड़ है। इस कम्युनिटी को अलग राज्यों में अलग तरह से पुकारा जाता है, लेकिन इनकी बोली एक ही है। जैसे लोग हिंदी बोलते हैं, वैसी ही इनकी एक ही बोली है। इस मांग को लेकर दिल्ली में धरने हो चुके हैं और कई राज्यों में भी धरने हो चुके हैं।

मेरी मांग है कि इस कम्युनिटी को आठवें शैड्यूल में शामिल करना चाहिए । भारत में लम्बाड़ी जाति की 16 करोड़ पापुलेशन है । मैं आपके माध्यम से सरकार से रिक्वेस्ट करता हूं कि इस जाति को कुछ भी करके आठवें शैड्यूल में मिलाया जाए ।

श्री विवेक ठाकुर (नवादा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन और माननीय जलशक्ति मंत्री जी का ध्यान बिहार राज्य के बकसौती बैराज परियोजना की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जो नवादा, शेखपुरा, जमुई और नालंदा, चार जिलों के सूखा प्रभावित क्षेत्र के लिए एक महत्वपूर्ण पहल है । यह परियोजना सकरी नाटा नदी लिंक परियोजना का एक हिस्सा है, जो दक्षिण बिहार हरोहर बेसिन का हिस्सा है । इसके अतिरिक्त नवादा के कौआकोल ब्लॉक में भी नाटा गदी के ऊपरी धारा पर एक और बैराज का प्रस्ताव है ।

महोदय, नवादा और शेखपुरा दोनों आकांक्षी जिले हैं । मैं यहां का प्रतिनिधित्व इस सदन में करता हूं । इन दोनों जिलों की स्थिति सिंचाई और पेयजल के मामले में अति गंभीर है । कई स्थानों पर तो 350-400 फीट पर जाकर पानी मिलता है । यह परियोजना पुनर्निर्मित अपर सकरी जलाशय परियोजना का हिस्सा है जिसे वर्ष 1974-75 में प्रारंभिक रूप से परिकल्पित किया गया था । एक पूर्व प्रस्ताव में गिरिडीह जिले के जोरीसिरीग गांव के पास सकरी नदी पर लगभग 232 मीटर लंबा बांध बनाने का प्रस्ताव था, जो सकरी और नाटा नदी के संगम पर था । राज्य के विभाजन के बाद झारखंड सरकार ने इस परियोजना का अनुसरण नहीं किया और राज्य की सीमा के भीतर स्थित क्षेत्रों के डूबने के कारण इसे अनुमति नहीं दी । सतही और भूजल संसाधनों के संयुक्त उपयोग की तकनीकी व्यवहार्यता को ध्यान में रखते हुए बिहार राज्य सरकार ने बकसौती बैराज के निर्माण के नए प्रस्ताव का समर्थन किया है ।

महोदय, 28 अगस्त 2016 को झारखंड और बिहार के प्रतिनिधियों के साथ केंद्रीय जल आयोग द्वारा आयोजित एक संयुक्त बैठक में, झारखंड राज्य ने उल्लेख किया कि सकरी उप-बेसिन में झारखंड राज्य की कुल सिंचाई, घरेलू और औद्योगिक जल आवश्यकता क्षेत्र में उपलब्ध कुल जल से अधिक है और झारखंड बिहार को बकसौती बैराज परियोजना के निर्माण के लिए एनओसी देने

की स्थिति में नहीं है । यदि बकसौती बैराज परियोजना को मंजूरी दी जाती है तो भविष्य में जल की कमी की स्थिति में इसे जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है ।

महोदय, इसी क्रम में संयुक्त बैठक में सकरी उप-बेसिन में उपलब्ध सतही जल के उपयोग के लिए एक समझौता हुआ जिसमें सकरी नदी के कुल 159.20 मिलियन क्यूबिक मीटर और नाटा नदी के 16.59 मिलियन क्यूबिक मीटर सतही जल और भूजल का उपयोग संयुक्त रूप से किया जाना तय हुआ । इस संयुक्त उपयोग की तकनीकी व्यवहार्यता के आधार पर एक संशोधित परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का निर्णय लिया गया है जो अभी भी अधर में है ।

उपरोक्त निर्णय झारखंड द्वारा सिंचाई, घरेलू आपूर्ति, पशुधन आवश्यकता और औद्योगिक आवश्यकताओं की मांग को बिना किसी दावे और विशिष्ट जानकारी के आधार पर लिया गया, जबकि वर्ष 1958 से प्रतिबद्ध बिहार के सिंचाई उपयोग को पूरी तरह से पूरा नहीं किया गया है ।

मैं आपके माध्यम से सैंट्रल वाटर कमीशन से आग्रह करता हूं कि दोनों राज्यों को पुन: बिठाएं और 'टू मेक इट हैपन' वाली एप्रोच के साथ काम करें । जिस प्रकार से जम्मू-कश्मीर में चिनाब नदी का पुल बनाकर असंभव को संभव किया गया है, इसी प्रकार से दोनों के हितों और लाखों किसानों की जिंदगी को ध्यान में रखते हुए पुन: दोनों राज्यों को बिठाया जाए ।

***SHRI OMPRAKASH BHUPALSINH *ALIAS* PAVAN RAJENIMBALKAR (OSMANABAD)**: Hon. Chairperson, thank you very much. Through you, I would like to draw the Government's attention towards an important issue. Sir, as you might be aware that before disbursing education loan to a student, the banks ensure his family owns NA land. So, I would like to seek a clarification in this regard. There is a poor maid servant in my constituency and her daughter got selected for NEET. One cart puller's son has also been selected through NEET. How would these students get loan for education? Should not they opt

* English translation of the speech originally delivered in Marathi.

for it? Can not they become doctor-engineer if they do not possess property? Where would they get NA property? Only on this basis, their education loan applications have been rejected by the banks. This is a very serious matter and I would like to request the hon. Finance Minister to remove this condition of compulsory ownership of NA land for education loan. Otherwise, these poor meritorious and hard-working students would not get a chance to realize their dream of becoming doctor or engineer. Even in the case of crop loan, I want to inform you that district-wise the crop loan distribution targets get fixed. For Dharashiv district, crop loan disbursal of around Rs. 1,500 crore was fixed. But only 53 per cent of this amount has been distributed to the farmers. In this way, the farmers are compelled to go to private money lenders. There are clear instructions for bank authorities not to check the CIBIL score of farmers. But still the crop loan applications of farmers are lying pending with nationalized banks for 4-6 months' time. All this harassment of farmers is being done in the name of RACC.I would request you to kindly disburse the crop loan according to the targets fixed district-wise. Thank you.

***SHRI SANJAY UTTAMRAO DESHMUKH (YAVATMAL-WASHIM):** Hon. Chairperson Sir, today I rise to speak on the menace of increasing criminal activities in Yavatmal District of Maharashtra. These crimes pose a threat to law and order as well as peace and harmony there. The crime rate has been consistently increasing in my district. There has been a significant growth in the serious crimes like theft, loot, murder, eve-teasing etc. The incident of murder

---

* English translation of the speech originally delivered in Marathi.

took place over a petty issue of bicycle collision in Yavatmal. According to the data available on social media, around 77 murders took place in Yavatmal last year. Yavatmal city has registered the highest crime rate in Maharashtra.

There are 32 hard core criminals and four criminal gangs based in this city. Thirteen robbery and 89 forcible theft cases were recorded last year. Cases of chain snatching and eve-teasing activities are also on rise. Houses and shops are burgled at gun point. This district has shown an alarming rise in the cases of murders, which was once infamous for farmers' suicide. Teenagers are involved in these serious and heinous crimes and that is a matter of grave concern for all of us. Easy and free availability of liquor, opium and Gutkha is further deteriorating the situation. This exponential rise in crime rate and cases of farmer's suicide have painted a grim picture of Yavatmal's social and economic crisis. So, through you, I would like to request the Central Government to take quick and concrete steps to eradicate these criminal and violent activities and also to find a permanent and feasible solution to this menace. During the Lok Sabha elections, these goons and criminals were positioned at the polling stations and they were threatening the voters by offering money. A criminal mechanism was set up there to stop the voters from casting their votes. They forcibly applied ink on their fingers. Sir, kindly stop these crimes by deploying more police force equipped with modern equipments. The Government should also focus on employment generation for poverty alleviation. A special anti-narcotics drive should be initiated to spread

awareness among youths. One special anti-crime Helpline should also be started. Thank you.

श्री मुरारी लाल मीना (दौसा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम सड़क एवं परिवहन मंत्री जी का ध्यान राष्ट्रीय राजमार्ग-121 की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जो आगरा से होकर राजस्थान के बीकानेर तक जाता है और दौसा, जयपुर, झुनझुनू, सीकर, चूरू से भी गुजरता है। इसका निर्माण 30 वर्ष पूर्व हुआ था। जिस समय इसका निर्माण हुआ था, उस समय कुछ ऐसी तकनीकी खामियां रह गईं थीं और कुछ ऐसे ब्लैक स्पॉट्स रह गये थे, जिन पर जबरदस्त एक्सीडेंट्स होते हैं। इस समय उस मार्ग पर ट्रैफिक भी बहुत ज्यादा बढ़ गया है।

सर, मेरा निवेदन यह है कि जितने भी वहां क्रांसिंग्स हैं, चाहे वे शहरों के बाइपास एंट्री के पास हों या दूसरी जगहों पर हों, जो क्रासिंग्स हैं, उन सारे क्रासिंग्स पर जो फ्लाई ओवर बनाए गए हैं, वे एक किलोमीटर आगे या एक किलोमीटर पीछे बना दिए गए हैं। मैं समझता हूं कि देश में ऐसा कोई हाईवे नहीं है, जिस पर क्रांसिंग आगे-पीछे बनाया गया हो। सभी जगह चौराहे पर क्रांसिंग बनते हैं। यह देश का एकमात्र ऐसा हाइवे है, जिसके सारे क्रांसिंग पर कहीं भी फ्लाई ओवर नहीं बनाए गए हैं। वे आगे-पीछे बनाए गए हैं। जो हमारा दौसा शहर है, उसके एंट्री प्वाइंट और आउटर प्वाइंट पर फ्लाई ओवर नहीं बनाए गए हैं। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि जितने भी ब्लैक स्पॉट्स हैं, उन पर इम्प्रूवमेंट किया जाए और वे सारे फ्लाई ओवर चौराहे पर बनाए जाएं, ताकि एक्सीडेंट कम हो सके।

महोदय, मेरा एक दूसरा निवेदन है। एक नेशनल हाईवे-48 दौसा होकर गुजरता है। वह खाटू श्याम जी को सीधा जोड़ता है। उसके ऊपर उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के ट्रैफिक का बहुत लोड है। वह राजमार्ग टू लेन का है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि उसको फोर लेन का किया जाए। उस राजमार्ग पर भी रोज एक्सीडेंट होते हैं। ये दो ऐसे टेक्निकल कारण हैं, जिनकी वजह से नेशनल हाईवे-121 और नेशनल हाईवे-48 पर जबरदस्त एक्सीडेंट होते हैं। हर महीने दो-चार मौतें हो जाती हैं। मेरा निवेदन है कि इनमें सुधार किया जाए। माननीय परिवहन मंत्री जी यहां

पर नहीं है। वे काफी अच्छे हैं। रोड के मामले में उन्होंने देश में काफी काम किये हैं। वे इन दोनों राजमार्गों पर भी जरूर गौर करेंगे और उनमें सुधार करेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री विजय कुमार दूबे (कुशीनगर) : धन्यवाद सभापति महोदय। नेपाल और बिहार से लगा हमारा कुशीनगर क्षेत्र है, जहां खेती-किसानी से जुड़े लगभग 95 प्रतिशत लोग निवास करते हैं। इन सभी किसानों की आय का मुख्य स्रोत गन्ने की खेती पर निर्भर है। पूर्ववर्ती सरकारों के समय में गन्ना किसानों के सामने तो बहुत दुश्वारियां थीं। वे एक साल गन्ना लगाते थे और तीन साल में भुगतान पाते थे। हमारे यशस्वी माननीय मुख्यमंत्री जी के प्रयासों से गन्ना किसानों की ये दुश्वारियां पूर्णत: समाप्त हो चुकी हैं। पेराई सत्र में ही उनको उनका भुगतान मिल जाता है। चूंकि हमारे लोक सभा क्षेत्र में गन्ने की पैदावार बहुत ज्यादा होती है और ये अपने गन्ने की पेराई के लिए गोरखपुर के पिपराइच मिल, महाराजगंज के गड़ौरा मिल या बिहार में ले जाने को बाध्य होते हैं। मेरा आपके माध्यम से माननीय कृषि मंत्री जी से आग्रह और सुझाव है कि हमारे यहां इंडियन पोटाश लिमिटेड बड़ी कंसर्न है। दूसरा, ढाढ़ा शुगर मिल, जो बिरला ग्रुप की बड़ी कंसर्न है। इन दोनों मिलों पर उन्होंने बहुत तैयारी की है। अगर माननीय कृषि मंत्री जी का प्रोत्साहन मिले तो इसको एथनॉल मिल से जोड़ दिया जाए।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय कृषि मंत्री जी से आग्रह है कि हमारे यहां लक्ष्मीगंज और कटकुइयां के बंद पड़े चीनी मिल के स्थल पर अगर पुराने कल-पूर्जों वाली शुगर फैक्ट्री की मशीनरी को नया कर दिया जाए तो गन्ना किसानों के लिए बहुत सहायक होगा। धन्यवाद।

श्री योगेन्द्र चांदोलिया (उत्तर-पश्चिम दिल्ली) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान दिल्ली में हो रहे जल भराव की तरफ आकृष्ट कराना चाहता हूं। दिल्ली में लगभग ढाई करोड़ की आबादी है और पिछले मानसून सत्र के आने के बाद से दिल्ली के लोग इस जल भराव के कारण, जो दिल्ली सरकार की असफलता है, दिल्ली नगर-निगम की असफलता है, घंटों तक जल भराव रहता है। इस जल भराव के कारण राजेन्द्र नगर के अंदर तीन छात्रों की मौत हो गई है। किराड़ी में एक व्यक्ति की मौत हुई। सिरसपुर में डूबने से दो बच्चों की मौत हुई। उस्मानपुर में जलभराव के कारण दो बच्चों की मौत हुई है। मैं उत्तर-पश्चिम दिल्ली लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं।

महोदय, मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि जो रोड दिल्ली-रोहतक रोड के नाम से जानी जाती है, दिल्ली से लोग बहादुरगढ़, हरियाणा और पंजाब तक जाते हैं। इसी प्रकार से दिल्ली-रोहतक रोड के माध्यम से लाखों की संख्या में लोग वहां से आते हैं, टीकरी गांव से लेकर पीरागढ़ी तक उसकी हालत खराब है। कल रात को बारिश हुई थी, आज भी वहां तीन-तीन, चार-चार फुट तक पानी भरा हुआ है। दिल्ली सरकार और दिल्ली नगर निगम की लापरवाही के कारण वहां पर लोग समस्याओं से जूझ रहे हैं। कोई भी व्यक्ति दो-दो घंटे तक दो किलोमीटर्स से ज्यादा आगे नहीं बढ़ पा रहा है। घेवरा, मुंडका, ज्वालापुरी, नांगलोई और राजधानी पार्क में आज भी तीन-तीन फुट तक पानी भरा हुआ है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूं कि जो संबंधित विभाग के मंत्री हैं, वे इसको देखें और इस समस्या से लोगों को निजात दिलाएं। दिल्ली सरकार की लगभग 190 करोड़ रुपये की नालों और सड़क से संबंधित योजना है, दिल्ली सरकार की कैबिनेट की बैठक न होने के कारण वह योजना पास नहीं हो पा रही है, जिस वजह से दिल्ली के लोग जूझ रहे हैं।

महोदय, मेरा आपसे आग्रह है कि संबंधित विभाग के जो माननीय मंत्री हैं, वे इस पर आवश्यक कार्रवाई करें। आपने मेरी बात ध्यान से सुनी है। यह पूरी दिल्ली की समस्या है, दिल्ली के लोगों को नर्क का जीवन जीने के लिए मजबूर होना पड़ रहा है।

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले (भन्डारा-गोंदिया) : सभापति महोदय, आपने मुझे शून्य काल में मेरे लोगों का दर्द साझा करने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

पिछले हफ्ते भन्डारा-गोंदिया जिले में भारी बारिश होने के कारण एवं गोसीखुर्द बांध के अधूरे कामों के कारण बाढ़ आई थी, जिसमें धान की फसल, किसान, नागरिक और व्यापारियों को बहुत नुकसान हुआ है। बारिश होने के कारण किसान भाई फिर से फसल भी नहीं लगा सकते हैं। यह प्रश्न उठता है कि वह पूरे साल क्या खाएंगे, कैसे जिएंगे? किसानों को सिर्फ 5,000 रुपये प्रति एकड़ खर्च दिया गया है, जबकि किसानों की लागत 25,000 रुपये प्रति एकड़ आती है। आप उनकी आय को

दोगुना करने की बात कर रहे थे, लेकिन उनकी जेब ही कट गई है। आज हमारा अन्नदाता किसान संकट में है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि बाढ़ से ग्रस्त किसानों को 50,000 रुपये प्रति हेक्टेयर की आर्थिक सहायता देनी चाहिए। क्षतिग्रस्त बुनियादी ढांचों एवं घरों के पुनर्वास के लिए विशेष निधि शीघ्र ही आवंटित की जाए। किसानों की कर्जमाफी की जाए। मोदी जी, आप कहां हैं?

वर्ष 2022 में संजय सरोवर बांध का पानी छोड़ने के कारण प्रलयकारी बाढ़ से प्रभावित लोगों को अब तक घर नहीं मिला है? उन्हें कब न्याय मिलेगा? कब गरीबों और लाभार्थियों को जमीन के पट्टे मिलेंगे? मैं उस बूढ़ी मां को क्या जवाब दूं, जो रोज मुझसे पूछती है कि मुझे कब घरकुल मिलेगा? कब मुझे घरकुल अलॉट होगा? कब घरकुल योजना के अंतर्गत लोगों को अपने घर बनाने के लिए पैसे दिए जाएंगे? कब किसानों को फसल के पैसे दिए जाएंगे? कब मनरेगा योजना के अंतर्गत मजदूरों को मजदूरी मिलेगी? कब बिजली के बढ़े हुए दाम कम होंगे? कब किसानों को 24 घंटे बिजली मिलेगी?

अरे, 24 घंटे बिजली नहीं है, तो कम से कम 12 घंटे ही बिजली दे दो। रात को क्यों बिजली देत हो? दिन में बिजली क्यों नहीं देते हो? किसान दिनभर काम करेगा और क्या वह रात को खेतों में बटन चालू करने के लिए जाएगा? अगर उसको सांप ने काट लिया, तो किसकी जिम्मेदारी होगी?…(व्यवधान)

सभापति महोदय, कब विनेश फोगाट को न्याय मिलेगा? क्या केन्द्र सरकार अन्याय के खिलाफ उसका साथ देगी? मोदी जी, आप कहां हैं।…(व्यवधान)

श्रीमती मंजू शर्मा (जयपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं राजस्थान की राजधानी जयपुर से आती हूं। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं। मैंने बचपन से जौहरी बाजार देखा है, यह जौहरियों का व्यापार केन्द्र है। विश्वकर्मा है, जो ओद्योगिक इकाइयों का केन्द्र है। इसी तरह से हमारे यहां प्रताप नगर में शिक्षा का केन्द्र बन गया है। मैं यह चाहती हूं कि जयपुर में एक आईटी हब बने, इसके लिए मैं सरकार से आग्रह करती हूं। जयपुर शहर में युवाओं को

रोजगार मिले । हमारे बेंगलूरू, मुंबई और हैदराबाद में आईटी हब है । वहां युवाओं को बहुत सारे रोजगार मिलते हैं । हमारे यहां का युवा भी वहां जाता है । मैं यह चाहती हूं कि आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के समय में डिजिटलीकरण हो रहा है । हर एक कार्यालय में कम्प्यूटर है, हर एक हाथ में फोन है और सभी युवा आज आईटी की ओर जा रहा है । मैं चाहती हूं कि जिस प्रकार से बेंगलूरू, हैदराबाद और मुंबई का आईटी में नाम है, मेरे जयपुर का भी नाम इस लिस्ट में आए । मैं चाहती हूं कि राजधानी जयपुर में भी आईटी का हब हो । आज के जमाने को देखते हुए इसकी अत्यंत आवश्यकता है । स्मार्ट सिटी जयपुर में शिक्षित युवाओं को रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे । इससे बाहर जाकर नौकरी करने वालों को परिवार के साथ रहने का मौका मिलेगा और अपने परिवार की सेवा करने का भी मौका मिलेगा । इतनी ही मेरी आपसे विनती है । यह केन्द्र सरकार की सहायता के बिना नहीं हो पाएगा । मुझे पूरी उम्मीद है कि यह आईटी हब जयपुर में जरूर होगा ।

SHRI DURAI VAIKO (TIRUCHIRAPPALLI): Respected Chairperson, I would like to speak on a very emotional issue concerning our Tamil Nadu fishermen, who have been attacked, killed, and looted of their belongings by the Sri Lankan Navy for the past 40 years.

Our Chief Minister, Mr. Stalin, in his recent letter to the External Affairs Minister mentioned that more than 250 fishermen have been attacked, arrested during the last seven months. Our Chief Minister has pointed out a valid fact that in this year of 2024 alone, it has seen the highest number of such attacks by the Sri Lankan Navy. We have more than eight lakh fishermen engaged in fishing activities in 14 coastal districts, starting from Chennai to Kanyakumari.

Sir, I would like to bring to the attention of this House that more than 6,000 fishermen have been arrested, attacked, and looted of their belongings by the Sri Lankan Navy during the past 20 years. More than 500 of these fishermen

have lost their lives and some of their bodies were not even traceable. I would like to bring to the attention of this House that these fishermen and their families have undergone tremendous mental agony and stress. These families have lost their sole breadwinner. I have personally visited some of these families and shared their griefs. I have witnessed tragedies where the children have lost their father, women have lost their husband, and parents have lost their only son. Most of these fishermen belong to the backward districts of Ramanathapuram and Pudukkottai, where there is little rainfall and less resources. Fishing is their only livelihood. These fishermen have to go to the seas to ensure that their families do not go hungry. They live a hand-to-mouth existence.

Sir, our current Chief Minister, previous Chief Ministers, and various leaders from Tamil Nadu have appealed to the Union Government during the past 30 years to find a lasting solution. But the situation has become horrible and worse. We, the people of Tamil Nadu, and the Tamil Nadu fishermen have lost hope on the Central Government. The fishermen from other States have the necessary backing of the Coast Guard, Navy, and the Union Government whenever they get into trouble. I do know that we had given the Katchatheevu Island to Sri Lanka in 1974. I do know the fact that the Indo-Sri Lankan Katchatheevu Agreement signed in 1974 and 1976 has been diluted, taking away the rights of our fishermen.

I also know that there are certain geo-political issues that are linked to this issue. But I do not know if this Government is genuinely interested in solving this grave issue of our fishermen. … (*Interruptions*) I do not know if our Tamil Nadu

fishermen are considered as citizens of this country. … (*Interruptions*) I also do not know whether this Government considers Tamil Nadu as a part of the Indian federal setup because they do not give us our funds and they do not care for the safety of our fishermen.

I humbly appeal to this Government -- our Prime Minister and the External Affairs Minister -- to find a lasting solution to the Tamil Nadu fishermen is problem. Thank you, Sir.

श्री दिनेश चंद्र यादव (मधेपुरा) : सभापति महोदय, बिहार राज्य के अन्तर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र के सहरसा जिले में पूर्वी कोसी तटबंध के 77 किलोमीटर का तक वर्ष 1984 में तटबंध के कटने से नौहट्टा से सलखुआ तक जो ड्रेनेज था, उसमें बालू भरने के कारण वह बिल्कुल अनुपयोगी हो गया है और उससे पानी की निकासी बंद हो गई है। पूर्वी कोसी तटबंध के पूर्वी भाग में नौहट्टा से सलखुआ, 77 किलोमीटर के दायरे में लगभग 70-80 हजार एकड़ भूमि में काफी मात्रा में पानी भर जाता है। वह किसान की जमीन है, लेकिन वहां पर पानी भरे रहने के कारण वह खेती नहीं कर पाता है और उसके सामने भूखमरी की समस्या रहती है। उसी तरह से पश्चिमी कोसी तटबंध के पश्चिमी भाग में गंडोल से घोंघेपुर में 8 किलोमीटर तक का इलाका पानी से भरा रहता है।

मैं माननीय जल शक्ति मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि नौहट्टा से सलखुआ तक, 77 किलोमीटर एवं गंडोल से घोंघेपुर, 8 किलोमीटर तक के ड्रेनेज की सफाई की जाए, जिससे किसानों के खेतों में जो पानी भरा हुआ है, वह पानी बाहर निकल सके। इससे उनकी जमीन उपयोगी हो जाएगी और किसान खुशहाल रहेगा। इसलिए ड्रेनेज की सफाई जल्दी से जल्दी करवाई जाए।

*__SHRI NARESH GANPAT MHASKE (THANE):__ Hon. Chairperson, Sir, a baby girl named Ariha Shah, aged about three-and-half years, daughter of Shri Bhavesh Shah and Dhara Shah from Mira- Bhayandar area of my constituency,

---

… English translation of this part of speech was originally delivered in Marathi.

is in custody of German Government and her parents are praying intensely and persistently for her release.

I am really thankful that you have given me an opportunity to raise this issue.*

साढ़े तीन साल की यह बच्ची जब सात महीने की थी, तब जर्मनी के फोस्टर केयर होम ने उसे अपने माता-पिता से छीन लिया था। आरोप यह लगाया गया कि उसके माता-पिता ने बच्ची को चोट पहुंचाई है। हालांकि, पुलिस जांच में आरोप साबित नहीं हो पाए, लेकिन फिर भी जर्मनी के यूथ वेलफेयर ऑफिस ने बच्ची को वापस करने से इनकार कर दिया। वह बच्ची 36 महीनों से भी ज्यादा समय से जर्मनी की कस्टडी में फॉस्टर केयर में है। वह बच्ची जैन अभिभावक की बच्ची है। इसलिए उनके जर्मनी में रहने से उनके जो सांस्कृतिक अधिकार हैं, वे भी उनसे छीन लिए गए हैं।

गुजरात की चाइल्ड वेलफेयर एजेंसी ने उसको कस्टडी में लेने की सहमति दिखाई है। अहमदाबाद चाइल्ड वेलफेयर कमेटी ने अरिहा के लिए एक फोस्टर परिवार भी ढूंढ़ा है, लेकिन जर्मनी की सरकार उनको उनकी बच्ची वापस नहीं दे रही है। इसलिए विदेश मंत्री द्वारा जर्मन सरकार से संवाद करके उस बच्ची को न्यायिक तौर पर उसके माता-पिता को वापस करना चाहिए। उस बच्ची की माँ बहुत दिनों से हर एक सांसद से मिल रही है, दिल्ली आ रही है, गुजरात जा रही है। वह रो रही है इसलिए उनकी साढ़े तीन साल की बच्ची को वापस करने के लिए सरकार को कोशिश करनी चाहिए। इसलिए ही मैंने इस विषय का जीरो आवर में उल्लेख किया है।

श्री परिमल शुक्लबैद्य (सिल्चर) : सभापति महोदय, आपने मुझे गणतंत्र के पवित्र मंदिर में जिंदगी में पहली बार बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका तहे दिल से शुक्रिया अदा करता हूं।

सर, मैं सिल्चर से चुन कर आया हूं। आफ्टर इंडिपेंडेंस, वर्ष 1947 से वर्ष 2018 तक मेघालय होते हुए जाने वाली एनचए-6 सिंगल लेन थी। इसकी लंबाई 348 किलोमीटर है। मोदी जी के आने के बाद वर्ष 2014 में पहली बार नितिन जी के नेतृत्व में एनएच-6 डबल लेन हुई। पहले हमें सिल्चर जाने के लिए, 340 किलोमीटर की यात्रा करने में तीन दिन लगते थे। मगर वर्ष 2014 के

बाद हम लोग वहां छह-सात घंटे में जा सकते हैं। सिल्चर सिर्फ सिल्चर नहीं है, बल्कि यह गेटवे ऑफ मिजोरम, गेटवे ऑफ त्रिपुरा और गेटवे ऑफ मणिपुर है। तीनों राज्यों में सिल्चर होते हुए गाड़ी गुजरती है।

आपको जानकारी है कि हमारे नॉर्थ-ईस्ट में हिली ट्रैक्स होते हैं। हमारे नॉर्थ-ईस्ट, मेघालय में ज्यादा वर्षा होती है। वहां लैंड स्लाइड की प्रॉब्लम है। अभी यह रास्ता बिगड़ गया है। मैं कह सकता हूं कि यह खत्म ही हो गया। अभी होजाई से सिल्चर जाने में दो दिनों का समय लगता है। वहां छोटी गाड़ियां नहीं जा पाती हैं। इसमें से कुछ एनएचएआईडीसीएल और कुछ एनएचएआई मेन्टेन करता है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से नितिन जी से गुजारिश करता हूं कि कृपा करके इस रास्ते को जल्द मरम्मत करने की कोशिश करें, क्योंकि वह पूरे भारत के रास्ता का रूपकार है। यह एक रास्ता है, सिल्चर जाने के लिए अलग से रास्ता है। वाजपेयी जी ने पहली बार नाम लेकर कहा था और सिल्चर से सौराष्ट्र तक ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर बनने का प्रपोजल इसी सदन से आया था। वर्ष 2014 से पहले वाजपेयी जी के समय में काम शुरू हुआ। दस साल वह ऐसे ही पड़ा रहा, वह खत्म हो गया, बिगड़ गया, मगर वर्ष 2014 के बाद, मोदी जी के आने के बाद इस रास्ते के काम की शुरुआत हुई। वहां कुछ काम हो ही गया है, लेकिन 30-40 किलोमीटर का काम बाकी है। आपको हाफलोंग के बारे में जानकारी है। हाफलोंग के 30 किलोमीटर रास्ते का काम पूरा हो जाने पर हम लोग इससे सिल्चर जा सकते हैं।

इसीलिए मेरी विनती है कि मोदी जी के आने के बाद, नितिन जी के नेतृत्व में ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर के काम की शुरुआत हुई, इसका काम जल्द पूरा हो। यही आपके माध्यम से मेरी विनती है। सिल्चर सिटी के बीच से गुजरता हुआ रास्ता दो किलोमीटर का है। वहां इस बार ज्यादा बरसात हुई है। यह भी एनएचएआईडीसीएल देखता है। मेरा आपके माध्यम से नितिन जी से विनम्र निवेदन है कि सिल्चर सिटी का रास्ता जल्द से जल्द पूरा किया जाए। यह पावन दुर्गा पूजा के पहले पूरा हो जाए ताकि हम अच्छे ढंग से चल सकें। धन्यवाद। … (व्यवधान)

माननीय सभापति : आदरणीय सदस्यों, मेरे पास माननीय सदस्यों की लंबी लिस्ट है और समय कम है, इसलिए आप अपने विषय को एक मिनट में बोलें।

श्रीमती डिम्पल यादव (मैनपुरी) : सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र मैनपुरी की तरफ आकर्षित करना चाहती हूं, जहां मैनपुरी नगर पंचायत क्षेत्र किशनी में राष्ट्रीय राजमार्ग सड़क चौड़ीकरण के दौरान एनएचएआई द्वारा बड़ी मात्रा में अनियमितताएं बढ़ती जा रही हैं, जिससे वहां क्षेत्र के लोगों को रोजमर्रा का जीवन जीना दूभर होता जा रहा है।

महोदय, नगर पंचायत किशनी में सड़क चौड़ीकरण के नाम पर एनएचएआई के द्वारा सड़क के दोनों तरफ तीन किलोमीटर पुराना नाला तोड़ दिया गया है, जिससे सड़क के दोनों तरफ दुकानों और घरों में पानी भर जाने से जल मग्न की स्थिति पैदा होती जा रही है और और जन-जीवन अस्त-व्यस्त हो रहा है।

महोदय**,** चौड़ीकरण के दौरान पूर्व में स्थित हैंडपंप**,** बिजली के खंभे व सीवर लाइन को भी ध्वस्त कर दिया गया है।

माननीय सभापति : आप अपनी मांग बताइये।

श्रीमती डिम्पल यादव : इस प्रकरण की शिकायत जिला अधिकारी के माध्यम से कई बार एनएचएआई के अधिकारियों को की गई है**,** परंतु जल भराव की समस्या का कोई भी निस्तारण नहीं हो पा रहा है।

मैं आपके माध्यम से संबंधित मंत्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर) : सभापति महोदय, मैं देव भूमि, वीर भूमि हिमाचल प्रदेश से आता हूं। इस पहाड़ी राज्य के लिए रेल की बहुत बड़ी आवश्यकता है। यूपीए के समय, कांग्रेस के समय हमारी बड़ी अनदेखी होती थी। एक तरह से कोई पैसा नहीं मिलता था। साल के एवरेज 108 करोड़ रुपये मिलते थे। लेकिन अब मोदी जी की सरकार में, एनडीए सरकार में इस बार 25 गुना ज्यादा बढ़ा कर 2700 करोड़ रुपये रेलवे के क्षेत्र में हिमाचल प्रदेश को दिए गए हैं। चार अमृत भारत स्टेशन भी बनने जा रहे हैं। जब कांग्रेस केन्द्र में थी, तब भी वह हिमाचल प्रदेश की अनदेखी करती

थी। अब प्रदेश में इनकी सरकार है, तो वहां पर भी जो अपने हिस्सा का पैसा देना है, वह नहीं देती, जिसके कारण हमारे वहां पर रेलवे के विकास में ग्रहण लगा है।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से इतना अनुरोध रहेगा कि केन्द्र तो दिल खोल कर पैसा दे रहा है, 1700 करोड़ रुपये भानुपल्ली-बिलासपुर रेलवे लाइन के लिए दिए हैं, 500 करोड़ रुपये नंगल-उना-तलवाड़ा रेलवे लाइन के लिए दिए, 300 करोड़ रुपये चंडीगढ़-बद्दी रेलवे लाइन के लिए दिए। लेकिन राज्य की सरकार, कांग्रेस की सरकार पेट्रोल, डीजल के दाम बढ़ाने के बावजूद, जनता से पैसे लेने के बावजूद भी अपना हिस्सा नहीं दे रही है, जो बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण है।

***SHRI NILESH DNYANDEV LANKE (AHMEDNAGAR):** Hon. Chairperson Sir, today I would like to draw the Government's attention towards an important issue. There is an urgent need to make some changes in the PMAY scheme. My Ahmednagar District is the largest district in terms of size and area in Maharashtra but the number of households is very less. Considering the ever-growing inflation, the amount given to construct houses is meagre. A sum of Rs.1,20,000 is required for house; Rs. 12,000 for toilet construction plus around Rs. 26,000 to 28,000 for MNREGA labour cost. Thus, the total amount goes up to around Rs 1,60,000 only. I demand that at least Rs. 4 lakh should be given for this purpose.

In the rural areas, it is not easy to find out a good location and suitable land for house construction. So, kindly make necessary changes in the criteria for the PMAY scheme. Thank you.

---

*English translation of the speech originally delivered in Marathi.

SUSHRI SAYANI GHOSH (JADAVPUR): Sir, it is said that if you have a voice, you must use it for the voiceless. इसलिए एनिमल क्रुएलटी जैसे गंभीर मुद्दे पर आज मैं इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। भारत में लगातार पशुओं पर अत्याचार की घटनाएं सामने आ रही हैं।

12.58 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

Sir, more than 20,000 cases have been registered in the past 10 years. Sir, 1,135 cases were reported across India in 2022-23 as per the Animal Welfare Board of India. Over the years, much has been discussed about the inadequacies of the Act, namely, the Prevention of Cruelty to Animals Act, 1960, such *as* poor enforcement of this law and meagre penalties of Rs. 10 to Rs. 15 for cruelty towards stray animals. In November, 2022, the draft PCA (Amendment) Bill, 2022 was published by the Department of Animal Husbandry and Dairying for public comments. The problem is, despite widespread public support in favour of the draft Bill, it was not tabled in the Parliament. The draft Bill includes significant amendments to the 1960 Act including addition of a new clause under Section 11 where gruesome or life- threatening cruelty would incur a penalty of Rs. 50,000 per animal or the animal cost with imprisonment of 1.3 years, killing an animal would result in Rs. 75,000 penalty per animal or three times the cost of the animal and imprisonment of three to five years or both.

सर, यह 'और' शब्द में ही समस्या है, क्योंकि जब तब यह 'और' शब्द रहेगा, तब तक फाइन देकर क्रिमिनल माइंडसेट वाले लोगों को छुटकारा मिल जाएगा और पशुओं पर अमानविक अत्याचार की घटनाएं बढ़ती रहेंगी। आज जो लोग रात के अंधेरे में कुत्ते के बच्चे और बिल्ली के बच्चे को मारते

हैं, कल वह दिनदहाड़े हमारे बच्चे को मारेंगे। It is my humble request to kindly look into the matter.

13.00 hrs

श्री तारिक अनवर (कटिहार) : माननीय अध्यक्ष महोदय, हम सब जानते हैं कि भारत की अधिकांश आबादी ग्रामीण क्षेत्रों में रहती है। शायद इसी बात को ध्यान में रखते हुए, जब तक ग्रामीण क्षेत्रों का विद्युतीकरण नहीं होगा तब तक उनका सामाजिक और आर्थिक विकास संभव नहीं है। इसी बात को देखते हुए ग्रामीण विद्युतीकरण का कार्यक्रम शुरू किया गया था। लेकिन आपको बताते हुए मुझे दुख हो रहा है कि हमारे संसदीय क्षेत्र कटिहार में बिजली का बहुत ही अभाव है। वहाँ पर लोग लगातार इस समस्या से जूझ रहे हैं। हम लोग भी इसकी शिकायत कर रहे हैं, जिला प्रशासन को कर रहे हैं, राज्य प्रशासन को कर रहे हैं, लेकिन उसमें कोई सुधार नहीं है। इसकी वजह से, जो पढ़ने वाले छात्र हैं, उनको दिक्कत होती है। जिन किसानों को पटवन की जरूरत है और बिजली की आवश्यकता है, उनको समय पर बिजली नहीं मिल रही है। एक तरफ तो उपभोक्ताओं से समय पर बिजली के बिल वसूले जाते हैं और दूसरी तरफ उनको बिजली की आपूर्ति नहीं की जा रही है।

अत: सदन के माध्यम से, मेरी मांग है कि इसमें केन्द्र सरकार हस्तक्षेप करे और ग्रामीण विद्युतीकरण का जो कार्यक्रम हुआ था, उसके रख-रखाव को दुरुस्त करने की भी आवश्यकता है।

धन्यवाद।

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, प्रधानमंत्री किसान ऊर्जा सुरक्षा एवं उत्थान महाभियान तथा पीएम कुसुम योजना के तहत किसानों की निजी भूमि पर सोलर एनर्जी उत्पादन के लिए प्लांट लगाने का प्रावधान किया गया है। अभी देखा गया है कि बुंदेलखंड के किसानों द्वारा इस दिशा में तेजी से कदम बढ़ाया गया, लेकिन इसका अनुभव इतना उत्साहवर्धक नहीं है। सोलर प्लांट के लिए लीज़ पर जमीन देने वाले किसानों को आकर्षक लाभ नहीं मिल पा रहा है, न फसल का अधिक उत्पादन हो रहा है और न ही सोलर एनर्जी का उत्पादन हो रहा है। मूल समस्या सोलर प्लेट्स की है। सरकार को सोलर प्लेट्स की इस प्रकार की प्रणाली खेतों में लगाने

की आवश्यकता है, जिससे फसल का भरपूर उत्पादन हो और पर्याप्त ऊर्जा का भी उत्पादन हो। किसानों के हित में, सरकार को मेरा सुझाव है कि जो सोलर प्लेट्स जमीन पर लगाये जाते हैं, जिसके कारण किसान खेती नहीं कर पाते हैं, उनको खेत में पिलर्स के ऊपर लगाये जाएं। इस तरह से लगाने से उनको काफी सुविधा होगी।

महोदय, मेरा सरकार से अनुरोध है कि कृषि और किसानों के हित से जुड़े मामले का जल्द-से-जल्द निदान किया जाए।

धन्यवाद।

LIST OF MEMBERS WHO HAVE ASSOCIATED THEMSELVES WITH THE ISSUES RAISED UNDER MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

सदस्य, जिनके द्वारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय उठाये गये	सदस्य, जिन्होंने उठाए गए विषयों के साथ स्वयं को सम्बद्ध किया
Dr. Nishikant Dubey	Shri Ganesh Singh Shri Navaskani K.
Shri Ganesh Singh	Shri Ramesh Awasthi
Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar	shri Arvind Ganpat Sawant
Shri Sanjay Uttamrao Deshmukh	shri Arvind Ganpat Sawant Shri Navaskani K.
Shrimati Manju Sharma	Shri Dushyant Singh
Dr. Prashant Yadaorao Padole	Shri Sanjay Haribhau Jadhav Shri Navaskani K. Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar
Shri Harendra Singh Malik	Shri Navaskani K.
Shri Amra Ram	Shri Navaskani K.
Shri Balram Naik Porika	Shri Navaskani K.
Shri Vivek Thakur	Shri Navaskani K.
Shri Naresh Ganpat Mhaske	Shri Sanjay Uttamrao Deshmukh

	Shri Shrirang Appa Chandu Barne Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar Shri Asaduddin Owaisi
Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar	Shri Navaskani K.
Shri Murari Lal Meena	Shri Navaskani K.
Shri Durai Vaiko	Shri B. Manickam Tagore
Shri Vijay Kumar Dubey	Shri Navaskani K.
Shri V. K. Sreekandan	Shri Navaskani K.
Shri Nalin Soren	Shri Navaskani K.
Shri Nilesh Dnyandev Lanke	Shrimati Supriya Sule Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar
Sushri Sayani Ghosh	Dr. T. Sumathy *Alias* Thamizhachi Thangapandian Shri Navaskani K.
Shrimati Dimple Yadav	Shri Navaskani K.
Shri Tariq Anwar	Shri Navaskani K.

13.03 hrs

GOVERNMENT BILLS - Introduced

(i) WAQF (AMENDMENT) BILL, 2024*

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर 13, श्री किरेन रिजीजू जी।

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS; AND MINISTER OF MINORITY AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU) : Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Waqf Act, 1995.

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

> "कि वक्फ अधिनियम, 1995 का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री के. सी. वेणुगोपाल जी।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं सभी माननीय सदस्यों, जिन्होंने नोटिस दिया है, को एक-दो मिनट बोलने की इजाज़त दे रहा हूँ। आप लोग हल्ला क्यों कर रहे हैं?

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप दो-दो मिनट बोलेंगे, तो जो विषय है, उस पर आप रूल 72 के तहत ही बोलेंगे न, आप नियम-कानून के तहत ही बोलेंगे न?

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री के.सी. वेणुगोपाल जी, आप बोलिए।

SHRI K. C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to raise an objection to the draconian law which is being

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section 2, dated 08.08.2024.

introduced by the Government. Fundamentally, this is an attack on the Constitution. Basically, when we are talking about the Constitution, this Bill is a fundamental attack on the Constitution.

As per the provision regarding composition of the Central Waqf Council, basically, wherefrom the Waqf property is coming? That is coming from the donations of the believers, those who believe in the God. They are giving the Waqf donations.

Now, Article 26 is very clear – Freedom to manage religious affairs, subject to public order, morality and health. Every religious denomination of any section shall have the right to establish and maintain institutions for religious and charitable purposes. The Article also provides: to manage its own affairs in matters of religion; to own and acquire movable and immovable property; and to administer such property in accordance with the law. This is Article 26 of the Constitution.

Hon. Speaker, Sir, through this Bill, they are putting a proviso that non-Muslims will also be a member of the Governing Council. Sir, through you, I would like to ask a question to the Government. The Supreme Court constituted the Board for Ayodhya Temple. Can anybody think that a non-Hindu be a part of Ayodhya Mandir? For Guruvayur Temple, there was some Board. Can anybody believe that that Temple Board has a non-Hindu member? Sir, the provision that non-Muslims can also be a part of the Waqf Council is directly an attack on the faith and freedom of religion. We were showing the Constitution. Are you protecting the Constitution? This is a fundamental attack on the Constitution.

This Bill is a fundamental attack on the Constitution. Now, you are going for Muslims. Then, next, you will go for Christians, Jains, Parsis, etc. … (*Interruptions*)

There is a fundamental principle. What is the tradition of India? What is the culture of India? Rajnath ji, we believe in the culture and tradition of India, that is, Bharat, which is to respect each other's faith. I told you one thing. We are Hindus. We are believers. But at the same time, we are respecting the faith of other religions also. That is the basic principle. This Bill is specialised for Maharashtra and Haryana elections. But you do not understand that. Last time, the people of India totally listened to you. But now -- this type of divisive politics -- Indian people will not buy it. Now, again, you are trying to experiment with it.

Hon. Speaker, Sir, this is an attack on the federal system also. This is a clear attack on the federal system also. The nitty-gritty regarding Waqf properties including, rules, data collection, and everything, actually has to be dealt with by the States. This Bill is taking away the rights with regard to data collection from the States and now the rights are coming to the Centre. That is an attack on the freedom of religion and federal system as well.

Hon. Speaker, Sir, there is a concept called 'Waqf by Use'. Sir, there is a big mosque near the Parliament. It is more than 200 years old mosque. Nobody knows about the actual property detail of that mosque. You are removing the clause 'Waqf by Use' through this amendment. That means there is going to be a dispute with regard to each and every mosque, where there is no deed. What will happen then? Your fundamental idea is to create conflicts and anger among

the communities. Your fundamental idea is also to create violence everywhere. If you want a bring a prospective Bill on this clause, then give us a justification. Retrospectively, you are taking over all the pilgrim centres which have no deed.

My point is that there should be a motive and an intention of well-being in every legislation. That is what we are witnessing. That should come from the heart. The duty of the ruler is to make the legislation which comes from the heart. Now, your ill-motive is to divide the people of this country. That is why, you are bringing this Bill. Therefore, we are totally objecting to the Bill. This Bill cannot be passed. This Bill cannot be introduced.

श्री मोहिब्बुल्लाह (रामपुर) : बिस्मिल्लाह रहमानिर रहीम।

जनाबे सदर, मैं आपकी तवज्जो इस तरफ चाहता हूँ। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं, मैं वाहिद आदमी हूँ इस सदन में, जिसमें वन मैन कमेटी आपके द्वारा, सरकार के द्वारा बनायी गई और मैं उसमें पेश हुआ, 123 प्रॉपर्टी में। जस्टिस आर्यन ने जो रिपोर्ट पेश की, आज तक वक्फ बोर्ड को नहीं बतायी गई, चूँकि वह आपकी मंशा के खिलाफ थी और गवर्नमेंट की मंशा के मुताबिक नहीं थी। 123 प्रॉपर्टी में जब मंशा के मुताबिक रिपोर्ट नहीं आयी तो आपने टू मैन कमेटी बनायी और टू मैन कमेटी ने भी कोई रिपोर्ट वक्फ बोर्ड को नहीं दी। जबकि वक्फ एक्ट, 1995 जो है, वह पार्लियामेंट से पासशुदा है कि पार्लियामेंट का जो ऐहतराम है, उसका नहीं कर रहे हैं, उसके हुकूक का।

सर, इसी तरह से सुबाई हुकूमतों को इख्तियार दिया गया। हिन्दू अमेंडमेंट में, जो कर्नाटक और तमिलनाडु में है, वहाँ कोई मुस्लिम नहीं हो सकता और आर्टिकल 26 का वॉयलेशन है।… (व्यवधान) चार धाम में वाजे तौर पर यह लिखा हुआ है कि सिर्फ हिन्दू होगा। बिहार, ओडिशा में भी यही लिखा हुआ है। पंजाब, हरियाणा में गुरुद्वारा प्रबंधक कमेटी में सिर्फ सिख होगा और यह उनका

अधिकार है, जिसको माना गया है, लेकिन मुस्लिम के साथ में यह अन्याय क्यों है?... (व्यवधान) मेरी बात सुन लीजिए।

सर, मैं आपकी तवज्जो चाहता हूँ। दुनिया का सबसे पहला वक्फ खाने काबा मक्का में है। क्या हम उसके ऊपर भी सवाल उठाएंगे कि वहाँ पर भी हमारा कोई हिन्दू भाई हो। हम अपने वकार को, अपनी इज्जत को, अपने मुल्क की शान को, अपने संविधान को खुद अपने पैरों तले रौंद रहे हैं। वक्फ एक मुसलमानों का मजहबी अमल है, एक मजहबी फरीजा है। इससे उनको महरूम संविधान के जरिए से भी कोई ताकत नहीं कर सकती।

सर, यह हम बहुत बड़ी गलती करने जा रहे हैं, जिसका खामियाजा हम अभी नहीं, सदियों तक भुगतते रहेंगे, क्योंकि हम खुद अपने संविधान की पामाली कर रहे हैं। इस सिलसिले में, मैंने इसे पूरा ध्यान से पढ़ा है और पूरी 40 तरामीम, जो उसमें गलत हैं, उनको मैं लिखकर लेकर लाया हूँ।

सर, इसके जरिये से सरकारी अमले का बाजाप्ता तौर पर, यह हक कलेक्टर को दिया जा रहा है। सर्वे कमिश्नर के इख्तियारान खत्म किए जा रहे हैं। आखिर सर्वे कमिश्नर भी तो गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का होता है। सर, हम ऐसे कैसे कर सकते हैं? उसमें मेरे मजहब के मुताल्लिक चीजें है, तो उन्हें कैसे कोई दूसरा तय करेगा? कुरान में क्या लिखा है, फिरका में क्या लिखा है, इस्लाम में क्या लिखा है, यह आप तय करेंगे या मैं तय करूँगा।... (व्यवधान) इससे आप मजहब में दखलंदाजी कर रहे हैं। इंटरफेयरेंस ऑफ दी रिलीजन कर रहे हैं।... (व्यवधान) इस तरह के कवानीन से मुल्क की साख को नुकसान पहुँचेगा। संविधान की स्पिरिट हम खत्म कर देंगे।... (व्यवधान) अगर यह होगा तो कोई भी अकलियत, कोई भी माइनोरिटी अपने आपको हिन्दुस्तान में सेफ नहीं समझेगी।... (व्यवधान) पिछले दिनों सिखों के साथ भी यह हुआ और कुछ ईसाई भाइयों के साथ भी इस तरह के वाकियात हुए हैं, जिसकी वजह से सब लोग अपने आपको असहाय महसूस कर रहे हैं। 10 साल से मुल्क में जो माइनोरिटीज के साथ, उनके हुकूक के साथ, उनके रिलीजन की फ्रीडम के साथ जो खिलवाड़ किया जा रहा है, उससे रूह काँप जाती है।... (व्यवधान) ऐसा महसूस होता है कि कहीं

ऐसा न हो, कहीं ऐसा न हो कि जनता इन हुकूक के लिए, संविधान को बचाने के लिए दोबारा सड़कों पर आ जाए।... (व्यवधान)

[جناب محب اللہ (رامپور)**: ، بسم اللہ الرحمن الرحیم , جنابِ صدر میں آپ کی توجہ اس طرف دلانا چاہتا ہوں۔ میں آپ کے ذریعہ سے کہنا چاہتا ہوں، میں واحد آدمی ہوں اس ایوان میں، جس میں ون مین کمیٹی آپ کے ذریعہ، سرکار کے ذریعہ بنائی گئی اور میں اس میں پیش ہوا، 123 پروپرٹی میں ۔ جسٹس آرین نے جو رپورٹ پیش کی، آج تک وقف بورڈ کو نہیں بتائی گئی، چونکہ وہ آپ کی منشا کے خلاف تھی اور گورنمنٹ کی منشا کے مطابق نہیں تھی۔ 123 پروپرٹی میں جب منشا کے مطابق رپورٹ نہیں آئی تو آپ نے ٹو مین کمیٹی بنائی اور ٹو مین کمیٹی نے بھی کوئی رپورٹ وقف کو نہیں دی۔ جبکہ وقف ایکٹ 1995 جو ہے، وہ پارلیمینٹ سے پاس شدہ ہے کہ پارلیمینٹ کا جو احترام ہے، اس کا نہیں کر رہے ہیں، اس کے حقوق کا۔**

جناب، اسی طرح سے صوبائی حکومتوں کو اختیار دیا گیا۔ ہندو امینڈمینٹ میں جو کرناٹک اور تمل ناڈو میں ہے، وہاں کوئی مسلم نہیں ہو سکتا یہ آرٹیکل 6 کا وائلیشن ہے ۔۔(مداخلت)۔۔۔ چار دھام میں واضح طور پر لکھا ہوا ہے کہ صرف ہندو ہوگا۔ بہار اور اوڈیشہ میں بھی یہی لکھا ہے۔ پنجاب اور ہریانہ میں گرودوارہ پربندھک کمیٹی میں صرف سکھ ہوگا اور یہ ان کا ادھیکار ہے، جس کا مانا گیا ہے، لیکن مسلم کے ساتھ یہ نا انصافی کیوں؟)مداخلت) میری بات سن لیجیئے۔

سر، میں آپ کی توجہ چاہتا ہوں۔ دنیا کا سب سے پہلا وقف خانہ کعبہ مکہ میں ہےکیا ہم اس کے اوپر بھی سوال اُٹھائیں گے کہ وہاں پر بھی ہمارا کوئی ہندو بھائی ہو۔ ہم اپنے وقار کو، اپنی عزت کو، اپنے ملک کی شان کو اپنے آئین

کو خود اپنے پیرو تلے روند رہے ہیں۔ وقف ایک مسلمانوں کا مذہبی عمل ہے، ایک مذہبی فریضہ ہے، اس سے انکو محروم آئین کے ذریعہ سے بھی کوئی طاقت نہیں کر سکتی۔

سر، یہ ہم بہت بڑی غلطی کرنے جا رہے ہیں، جس کا خامیاضہ ہم ابھی نہیں صدیوں توک بھُگت تے رہیں گے، کیوکہ ہم خود اپنے آئین کی پامالی کر رہے ہیں، اس سلسلے میں، میں نے اس کو پورا دھیان سے پڑھا ہے اور پوری 40 ترامیم جو اس میں غلط ہیں، ان کو میں لکھکر لیکر آیا ہوں۔

سر اس کے ذریعہ سے سرکاری عملے کا باضابطہ طور پر یہ حق کلیکٹر کو دیا جا رہا ہے۔ سروے کمشنر کے اختیارات ختم کئے جا رہے ہیں۔ آخر سروے کمشنر بھی تو گورنمنٹ آف انڈیا کا ہوتا ہے۔ سر ہم ایسا کیسے کر سکتےہیں؟ اس میں میرے مذہب کے متعلق چیزیں ہیں، تو انہیں کیسے کوئی دوسرا طے کرےگا؟ قرآن میں کیا لکھا ہے، اسلام میں کیا لکھا ہے، یہ آپ طے کریں گے یا میں طے کروں گا ۔(مداخلت)اس سے آپ مذہب میں دخل اندازی کر رہے ہیں۔ انٹر فیرینس آف ریلیجن کر رہے ہیں (مداخلت) اس طرح کے قوانین سے ملک کی ساکھ کو نقصان پہنچے گا۔ آئین کی اسپرٹ ہم ختم کر دیں گے۔ (مداخلت) اگر یہ ہوگا تو کوئی بھی اقلیت، کوئی بھی مائینوریٹی اپنے آپ کو ہندوستان میں سیف نہیں سمجھے گی۔ (مداخلت)۔۔ پچھلے دنوں سکھوں کے ساتھ بھی یہی ہوا، اور کچھ عیسائی بھائیوں کے ساتھ بھی اس طرے کے واقعات ہوئے ہیں۔ جس کی وجہ سے سب لوگ اپنے آپ کو اسہائے محسوس کر رہے ہیں۔ دس سال سے ملک میں جو مائینوریٹیز کے ساتھ، ان کے حقوق کے ساتھ، ان کے ریلیجن کی فریڈم کے ساتھ جو کھلواڑ کیا جا رہا ہے، اس سے

روح کانپ جاتی ہے۔ (مداخلت) ایسا محسوس ہوتا ہے کہیں ایسا نہ ہو کہ جنتا ان حقوق کے لئے آئین کو بچانے کے لئے دوبارہ سڑکوں پر آجائے ----]

श्री अखिलेश यादव (कन्नौज) : महोदय, ये अपने कट्टर समर्थकों के लिए यह बिल लेकर आए हैं... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : रूल 72 के तहत यह विषय है। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि आप संक्षिप्त में अपनी बात रखें।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, I will be brief. My Constituency is in the city of Kolkata. It has huge number of Muslims and full of Waqf properties. I am a little aware. I will speak on only few points. It is violative of Article 14 which is equality before law. It is unconstitutional due to violation of Article 25 and 26 of the Constitution which talks about the Right to Freedom of Religion. It is opposing that right. It is against federalism as land is stated in Seventh Schedule of the Constitution as a State subject. In Sardar Syedna Taher Saifuddin Saheb versus the State of Bombay, 1962, the Supreme Court ruled that the States should not interfere in the matters of religion. This Bill is divisive. The Bill is anti-constitutional. The Bill is anti-federal. Therefore, I strongly object to the introduction of this Bill.

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Thank you, Sir. It is a very sad day in Parliament today. This year when we came back to the Parliament, many of the hon. Members took their oath with the Constitution in hand. It was done to protect the Constitution; it was done to imply that the Constitution is supreme and it has to be protected.

But today, we see that this Government is blatantly going against the Constitution. This Bill is not just against the Constitution. It is against federalism; it is against religious minorities; it is against human beings. It shuns justice in every possible way.

This Bill violates Article 25 and Article 26 of the Constitution, which say that we have a right to follow a religion and manage our own religious affairs. This Bill allows non-Muslims to be a part of Waqf Board. Many hon. Members have raised a question here. Will it be possible for a Muslim or a Christian or a Sikh or Parsi to be a part of a board which manages a Hindu temple? Will you allow that? No. Then, why should somebody, who does not believe in a particular religion, have the right to make decisions on behalf of that particular religion? Is this not unfair? Is this not against the law of justice?

It is a direct violation of Article 30 of the Constitution which deals with the minorities to administer their own institutions. By bringing others into the Waqf Board, now you are giving the right to somebody to decide whether a property belongs to the Government or the Waqf Board. The District Collector and a committee above the Waqf Board will now be deciding to whom the land or the property belongs.

We know that already many old mosques are in danger today. Suddenly, there is a PIL and people and archaeologists are sent there. Then they discover that there was a temple before that mosque. After that, there is hate, division and issues among the people of the country … (*Interruptions*) It is happening. … (*Interruptions*) it is happening. … (*Interruptions*)

This Bill is specifically targeting a particular community, a particular religious group. It violates Article 14 of the Constitution, which talks about equality before law. It is obviating Section 40 of the existing Bill which deals with the powers of the Waqf Board to decide whether a property is the property of the Waqf Board or not.

So, this Bill is completely against the Muslims and the minorities. We do believe that it is a secular country. It is made of people who have different kinds of beliefs, different languages, different ethnicities and different religions. This Bill will destroy the dreams of our forefathers. I oppose this Bill. Thank you.

पंचायती राज मंत्री; तथा मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्री (श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह): अध्यक्ष महोदय, मैंने कई माननीय सदस्यों की बात सुनी।… (व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Is he opposing the introduction?

SHRI RAJIV RANJAN SINGH *ALIAS* LALAN SINGH: JDU is a Party here, whether it is opposing or supporting anything. … (*Interruptions*) I have to record my view. … (*Interruptions*) You will not conduct the House. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप बोलिए।

… (व्यवधान)

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह : अध्यक्ष महोदय, कई माननीय सदस्यों की बात सुनने से ऐसा लग रहा है, जैसे वक्फ़ बोर्ड के कानून में यह जो संशोधन लाया गया है, यह मुसलमान विरोधी है।… (व्यवधान) कहां से यह मुसलमान विरोधी है?… (व्यवधान) इसका कौन-सा प्रावधान मुसलमान विरोधी है?… (व्यवधान) यहां अयोध्या के मन्दिर, गुरुवायुर के मन्दिर का उदाहरण दिया जा रहा है।… (व्यवधान) अगर आपको मन्दिर और संस्था में अन्तर समझ में नहीं आ रहा है, तो फिर आप कौन-सा तर्क खोज रहे हैं?… (व्यवधान) यह मन्दिर नहीं है।… (व्यवधान) आपके

मस्ज़िद को छेड़छाड़ करने का प्रयास नहीं किया जा रहा है।... (व्यवधान) यह कानून से बनी हुई एक संस्था है।... (व्यवधान) उस संस्था को पारदर्शी बनाने के लिए कानून बनाया जा रहा है।... (व्यवधान) इसमें पारदर्शिता आनी चाहिए।... (व्यवधान) वक्फ़ बोर्ड कैसे बना?... (व्यवधान) वक्फ़ बोर्ड किसी कानून से बना है और कानून से बनी हुई कोई भी संस्था अगर निरंकुश होगी, तो उसमें पारदर्शिता लाने का हक़ सरकार को है।... (व्यवधान) सरकार को कानून बनाने का अधिकार है।... (व्यवधान) ये इसकी तुलना मन्दिर से कर रहे हैं।... (व्यवधान) इसका मन्दिर से कहां मतलब है?... (व्यवधान) धर्म के नाम पर कोई बंटवारा नहीं हो रहा है।... (व्यवधान) ये भ्रम फैलाना चाहते हैं और ये अल्पसंख्यकों की बात करते हैं।... (व्यवधान)

महोदय, के. सी. वेणुगोपाल जी अल्पसंख्यकों की बात करते हैं।... (व्यवधान) इस देश में हजारों पंजाबी सिखों को किसने मारने का काम किया था, किसने उनकी हत्या की थी?... (व्यवधान) आपने की थी, आपकी पाटी ने किया था, हम उसके गवाह हैं।... (व्यवधान) हम उसके गवाह हैं।... (व्यवधान) हजारों सिख समुदायों को, कौन-से सिख समुदाय थे, जो टैक्सी ड्राइवर था, क्या उसने इन्दिरा गांधी की हत्या की थी?... (व्यवधान) सड़कों पर घूम-घूम कर सिखों की हत्या कर रहे थे और अल्पसंख्यकों की दुहाई दे रहे हैं।... (व्यवधान) वाह रे वाह! ... (व्यवधान) इसलिए इस बिल को आना चाहिए।... (व्यवधान) संस्था में पारदर्शिता आनी चाहिए।... (व्यवधान) कोई भी संस्था पारदर्शी तरीके से काम करे, यही मेरा आपसे आग्रह है।... (व्यवधान)

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Sir, I stand here on behalf of NCP. We are vehemently requesting the Government to withdraw this Bill completely. That is our request to this Government because no detailed consultations have been done with the people who, actually, are running this organisation today. So, I request, with full humility, to this Government to either withdraw it or if they do not want to withdraw it, at least, send it to a Standing Committee. I request the Government to make a committee after having an all-party meeting. Please

do not push agendas without consultations. I will not repeat a single point.… (*Interruptions*)

The sad part is this that we did not find about this Bill from the Parliament. We found out about this Bill from the Media. Is this the new way of this Government's working? कि पहले मीडिया को बताएंगे और फिर पार्लियामेंट में लाएंगे?… (व्यवधान) क्या आप पहले मीडिया को बताएंगे?… (व्यवधान) What is this new work that you have started. You are insulting the parliamentary system and our democracy which we are also proud of. … (*Interruptions*) The Parliament has been undermined here. We have no problems if you are leaking things to Media but do not do it selectively. This is the temple of democracy. We take our job very seriously. So, please inform the Parliament first before leaking it selectively to the Media. This is my request.

माननीय अध्यक्ष : संसद में तो इस बिल को सर्कुलेट किया गया है न!

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : हाँ सर, यह बिल कल ही सर्कुलेट हो गया था।… (व्यवधान)

मैं बस क्लैरिफिकेशन दे रहा हूं कि यह बिल मीडिया के पास कैसे पहुंचा।… (व्यवधान) यह बिल नियमत: लोक सभा सेक्रेटेरिएट में अपलोड होने के बाद, मेरे पत्र जाने के बाद अपलोड हुआ। फिर इसकी कॉपी सर्कुलेट हुई।… (व्यवधान) उसके बाद किसी भी तरीके से पब्लिक डोमेन में आने के बाद यह आया।… (व्यवधान) इसमें लीक का कोई सवाल नहीं है।… (व्यवधान)

कल बीएसी में भी इस पर चर्चा हो चुकी है … (व्यवधान) कल बीएसी में सभी पार्टीज़ के सदस्य बैठ कर इस पर चर्चा कर चुके हैं। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, यह बिल सभी माननीय सदस्यों को सर्कुलेट किया गया है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं तारीख सहित अभी एक मिनट में आपको बताता हूँ। सर्कुलेट करने के बाद बिज़नस एडवाइज़री कमेटी में इस बिल के विषय में समय का आवंटन हुआ है। बिज़नस एडवाइज़री कमिटी में आप सभी दलों के नेता थे।

श्रीमती सुप्रिया सुले।

… (व्यवधान)

SHRIMATI SUPRIYA SULE: Sir, the only concern is, this should not be a pattern because Parliament is supreme in a vibrant democracy like India. That is the only limited point I am raising here.

Sir, in Section 3C, the issue related to Collector, which Kanimozhi has also raised, is very, very worrying. A Collector cannot take these decisions unilaterally. We vehemently object to that.

Now, the next issue relates to the deletion of Section 40. It clearly needs to be told whether Waqf is there or not. You have deleted Section 40. I do not know what the intention is. If you are really bringing in transparency into a system, why are you deleting Section 40? This is my question to you. The Waqf Tribunal is completely weakened. The Tribunal has no power. If anybody can challenge and go to the High Court, then what is the role of the Tribunal? … (*Interruptions*)

Then, there is Section 108B which says that the rules will be made by the Central Government. If it is so, then what will be the role of the States? हर चीज़ में कोऑपरेटिव फेडरलिज़्म तो यह सरकार भूल ही गई है। Yesterday, during the discussion on GST, we faced the same issue. The hon. Finance Minister gave us a very detailed reply which I appreciate. But she asked us to not bring issues here and

go back to the States. Then, why are we elected here? Why do we have a Parliament if we have to go back to the States for everything?… (*Interruptions*) राज्यों की बात कोई सुने तब तो कोई बात हो न । That is the other problem. They ask us to write to the States. Then, why are we writing to the Ministers here? It has no value. How can you undermine the Central Government? This is supreme. … (*Interruptions*) I agree with you, but if my Minister does not come in the GST Council, what can I do? … (*Interruptions*) What can I do if we are not heard? … (*Interruptions*) How will it happen, Sir? … (*Interruptions*) So, my request is that in Section 108B, the States need to have their powers. Please do not take their powers away. … (*Interruptions*)

There should be equality before law. … (*Interruptions*) This country is about unity in diversity. … (*Interruptions*) Look at what is happening in Bangladesh. There is so much pain in Bangladesh. We are all very concerned about what is going on there. So, my point is that minorities should be protected in every country because they are lesser in numbers. So, I think, it is our moral duty to ensure this. I request the Government to clarify what the intent of the Government is. वक्फ बोर्ड में ऐसा क्या हुआ है कि अभी आपको यह बिल लाना है?

Sir, we object to this. Please withdraw this Bill. Let us have a more detailed discussion. There are Committees which are being formed. Let us have a discussion, and only then, bring in a Bill, which is fair and just in this country. In this Constitution, every citizen matters and counts. That is what is given to every citizen rightfully. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, एक बार फिर चेक कर लें कि इस बिल को छह तारीख को सर्कुलेट कर दिया गया था। आप अपने पोर्टल पर चैक कर लें, क्योंकि आप संसद के बारे में बोल रहे हैं, इसलिए में इस विषय को क्लियर कर रहा हूँ।

… (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (जोरहाट) : सर, हम आपको मीडिया एविडेंस दे देंगे। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपने कहा कि यह बिल सीधा मीडिया में आया और हमें सर्कुलेट नहीं किया, इसलिए मैं आपको बता रहा हूँ।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मीडिया में क्या-क्या बातें आती हैं, इसके लिए हमारी जिम्मेदारी नहीं है। हमारी जिम्मेदारी इतनी है कि बिल छह तारीख को सर्कुलेट हुआ है।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, it was not circulated on 6th. … (*Interruptions*)

SHRI E. T. MOHAMMED BASHEER (MALAPPURAM): Thank you very much, Sir, I vehemently oppose the very presentation of this Bill. As correctly pointed out by my learned friends, it is a clear violation of the Constitution. It is a violation of the Fundamental Rights enshrined in our Constitution under Articles 14, 15, 25, 26 and 30.

Sir, this Bill is ill-motivated. You have got dirty agenda with you. *....(Interruptions)* If this Bill is passed, the entire Waqf system will collapse. That is going to happen. Similarly, various bodies like the Waqf Board, the Waqf Councils, will have no existence. They will not have any value because all the powers vested with these bodies are captured by the Government and handed over to the District Collectors.

Sir, this Bill will spoil the secular nature of this country. Muslims cannot donate to the Hindu system, and they cannot donate to Waqf system. That is the restriction. This is what is happening in this country. You have forbidden that kind of a thing. At the same time, this will jeopardise the entire system of the Waqf Board and the Waqf Councils, if you pass that Bill.

Sir, what is going to happen? They will have no power. All the powers are going to be vested with the Collector. As per this Act, the Collector will be superior to the Chairman of the Waqf Board. That is the system the Government wants to bring in.

Sir, once this Bill is passed, the evacuation of the encroached properties will become impossible. That is the first thing that is going to happen. This Bill says that once the Government encroaches a land, and the Government building is situated in the Waqf Board's land, even after verifying it, it cannot be evacuated. In fact, you are encouraging encroachment on the Waqf land. That is another thing.

Sir, we can very well understand the Government's intention to weaken the powers of the Waqf administration. The Chairman and the members of the Waqf Board will have no power. In the parent Act related to the Waqf Board, there was a clause. What was that? The Members of the Waqf Board hail from various constituencies. There was a stipulation that they should be Muslims. But here, you are saying that there should be two non-Muslim Members. Even the name of a Muslim is not mentioned in this. It means that you want to encroach the entire system according to your liking. That is what is happening.

Sir, the Government is trying to do injustice to us. I was a Member of the 15th Lok Sabha. A JPC was constituted under the Chairmanship of Shri K. Rahman Khan. He made a wonderful report. It was very clear. There were a lot of good things in that. You are repealing all those things. After a lot of study, the Rahman Khan Committee recommended many things, and certain amendments were made accordingly. Now, you are repealing all those things. Instead of simplifying the system, you are harshly killing the system. Through this legislation, you are ruthlessly killing the Waqf system.

I urge that wisdom will prevail upon them. You must think about that. Do not poison this country in a different way. That is what you are doing. Your intention is to spoil this country and destroy the communal harmony. *....(Interruptions)* What is going on? You are putting both the Hindus and the Muslims in a watertight compartment. You may have that desire. But we will not allow this country to go in that direction. With these words, I conclude. Thank you.

SHRI K. RADHAKRISHNAN (ALATHUR): Sir, I strongly oppose the Waqf (Amendment) Bill on behalf of the Communist Party of India (Marxist).

Sir, this Bill is against our motto ‘Unity in Diversity’. This Bill has breached our Constitutional right to practise religion. This Bill has violated Articles 25, 26, 27, 28 and 30 of the Constitution. As per the Bill, the Waqf Board will become a nominated body. The only intention of this Bill is to demolish the waqf.

Before bringing this Bill, no consultation has been done by the Government with any State or with any Muslim or other organisations. So, we

demand that the Government should withdraw this Bill. If our request is not acceded to, then I would request the Government to send this Bill to the Standing Committee for wider consultations. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, आप नोटिस और नियम के तहत ही बोलते हैं।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Yes, Sir. My notice is there.

माननीय अध्यक्ष : आप रूल्स के तहत ही बोलते हैं।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Yes, Sir.

Sir, first of all, I would like to express our sincere thanks to the hon. Speaker. When a Bill is opposed on the ground that it is outside the legislative competence of this House, the Speaker has the authority to grant a full-fledged discussion. This is the first time, during my past experience, that you have allowed such a discussion under Rule 72(1) second *proviso*, and we are thankful to you for this.

Sir, I vehemently, very strongly oppose this Waqf (Amendment) Bill, 2024 under Rule 72(1) second *proviso* of the Rules of Procedure. I am suggesting four reasons for this. First, the provisions of the Bill violate Fundamental Rights envisaged in Articles 25 to 28 of the Constitution. Second, it violates Article 13(2) of the Constitution. Third, the Bill is against the basic feature of secularism enshrined in our Constitution. That cannot be altered because it is a basic feature of the Constitution. So, it cannot be altered or changed. The last one is that the objects and reasons narrated in the Statement of Objects and Reasons are not sufficient to bring a new legislation. These are the grounds on which I am opposing the introduction of this Bill.

Sir, the sole intention of the Waqf is the better administration of the Waqf Board properties. Waqf is a permanent dedication by any person of any moveable or immoveable property for any purpose recognised by the Muslim law. It is considered as a pious, religious and charitable activity. It is absolutely a religious activity which comes within the purview of Article 26 of the Constitution. This Government is intruding into the religious freedom of a particular community, and that too Muslim. The Government is particularly targeting the Muslim community. That is the real case.

Sir, if you go through the legislation - it is very interesting - you will find that they are disempowering the Waqf Board as well as the Council, and it is being declared by the Collector or the Government whether a property is a Waqf property or not. They are removing Section 104. Then, removing Section 40 means that there is no need for the Waqf Board. The Waqf Board becomes totally powerless. It means that they are dismantling the system. It is a total dismantle of the system. So, it is absolutely against the principles of the Constitution, and it lacks *bona fide* also.

Further, I would like to quote from Part III, Article 13 of the Constitution which talks of laws inconsistent with or in derogation of the Fundamental Rights. Article 13(2) reads:

> “The State shall not make any law which takes away or abridges the rights conferred by this Part and any law made in contravention of this clause shall, to the extent of the contravention, be void.”

Sir, I would like to say that the Government can get this Bill passed as they have got an absolute majority in the House, but I caution this House, and I caution the Government that if this Bill goes for a judicial scrutiny, definitely, it will be struck down on the Constitutional grounds as it is outside the legislative competence of this House. I am very sure about it. That is why we are strongly opposing it. As rightly said by Shri K. C. Venugopal, the reason behind this is the upcoming Assembly elections in the State of Maharashtra in particular, and in other States. … (*Interruptions*)

THE MINISTER OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI PIYUSH GOYAL): What is he saying? … (*Interruptions*)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Piyush Goyal ji, I am saying, the Statement of Objects and Reasons is lacking bona fides.

A very important thing is this. A person, who has been practicing for the last five years as Muslim, can only donate the property but the non-Muslims can participate in the administration. This is a total contradiction. It is totally against the principle of equality before law and equal protection of the law. Hence, I appeal to the Government to withdraw the Bill. If you want to insist on this Bill, kindly send it to some Committee for a close scrutiny of the Bill and let us discuss it with the stakeholders. Then only it will be taken into consideration. So, I strongly oppose the introduction of the Bill. Thank you very much, Sir.

*__DR. THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM):__ Hon Speaker Sir, Vanakkam. At the stage of introduction, I strongly oppose this Bill. This Bill is

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

introduced with an intention to spoil the unity of our country and affect the harmony existing among our people.

The effort to portray the Muslims who live with Indianness in them, as foreigners is indeed a matter of serious concern. Interfering in their freedom is totally unconstitutional. The Government is trying in a planned way to snatch away all the rights given to them as per Constitution.

We are aware of the fact that the Waqf Board has been functioning independently over a long period of time. Every religion has its own freedom. When the Constitution of India upholds secularism, this Government, if it takes the side of a religion, and interfere in the freedom of another religion, then it should be viewed as a dangerous situation.

This can spoil the unity and integrity of our people. Therefore, on behalf of Viduthalai Siruthaigal Katchi, I oppose this Amendment Bill at its introduction stage. I urge for withdrawal of this Bill or request to send this Bill for the consideration of a Consultative Committee. Thank you.

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Sir, I have given a notice under Rule 72 to oppose the Waqf (Amendment) Bill, 2024. I oppose the introduction of the Bill under Rule 72(2) on the grounds that this House does not have the competence to make these amendments. This Bill patently violates the principles provided in Articles 14, 15, and 25. It is both discriminatory and arbitrary. It is a grave attack on the basic structure of the Constitution as it violates the principle of judicial independence and separation of powers.

One thing has to be understood that the waqf management of a property is an essential religious practice for Muslims. By denying legal recognition to waqf-alal-aulad under clause 4 and waqf by user under section 3(r)(1), the Government has sought to severely restrict how Muslims can manage their waqf property. In fact, the Hindu Endowment Boards – I challenge – are recognised even by usage and custom. Here, you are asking for documentation. No existing law, whether non-religious or personal, limits the right of a person to will their property or dispose it. But what you are doing over here is that a Hindu can give his complete property to his daughter or son through will. I, as a Muslim, cannot do it. I can give only one-third. I can gift but I cannot give it in the name of 'Allah Subhanahu wa Ta'ala'. Now, you are stopping me from praying. What you are doing is that you are restraining waqf-alal-aulad, which is discriminatory and violative of Article 25. There is no limit to will property or dispose it. To insist that a person has practiced Islam for five years… (*Interruptions*) माननीय अध्यक्ष जी, आप मुझे दो मिनट दीजिए, आपने सबको दिए हैं।… (व्यवधान) अगर कल कोई बोलेगा कि मैं पांच साल से इस्लाम प्रक्टिस नहीं कर रहा हूं, कौन डिसाइड करेगा? If there is a new convert, does he have to wait for five years to give his property to waqf? Is it not a violation of right to freedom of religion?

Another point is that no such provision exists for the Hindu endowments or for the Sikh Gurudwara Prabhandhak Committees. The irony of the amendments is that non-Muslims can become member of the CWC and SWB, but he cannot dedicate waqf.

As regards arbitrariness, the existing law protected the status of the registered waqf properties and it has been replaced. By empowering the Collector to determine the title, you are violating the principles of natural justice that one may not be a judge in their own cause.

Under Section 61 if the DM says to Mutawalli that make this masjid as a Government property, then, you know non-compliance is a punishable offence. This is against separation of powers, which is part of the basic structure. This Bill excludes the tribunals' decisions from being final. The Collector has been replaced by the tribunal. Who is going to sit in the tribunal? It is a retired Government judge and a retired Government employee. How can the nominee be a part of this composition? … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आप बाद में डिटेल में बोल देना।

… (व्यवधान)

श्री असादुद्दीन ओवैसी : सर, मैं खत्म कर रहा हूं। In the R. Gandhi case of 2010, the Supreme Court had held that only the Secretary-level officers can be appointed as technical members in the tribunals. Section 83 states that a Joint Secretary has been added to the tribunal.

Waqf properties are not public properties. By removing Waqf by user, this Government wants to take over dargah, masjid and waqf properties. Take the example of Section 107 where it has been made more difficult to recover the encroached waqf properties. Further, Section 37 removes protection to waqf properties, and Section 40 is a prejudicial amendment. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : इमरान मसूद जी।

… (व्यवधान)

श्री असादुद्दीन ओवैसी: सर, केवल आधा मिनट और दे दीजिए । सरकार कह रही है कि हम महिलाओं को दे रहे हैं । मुझे यकीन है कि आप बिलकिस बानो को और जकिया जाफरी को मेंबर बनाएंगे । मैं आपसे जानना चाहता हूं कि यह जो बिल आप ला रहे हैं, इससे आप देश को बांटने का काम कर रहे हैं, न कि जोड़ने का । आप दुश्मन हैं मुसलमानों के, उसका सबूत यह बिल है । धन्यवाद।

श्री इमरान मसूद (सहारनपुर) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं वक्फ (संशोधन) विधेयक, 2024 के इंट्रोडक्शन का विरोध करता हूं। हम लोग संविधान की कसम खाकर यहां आए हैं और संविधान की धज्जियां इस विधेयक से उड़ाने का काम किया जा रहा है । आर्टिकल 15 में धर्म, नस्ल, जाति, लिंग, जन्म स्थान के आधार पर भेदभाव न करना बताया गया है। मैं आपकी हंसी को समझ रहा हूं, लेकिन यह बहुत गंभीर और महत्वपूर्ण विषय है। अभी हमारे माननीय सदस्य कह रहे थे कि मंदिर और मंदिर के मसलों में फर्क नहीं कर पा रहे हैं। मैं बताना चाहता हूं कि वक्फ बोर्ड मस्जिदों के प्रबंधन करने का काम करता है। इसके तहत ही सारी की सारी मस्जिदें आती हैं। वक्फ बोर्ड की शक्तियों को आप खत्म करके डीएम राज लाकर उन तमाम प्रॉपर्टीज, जो पूरे देश के अंदर लगभग 8 लाख प्रॉपर्टीज वक्फ बोर्ड के पास है, उनको खुर्द-बुर्द कराने की जो साजिश ये कर रहे हैं, उन साजिशों को आप बल देने का काम कर रहे हैं।

महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि धारा 9 के तहत सीडब्ल्यूसी संरचना में बदलाव किया गया है, उस संबंध में बताना चाहता हूं कि बंदोबस्ती प्रबंधन के अंदर जब दूसरे धर्म का व्यक्ति शामिल नहीं किया जा सकता, तो वक्फ बोर्ड में यह शर्त क्यों लगाई जा रही है? आप अगर शर्त लगा भी रहे हैं, तो मैं पूछना चाहता हूं कि पूरे देश के अंदर वक्फ की प्रॉपर्टी पर कब्जे हुए हैं, उनको मुक्त कराने का कानून लाते, ताकि वहां पर हम लोग शिक्षण संस्थाएं चलाते । जिस आदमी ने अपनी प्रॉपर्टी वक्फ के नाम की, वह इस इस नीयत के साथ की ताकि आने वाली नस्लों में खुदा के अंदर फलाह के काम किये जा सकते हैं। उन फलाही कामों के लिए…

माननीय अध्यक्ष : ओके, श्री जी.एम. बालयोगी जी।

… (व्यवधान)

श्री इमरान मसूद : सर, एक मिनट दे दीजिए।

माननीय अध्यक्ष : एक सेकेंड भी नहीं। श्री जी.एम. हरीश बालयोगी।

… (व्यवधान)

श्री इमरान मसूद : सर, मैं एक मिनट में कनक्लूड कर रहा हूं।

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट, ठीक है, आप कनक्लूड करें।

… (व्यवधान)

श्री इमरान मसूद : सर, मैं कनक्लूड कर रहा हूं। इसमें धारा 40 को हटाने का काम किया गया। सर्वोच्च न्यायालय की सिविल अपील संख्या-7812,7814 ऑफ महाराष्ट्र राज्य वक्फ बोर्ड बनाम शेख युसुफ भाई चावला व अन्य के तहत धारा 40 के प्रावधानों की अपने फैसले में 170 के अंदर स्पष्ट रूप से माना कि यह बहुत अच्छा कानून है। आप सर्वोच्च न्यायालय के आदेश के बावजूद इसे हटाना चाहते हैं। यह सीधे-सीधे कानून के खिलाफ है, फर्जी है। आप संविधान की धज्जियां उठाने का काम कर रहे हैं। हम इसका पुरजोर विरोध कर रहे हैं। आप सर्वोच्च न्यायालय के आदेश के बावजूद इसको हटाना चाहते हैं।

मान्यवर, यह सीधे-सीधे कानून के खिलाफ फर्जी है। मैं कहना चाहता हूं कि आप संविधान की धज्जियां उड़ाने का काम कर रहे हैं। हम इसका पुरजोर विरोध करेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद। … (व्यवधान)

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, we appreciate the concern with which the Government has brought this Bill. The properties and lands for the religious purpose have been donated in every religion. The purpose of the donors needs to be protected. … (*Interruptions*) I would request you to allow me to speak.

माननीय अध्यक्ष: आप बोलिए।

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI: The purpose of the donors needs to be protected. But when the purpose and the power get misused, it becomes the responsibility of the Government to bring in reforms and introduce transparency in the system. There is a requirement for the Government to regulate and streamline the purpose. It is with this idea the Bill has been brought. We support it. We believe that the registration of the property as proposed in this Bill is going to help the poor Muslims and women in the country by bringing transparency.

However, if a wider consultation is required to remove misconception, avoid wrong information that is spreading and educate people on the purpose of this Bill, we have no problem in sending it to the Select Committee.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मेरे पास बहुत सारे नोटिस आए हैं। सभी सदस्य अपनी एक-एक मिनट में बात कह दीजिए।

अखिलेश क्या आप बोलना चाहते हैं?

श्री अखिलेश यादव (कन्नौज) : माननीय अध्यक्ष, मैं आपको बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं। माननीय सदस्य एन.के.प्रेमचन्द्रन जी ने जो कहा और अन्य माननीय सदस्यों ने जो कहा, मैं उससे अपनी बात को जोड़ता है। यह जो बिल इंट्रोड्यूस हो रहा है, यह बहुत सोची-समझी राजनीति के तहत हो रहा है। जब लोकतांत्रिक तरीके से चुने जाने की प्रक्रिया पहले से है तो उसको नॉमिनेट क्यों किया जा रहा है? वहीं जहां अन्य धार्मिक मसले हैं, बॉडीज हैं, उनमें कोई गैर-बिरादरी का नहीं आता है। वक्फ बोर्ड में गैर-मुस्लिम को शामिल करने का क्या औचित्य बनता है?

अध्यक्ष महोदय, अगर हम इतिहास के पन्नों को पलटें, अगर आप जिलाधिकारी को सब ताकत दे देंगे, मैं उन इतिहास के पन्नों को नहीं पलटना चाहता हूं कि एक जगह पर एक

जिलाधिकारी ने क्या किया था, जिसकी वजह से आज और आने वाली पीढ़ी तक को भी सामना करना पड़ा। मैं नाम नहीं लेना चाहता हूं। … (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, सच्चाई यह है कि भाजपा अपने हताश, निराश और चंद कट्टर समर्थकों के तुष्टिकरण के लिए यह बिल लाने का काम कर रही है। … (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, आज तो हमारे-आपके अधिकार कट रहे हैं। याद कीजिए मैंने आपसे कहा था कि आप लोकतंत्र के न्यायाधीश हैं। … * … (व्यवधान) मैं इस बिल का विरोध करता हूं। … (व्यवधान)

गृह मंत्री; तथा सहकारिता मंत्री (श्री अमित शाह) : अध्यक्ष महोदय, ये पीठ व आसन का अपमान कर रहे हैं।

अखिलेश जी, अध्यक्ष के अधिकार सिर्फ विपक्ष के नहीं हैं, पूरे सदन के हैं। इस तरह की गोल-मोल बात आप नहीं कर सकते हैं। … (व्यवधान) आप अध्यक्ष के अधिकार के संरक्षक नहीं हैं। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट प्लीज।

… (व्यवधान)

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष महोदय, यह बिल इसलिए लाया जा रहा है, क्योंकि अभी-अभी ये हारे हैं। दरअसल ये चाहते हैं … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ओके ।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी बात रिकॉर्ड में नहीं जा रही है।

… (व्यवधान) …**

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, प्लीज बैठ जाइए।

---

* Not recorded as ordered by the Chair.

** Not recorded.

मैं आपसे आग्रह करता हूं, आप वरिष्ठ सदस्य हैं और कुछ नए सदस्य भी यहां हैं। कृपया हमेशा इस बात का ध्यान रखें कि आसन और संसद की आंतरिक व्यवस्था पर कोई टिप्पणी नहीं करनी चाहिए।

… (व्यवधान)

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष महोदय, मैं तो चाहता हूं कि आपको ज्यादा अधिकार मिले।

माननीय अध्यक्ष : यह मेरी इस सदन से अपेक्षा है। मुझे लगता है कि वरिष्ठ सदस्य तो इस अपेक्षा पर खरे उतरेंगे कि कभी सदन और विशेष रूप से आसन पर कभी व्यक्तिगत टिप्पणियां नहीं करनी चाहिए।

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष महोदय, मैं चाहता हूं कि आपको और ज्यादा अधिकार मिलें।

माननीय अध्यक्ष : श्री कल्याण बनर्जी, आप वकील हैं।

… (व्यवधान)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, I am opposed to the introduction of this legislation. … (*Interruptions*) First of all, this is beyond the legislative competence of the Central Government to make the amendment in respect of land title which falls under the Seventh Schedule. Property is the subject which can be decided by the civil courts, and not by any other authority. I want to ask this question. Under which law has this power been given to the Central Government to decide the title of the property? How can it be done? Civil law will be taken away. … (*Interruptions*) This Bill is completely contrary to the Constitutional morality. … (*Interruptions*) This Bill suffers from maliciousness. … (*Interruptions*) It is a malicious legislation because this Bill is targeting the Muslims of this country. … (*Interruptions*) This cannot be tolerated. … (*Interruptions*) There are number of reasons … (*Interruptions*)

Sir, give me just one minute, and not even one minute, give me just 15 seconds. … (*Interruptions*) Sir, before the elections, there was an attempt in the country to make the country a Hindu Rashtra, which has been rejected by the people of this country. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : श्री मियां अल्ताफ अहमद जी।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, एक मिनट के लिए सभी बैठ जाइए।

माननीय सदस्यगण, मैं आपसे आग्रह कर रहा हूं कि पुरःस्थापित किए जाने वाले विधेयक के विषय में नियम 72 कहता है। प्लीज आप बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, एक मिनट के लिए बैठ जाइए। अभी आप मेरी पूरी बात सुनिए।

श्री मियां अल्ताफ अहमद (अनन्तनाग-राजौरी) : महोदय, एक मिनट का समय दीजिए।

माननीय अध्यक्ष : आप प्लीज बैठ जाइए। अगर लिस्ट में आपका नाम होगा, तो मैं आपको बोलने का मौका दूंगा।

> "नियम 72 कहता है कि यदि किसी विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति के प्रस्ताव का विरोध किया जाए, तो अध्यक्ष द्वारा, यदि ठीक समझा जाए, प्रस्ताव का विरोध करने वाले सदस्य और प्रस्ताव को पेश करने वाले सदस्य द्वारा संक्षिप्त वक्तव्य दिए जाने की अनुज्ञा देने के बाद बिना अग्रेतर वाद-विवाद के बाद प्रश्न को रखा जा सकेगा।
>
> परंतु जब इस प्रस्ताव का इस आधार पर विरोध किया जाए कि वह विधेयक ऐसे विधान का सूत्रपात करता है, जो सभा की विधायनी क्षमता (लेजिस्लेटिव कॉम्पिटेंसी) से परे है, तो अध्यक्ष द्वारा उस पर पूर्ण चर्चा की अनुज्ञा दी जा सकेगी।"

मेरा आपसे आग्रह है कि आप सब वरिष्ठ सदस्य हैं, नियम के तहत अपनी बात को संक्षिप्त में रख दें। जब इस पर डिटेल में चर्चा होगी, तब निश्चित रूप से आपको पर्याप्त समय और पर्याप्त अवसर मिलेगा।

श्री मियां अल्ताफ अहमद जी।

14.00 hrs

श्री मियां अल्ताफ अहमद : मैं आपका बहुत मशकूर हूं। जो बिल यहां पर लाया जा रहा है और जिसको पास करने की कोशिश की जा रही है, इससे जो भी सेक्युलर लोग हैं, उनको खदशात है और खास तौर पर जो मुस्लिम कम्युनिटी है, उसको खदशात है। इस हाउस में कोई भी किसी भी पार्टी का हो, उसको यह बात याद रखनी चाहिए कि अगर हिन्दुस्तान को पूरी दुनिया में जाना जाता है, तो अपने सेक्युलरिज्म के लिए जाना जाता है, अपनी जम्हूरियत के लिए जाना जाता है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप भाषण मत दीजिए।

श्री मियां अल्ताफ अहमद : सर, वह आजाद अदलिया के लिए जाना जाता है, आजाद मीडिया के लिए जाना जाता है।

माननीय अध्यक्ष : आप भाषण मत दीजिए।

श्री मियां अल्ताफ अहमद : आप इस तरह का बिल लाकर इस मुल्क की इमेज खराब कर रहे हैं। इससे मुसलमानों के खदसात बढ़ रहे हैं। मेहरबानी कीजिए और ऐसी चीजें मत कीजिए। इस मुल्क को मुत्तहिद रखिए, तभी यह मुल्क तरक्की करेगा।

SHRI P. V. MIDHUN REDDY (RAJAMPET): Thank you, Sir. I rise to oppose the introduction of this Bill. There are a lot of concerns of the Muslim community. So, we want the Muslim community to be taken into consideration before this Bill goes any further. I fully agree with the concerns raised by Owaisi ji. I think, they need to be addressed. Thank you for this opportunity.

[*]SHRI SUBBARAYAN K. (TIRUPPUR): Hon. Speaker, Vanakkam. On behalf of Communist Party of India, I strongly oppose this Bill. This Bill is unconstitutional. I humbly want to remind the Government that it is also their duty to ensure that the Bill which is being legislated should not be unconstitutional. Therefore, even after knowing this Bill is clearly invalid as per Constitution, they are introducing it. It is evident from their actions that they have lost the rightful status to guide the democratic and political set-up of the country. Not only that, they are targeting Muslims to make them victims. Muslim had sacrificed their valuable lives during the nation's freedom struggle. It is highly condemnable to know that such Muslims are being targeted by those who never ever participated in the nation's freedom struggle. I therefore oppose this Bill and want it referred to the Joint Parliamentary Committee.

Thank you,

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण) : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद। मैं यहां पर अपनी पार्टी शिव सेना की ओर से इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। … (व्यवधान) यहा पर कुछ लोग सिर्फ पॉलिटिसाइज करने का काम कर रहे हैं। जाति का नाम, धर्म का नाम लेकर इस बिल का यहां पर विरोध कर रहे हैं। मुझे लगता है कि *… (Interruptions) …* [**] ...... on all of you. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज।

… (व्यवधान)

---

[*] English translation of the speech originally delivered in Tamil.

[**] Not recorded.

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे : अध्यक्ष महोदय, इस देश में एक ही कानून चलेगा। आपको अलग कानून क्यों चाहिए? इस बिल को लाने का मकसद एक ही है – ट्रांसपेरेंसी और अकाउंटेबिलिटी। मुझे लगता है कि जिस तरीके से इन्होंने पूरे देश में संविधान के नाम पर भ्रम फैलाने का काम किया, फिर से आज इस बिल के नाम पर भ्रम फैलाने का काम ये अपोज़िशन पार्टीज़ कर रही हैं। यहां पर सभी लोग सेक्युलरिज्म के बारे में बात कर रहे हैं। मैं इनको याद दिलाना चाहूंगा कि जब इनकी सरकार थी, तब महाराष्ट्र के मंदिर चाहे उसमें शिरडी हो, कोल्हापुर का महालक्ष्मी मंदिर हो, तुलजापुर मंदिर हो, वहां पर एडमिनिस्ट्रेटिव बैठाने का काम भी इन्होंने ही किया था। ... (व्यवधान) उस समय इनको सेक्युलरिज्म याद नहीं आया, तब इनको फैडरलिज्म याद नहीं आया। जब यह देश एक कानून से चलेगा तो यहां पर अलग कानून की जरूरत क्यों है? यहां ज्यूडिशियरी और कोर्ट पर इनको विश्वास नहीं है। मैं यहां पर इन लोगों को यह भी याद दिलाना चाहूंगा कि इस बिल में मुस्लिम महिलाओं को रिप्रेजेंटेशन देने का काम सरकार ने किया है। मैं इनको वर्ष 1986 में लेकर जाना चाहूंगा। जब शाहबानो को इस सदन में न्याय देने का काम किया, उस न्याय को छीनने का काम, मुस्लिम महिलाओं को पीछे धकेलने का काम भी इन्होंने किया, इनकी गवर्नमेंट ने किया। यहां पर बात कर रहे हैं कि कलेक्टर को पूरी अथॉरिटी दी जाएगी तो मुझे लगता है कि यह देश एक कानून पर चलता है। जब कश्मीर से 370 हटाया गया, तब भी इन्होंने विरोध किया था। जब तीन तलाक हटाया गया था, तब भी इन्होंने विरोध किया था। ... (व्यवधान) और आज फिर से, इस बिल का विरोध करने का काम कुछ चुनिंदा लोग कर रहे हैं।

महोदय, इस बिल को लाने की जरूरत क्यों पड़ी? वक्फ बोर्ड थर्ड लार्जेस्ट लेण्ड होल्डर है। पूरे देश में वक्फ की जमीन को लेकर 85 हजार से ज्यादा मुकदमे चल रहे हैं और 165 से ज्यादा मुकदमे सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट में हैं।... (व्यवधान) मुझे लगता है कि इस बिल से वक्फ में सुधार होगा, अच्छा डेवलपमेंट होगा। वहां स्कूल्स बनें, कॉलेज बनें और अस्पताल बनें, लेकिन यह सब इनको नहीं चाहिए... (व्यवधान) यह लोग अपने वोट बैंक को खुश करने के लिए, एक समाज को खुश करने के लिए यहां इस बिल का विरोध कर रहे हैं। मैं इस बिल का स्वागत करता हूं। जो लोग

इस बिल का विरोध कर रहे हैं, वे इस बिल का समर्थन करें। मुस्लिम समाज को पीछे धकलने का काम आप लोग कर रहे हैं। मुस्लिम महिला, मुस्लिम बच्चे और मुस्लिम समाज को सपोर्ट करने का काम करें।

श्री गौरव गोगोई (जोरहाट) : महोदय, यह बहुत नाजुक विषय है और सदन में माननीय सदस्यों ने अपनी पीड़ा व्यक्त की है। मैं चाहूंगा कि सरकार उसका संज्ञान ले। संविधान के आर्टिकल 15, 25, 26, 29 और 30 का संज्ञान ले। यह कानून सीधे-सीधे धर्म और आस्था से जुड़ा हुआ है। इसलिए इसको लेकर जल्दबाजी नहीं करनी चाहिए। वक्फ को इस्लाम के लोग मानते हैं। जिनके दिल में करूणा है और जो समाज के प्रति कर्तव्यबद्ध हैं, वे इस रास्ते को अपनाते हैं। इसीलिए उनके प्रति हमें संवेदनशील होना चाहिए। यहां अपनी ताकत का अहंकार नहीं आजमाना है। हर धर्म में यह प्रावधान है, चाहे हिन्दू हो, सिख हो, जैन हो, बौद्ध हो और चाहे इसाई हो, कि समाज में जो लोग कर्तव्यबद्ध हैं, वे लोग दान करना चाहते हैं तो इस दान की भावना को समझें। इस दान की भावना को राजनीतिक रूप से नहीं देखना चाहिए। यह बिल विश्वासजनक नहीं है, क्योंकि जो संविधान को बदलना चाहते हैं, जो लोगों की पहचान कपड़ों से करते हैं, उन लोगों पर विश्वास नहीं किया जा सकता है, इसलिए हम इस बिल का विरोध करते हैं।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैंने सभी दलों के प्रमुख लोगों को बोलने का पर्याप्त समय दिया है। सभी ने अपनी-अपनी बात यहां रखी है। अब मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस पर जवाब दें।

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : अध्यक्ष महोदय, कई माननीय सदस्यों ने इस महत्वपूर्ण बिल पर बोलने के लिए आपको नोटिस दिया और उसको एडमिट करके आपने उनको बोलने का मौका दिया।… (व्यवधान)

महोदय, सबसे पहले तो उनका नोटिस क्यों स्टेंड नहीं करता है और जो भी उन्होंने यहां ऑबजैक्शंस रेज़ किए हैं, यहां उसको एडमिट क्यों नहीं करना चाहिए, इसके लिए मैं संक्षेप में बताना चाहता हूं। आज जितने भी इश्यूज़ यहां उठाए गए हैं, उन सभी का विस्तार से और एक-एक पॉइंट से

जवाब देना चाहूंगा। मैं यह मानता हूं कि मेरी बात को ध्यान से सुनने के बाद अंत में इन्होंने जो भी आशंकाएं व्यक्त की हैं या गलत तरीके से यहां बातें बतायी गयी हैं, मैं सभी आशंकाओं को दूर करूंगा। मुझे सिर्फ उम्मीद ही नहीं, यकीन है कि इस बिल के बारे में पूरी जानकारी प्राप्त करने के बाद इस हाउस के जितने मेम्बर्स हैं, सब इस बिल का समर्थन जरूर करेंगे।

अध्यक्ष महोदय, इन्होंने सबसे पहले यहां पर कॉम्पिटेंसी का मुद्दा उठाया है। मैं पूरी जिम्मेदारी के साथ आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूँ कि इस बिल में आर्टिकल 25 से लेकर 30 तक जो भी प्रावधान है, उसके तहत किसी भी रिलीजियस बॉडी को जो फ्रीडम है, उसमें किसी तरह का हस्तक्षेप नहीं किया गया है और न ही संविधान के किसी भी अनुच्छेद का उल्लंघन किया गया है।

अध्यक्ष महोदय, मैं सुप्रीम कोर्ट के एक केस का हवाला देना चाहूंगा। ब्रह्मचारी वर्सेज स्टेट ऑफ वेस्ट बंगाल का यह केस है। इसमें सुप्रीम कोर्ट ने क्लियर्ली रिलीजियस डेनोमिनेशन के बारे में रूलिंग दी है। उस रूलिंग के तहत कहा गया है कि Waqf Board does not fall within the purview of Articles 25 and 26 of the Constitution of India.

दूसरा, इसमें हमने जो ब्रॉड बेस्ड किया है, उसके तहत आप किसी के हक को छीनना तो छोड़ दीजिए, जिनको हक नहीं भी मिला है, उनको हक देने के लिए यह बिल लाया गया है। इसमें महिलाओं के लिए, बच्चों के लिए और मुसलमान समाज में जो पिछड़े हैं, जिनको आज तक कभी मौका नहीं मिला, जिनको दबाकर रखा हुआ है, उनको जगह देने के लिए यह बिल लाया गया है।

अध्यक्ष महोदय, आज का जो विषय है, जिस पर हम चर्चा कर रहे हैं, वह संविधान की कनकरेंट लिस्ट एंट्री नम्बर 10 और 28 में है। ... (व्यवधान) इसीलिए इस बिल को पेश करने का पूरा लेजिस्लेटिव कॉम्पिटेंस इस सदन के पास है, भारत सरकार के पास है।

अध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैंने कहा है कि मैंने सबके पॉइंट्स को नोट किया है। हमने सबके कन्सर्न को भी नोट किया है। मैं बारी-बारी से जवाब देना चाहता हूँ। यह वक्फ अमेंडमेंट बिल पहली बार इस सदन में पेश नहीं किया गया है। अंग्रेजों के जमाने से लेकर तथा उससे पहले के लंबे

इतिहास में मैं नहीं जाना चाहता हूँ, लेकिन आजादी के बाद सबसे पहले यह एक्ट सन् 1954 में लाया गया। उसके बाद इसमें कई अमेंडमेंट हुए हैं। काफी अमेंडमेंट होने के बाद, चूँकि मैं पहले के इतिहास में नहीं जा रहा हूँ, लेकिन आज हम इस सदन में जो अमेंडमेंट लाने जा रहे हैं, वह वक्फ एक्ट, 1995 का है, जिसको वर्ष 2013 में अमेंड किया गया था। वर्ष 2013 में इसमें अमेंडमेंट लाकर पूरे वक्फ का जो इंटेंशन और पर्पज था तथा लोगों को उससे उम्मीद थी कि जो अमेंडमेंट लाया गया है, उससे कुछ फायदा मिलेगा, लेकिन उसको उल्टा करके वर्ष 2013 में ऐसा प्रावधान डाला गया था, जिसकी वजह से आज हमें यह अमेंडमेंट इस सदन में लाना पड़ रहा है।

अध्यक्ष महोदय, वर्ष 1995 के वक्फ अमेंडमेंट एक्ट में जो भी प्रावधान लाया गया था, उसका कई लोगों ने अलग-अलग तरीके से असेसमेंट किया। उसमें देखा गया कि वर्ष 1995 का वक्फ अमेंडमेंट बिल क्या ठीक है, काफी है, जिस पर्पज के लिए लाया गया, वह सॉल्व हो रहा है या नहीं हो रहा है। कई कमेटियों ने, कई लोगों ने इसका पूरा एनालिसिस किया है। मैं उसका पूरा ब्यौरा आपके सामने रखूंगा, लेकिन मैं यह बताना चाहता हूँ कि उसमें यह पाया गया है कि वर्ष 1995 का वक्फ अमेंडमेंट एक्ट बिल्कुल असक्षम रहा है और जिस पर्पज के लिए यह एक्ट लाया गया था, वह पर्पज सॉल्व नहीं हो रहा था। इसमें कई गलतियां पाई गई हैं। उसके लिए कुछ कदम उठाए गए हैं।

अध्यक्ष महोदय, मैं आज इस सदन में आपके माध्यम से खासकर कांग्रेस पार्टी को कहना चाहता हूँ कि यह अमेंडमेंट आज सरकार इस सदन में ला रही है। एक तरीके से आप लोगों ने जो भी कदम उठाया, आपने जो भी चाहा, वह आप नहीं कर पाए, लेकिन उसी चीज को करने के लिए हमने आज यह अमेंडमेंट प्रपोज किया है।

जब मैं इसका विवरण दूंगा, मैं आपके सामने बात रखूंगा तो उससे आप बिल्कुल सहमत होंगे। दूसरी बात यह है कि हम सभी चुने हुए प्रतिनिधि हैं। मैं अपना तर्क रखने से पहले बताना चाहता हूं कि आप इस बिल का समर्थन कीजिए। आपको करोड़ों लोगों की दुआ मिलेगी। अगर आप विरोध करेंगे, चंद लोग पूरे वक्फ बोर्ड पर कब्जा किए हुए हैं। आम मुसलमान लोगों को न्याय, इंसाफ नहीं मिला, उसे सही करने के लिए यह बिल लाया गया है। इतिहास में यह दर्ज होगा कि इस बिल का

किसने समर्थन किया है और किसने विरोध किया है । इतिहास में नाम दर्ज होगा ।... (व्यवधान) इसलिए इस बिल का विरोध करने से पहले आप करोड़ों गरीब महिलाओं, बच्चों और गरीब मुसलमानों के बारे में सोचिएगा ।... (व्यवधान)

सर, मैं सबसे पहले खामियों के बारे में बताना चाहता हूं । मैं सिर्फ 1995 अमेंडमेंट ऐक्ट के बारे में नहीं कह रहा हूं । हम से पहले कांग्रेस के जमाने में भी इस मुद्दे को लेकर कई कमेटियां और अलग-अलग जगहों पर इसके बारे में विवरण दिया गया है । सर, सबसे पहले वर्ष 1976 में वक्फ इंक्वायरी रिपोर्ट पेश की गई और इसमें जो बड़ा रिकमेंडेशन आया, उसे मैं पढ़ कर सुनाना चाहता हूं । वर्ष 1976 वक्फ इंक्वायरी रिपोर्ट में कहा गया है कि सारा वक्फ बोर्ड मुतवल्लियों के कब्जे में चला गया है, उसको डिसिप्लिन करने के लिए प्रॉपर कदम उठाए जाने चाहिए । 1976 वक्फ इंक्वायरी रिपोर्ट की दूसरी रेकमेंडेशन है कि लिटिगेशंस और आपस में मतभेद इतने ज्यादा हैं, उनको सरल करने के लिए ट्राइब्यूनल सिस्टम का गठन होना चाहिए । ये उस समय की रिकमेंडेशंस थीं । उसमें तीसरा पॉइंट ऑडिट एंड एकाउंट्स के बारे में कहा गया है । वक्फ बोर्ड में ऑडिट और एकाउंट्स का तरीका प्रॉपर नहीं है, उसका पूरा प्रबंधन होना चाहिए । यह उस समय की रिपोर्ट में कहा गया है । आखिरी में, it recommended for the reforms in the category of Waqf-alal-aulad. बच्चों के लिए हम जो वक्फ देते हैं, उसमें सुधार लाना चाहिए, यह वर्ष 1976 की रिपोर्ट में कहा गया है ।

सर, आज मैं विस्तार में दो कमेटियों के बारे में बताना चाहता हूं । ये दो कमेटियां कांग्रेस के समय में ही बनाई गई थीं । सबसे पहले, हाई लेवल कमेटी अंडर जस्टिस राजिन्द्र सच्चर, यह वर्ष 9 मार्च, 2005 में गठित की गई थी । उस समय यूपीए की सरकार आ चुकी थी । यह स्पेसिफिक मुसलमानों के वेलफेयर के लिए गठित की गई । सच्चर कमेटी की जो रिपोर्ट है, वह हम सभी को मालूम है । मैं सिर्फ रेलेवेंट पोर्शन के बारे में बताना चाहता हूं । सच्चर कमेटी की पहले रेकमेंडेशन में कहा गया है कि वक्फ बोर्ड की 4.9 लाख रजिस्टर्ड वक्फ प्रॉपर्टीज से सिर्फ 163 करोड़ रुपए ही वार्षिक आमदनी जेनरेट होती है । यह किसी भी रूप से जस्टिफाई नहीं किया जा सकता है । इसको

एफिशिएंट तरीके से, मार्केट के तरीके से, जिस तरीके से सारे वक्फ प्रॉपर्टीज को मैनेज होना चाहिए, उस समय सच्चर कमेटी ने कहा है, प्रॉपर्टीज से पर एनम 12 हजार करोड़ रुपए मिलता, लेकिन उस समय 162 करोड़ रुपए जेनरेट हो रहा था। इसके साथ-साथ, मैं यह भी कहना चाहता हूं, क्योंकि कमेटी की रिपोर्ट है। हम ने माइनॉरिटी अफेयर्स मिनिस्टर होने के नाते स्टडी की है। टोटल 8 लाख 72 हजार 320 वक्फ प्रॉपर्टीज़ हैं, हमारा जो वामसी (WAMSI) पोर्टल है, उससे पूरा डिटमिन नहीं किया जा सकता है। लेकिन उसकी मार्केट वैल्यू, सच्चर कमेटी ने जो कहा है, उससे कहीं गुना अधिक होने की संभावना है। यह एक आम अंडरस्टैंडिंग की बात है। सब को मालूम है कि वक्फ बोर्ड के पास कितनी प्रॉपर्टीज़ हैं और कितनी आमदनी है?

दूसरा, सच्चर कमेटी की रिकमंडेशन है, यूपीए के समय में ही आपने उस कमेटी की रिपोर्ट को एक्सेप्ट किया। उसमें कहा गया कि अभी जो मौजूदा वक्फ बोर्ड है, उसको ब्रॉड बेस किया जाना चाहिए। जो लोग मैम्बर होते हैं, जो लोग इस वक्फ बोर्ड में हैं, वे काफी नहीं हैं। इसलिए इसका ब्रॉड बेस होना चाहिए, रिप्रेजेंटेशन ज्यादा होनी चाहिए। सच्चर कमेटी की रिपोर्ट का यह पहले नंबर का पॉइंट है।

सर, सेंट्रल वक्फ काउंसिल और स्टेट वक्फ बोर्ड में दो महिलाएं होनी चाहिए। यह भी सच्चर कमेटी की रिकमंडेशन है। सेंट्रल वक्फ काउंसिल में जो सेक्रेटरी होते हैं, वह जॉइंट सेक्रेटरी, गवर्नमेंट ऑफ इंडिया लेवल के स्तर का ऑफिसर होना चाहिए। उसमें जो अंडर सेक्रेटरी, जूनियर लेवल का ऑफिसर बनाया है, उसके रैंक को जॉइंट सेक्रेटरी के लेवल तक उठाना चाहिए। यह उसी कमेटी की रिपोर्ट में आया है। स्टेट में जो वक्फ बोर्ड है, उसमें क्लास वन ऑफिसर होना चाहिए। सच्चर कमेटी ने सीधा-सीधा यह कहा है कि प्राथमिकता महिलाओं और बच्चों को दी जानी चाहिए। मैं आज जो बिल आपके सामने पेश कर रहा हूं, यह उसी सच्चर कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार सेंट-परसेंट यहां आपके सामने ला रहा हूं। आपको तो खुश होना चाहिए। यह कमेटी आपने बनाई है। … (व्यवधान) सर, हमने शांति से इनकी बात सुनी है। ये सीनियर मैम्बर हैं, इस तरह से बीच-बीच में उठकर बोलना ठीक बात नहीं है।… (व्यवधान) आपको तो नियम मालूम है।… (व्यवधान)

सर, जो जॉइंट पार्लियामेंट कमेटी कॉन्स्टीट्यूट की गई थी, जिसकी अध्यक्षता के. रहमान खान जी, उस समय कैबिनेट मिनिस्टर रहे, माइनोरिटी अफेयर्स मिनिस्ट्री के भी मंत्री रहे हैं, डिप्टी चेयरमैन, राज्य सभा में रहे हैं और उन्हीं की अध्यक्षता में पूरी पार्टी के सदस्य, हमारी भारतीय जनता पार्टी से भी मैम्बर थे, उस जेपीसी में सीधा-सीधा वक्फ बोर्ड के बारे में कहा गया है कि कोई इंफ्रास्ट्रक्चर ठीक तरीके से नहीं है। वहां मैनपावर टोटली इनसफिशिएंट है, इनकम्पीटेंट है और फंड इतना कम है कि सही तरह से मैनेज नहीं किया गया है। इस तरीके से वक्फ बोर्ड नहीं चल सकता है।

दूसरा, मुतवल्ली के बारे में कहा है। लगता है कि सारा वक्फ बोर्ड का ध्यान किसको मुतवल्ली बनाना है और उसको कैसे हटाना है, इसी में केन्द्रित है। इसलिए इस प्रावधान को हटाना चाहिए। फिर कहा गया है कि महत्वपूर्ण डॉक्यूमेंट्स जितने भी हैं, उनको प्रॉपर मेनटेन करने का भी प्रावधान वक्फ बोर्ड में नहीं है, उसको किया जाना चाहिए। देश भर में मौजूदा जितने भी वक्फ बोर्ड्स हैं, उनका फिर से सर्वे होना चाहिए। गरीब मुसलमानों के लिए, वक्फ बोर्ड के अंदर सही चीजें, चाहे वह लीगल मैटर हो और कोई भी चीज हो, उसके एक्सपर्ट्स लॉयर्स वगैरह लोगों को बोर्ड में लाने की जरूरत है, ताकि वह ज्यादा दुस्त-दुरूस्त हो सके। जॉइंट पार्लियामेंट्री कमेटी का एक और सजेशन है। टोटल वक्फ बोर्ड का कम्प्यूटराइजेशन करना चाहिए, डेटाबेस को सेंट्रलाइज करना चाहिए और म्यूटेशन रेवेन्यू रिकार्ड में होना चाहिए। वक्फ बोर्ड की जितनी भी प्रॉपर्टीज़ हैं, जॉइंट पार्लियामेंट्री कमेटी ने रिकमंड किया, आप सब को भी मैं उस कमेटी की रिपोर्ट दे देता हूं, ताकि आप भी फिर से पढ़ें।

सर, वक्फ एक्ट, 1995 को फिर से मजबूती से री-लुक करना चाहिए, यह जॉइंट पार्लियामेंट्री कमेटी की ही रिपोर्ट है। उनको तो आपने ही अपॉइंट किया। देखिए, जॉइंट पार्लियामेंट्री कमेटी के मेम्बर्स के नाम बता देता हूँ, मैंने चेयरमैन का नाम तो बता दिया, वे आपके एक वरिष्ठ नेता थे, उन्हें आपने ही अपॉइंट किया था। ये सारे रिक्मेंडेशंस थे। आज आपको हमें शाबाशी देनी चाहिए, जो आप नहीं कर पाए, उसे हम सदन में ला रहे हैं। सारे के सारे प्रॉब्लम्स और सारे के सारे

सजेशंस, उस समय सबको मालूम कर चुके हैं। इसलिए सर... (व्यवधान) ये सब मन ही मन में कंविन्स हैं।... (व्यवधान) ये राजनीतिक दबाव में अपोज़ कर रहे हैं। अन्दर ही अन्दर सब लोग समर्थन दे रहे हैं, यह मुझे मालूम है।... (व्यवधान) राहुल गांधी जी तो अभी बाहर निकले हैं, लेकिन सहमति देकर गये हैं कि हम जो कह रहे हैं, वह सही कह रहे हैं।... (व्यवधान)

सर, इस बीच जो कुछ इंडिविजुअल केसेज और कंसल्टेशन हुए, आज हम जो बिल लाये हैं, उसके बारे में कुछ सदस्यों ने कहा कि और कंसल्टेशन होना चाहिए था। मैं आपको दावे के साथ बताना चाहता हूँ, जितने कंसल्टेशन प्रॉसेज पिछले 10 सालों में किये गये हैं, आज तक किसी सरकार ने इतने स्टेक होल्डर्स से कंसल्टेशन प्रॉसेस नहीं किये हैं।... (व्यवधान) मैं आपको अभी बताऊँगा। आप शांति से सुनिए।... (व्यवधान) आप सिर्फ शांति से सुनिए।... (व्यवधान)

सर, मैं फिर से कहता हूँ, जो संविधान का हवाला देकर बिल के परपस को, मंशा को गलत धारणा देकर मिसलीड करना चाहते हैं, मैं उनसे फिर से कहना चाहता हूँ। अगर कोई भी बोर्ड हो या कोई भी इंडिविजुअल हो, अगर वह कुछ ऐसा काम करता है, जिसको कोर्ट में रिव्यू करना है, तो इसमें गलत बात क्या है? अगर ट्राइब्यूनल का फैसला गलत है, अगर उसमें कोर्ट में अपील करने का प्रावधान देते हैं, तो वह गैर-संवैधानिक कैसे हो गया? आप यह बताइए। अगर आप तर्क रखते हैं, तो आपको उसका जस्टिफिकेशन भी देना पड़ेगा। अगर ऐसे केसेज में, मैं अभी बताने वाला हूँ, बहुत सालों तक वक्फ बोर्ड में बैठने वाले लोग आपस में तालमेल करके ट्राइब्यूनल में मैटर दे देते हैं और ट्राइब्यूनल अपने तरीके से या तो उसे पेंडिंग रख देता है या दूसरे तरीके से फैसला देता है। आप किसी भी अदालत में इसको चैलेंज नहीं कर सकते हैं।

सर, लोकतंत्र में, भारत जैसे महान देश में, क्या ऐसी व्यवस्था इतने सालों तक चलनी चाहिए? ... (व्यवधान) वे गुमराह कर रहे हैं।... (व्यवधान) इन्होंने ऐसा तरीका बनाया।... (व्यवधान) इन्होंने ऐसा तरीका बनाया कि ट्राइब्यूनल... (व्यवधान) इस तरह से आप लोग बात करके मेरी आवाज़ को नहीं दबा सकते हैं।... (व्यवधान) आपको सच्चाई सुननी पड़ेगी।...

(व्यवधान) ऐसा तरीका बनाया कि ट्राइब्यूनल का जजमेंट रिव्यू नहीं हो सकता है ।... (व्यवधान) कोर्ट में कितने केसेज पेंडिंग हैं, उनके बारे में मैं अभी बताऊँगा ।... (व्यवधान)

सर, इन्होंने संविधान का हवाला दिया ।... (व्यवधान) इन्होंने बार-बार संविधान का हवाला दिया ।... (व्यवधान) हमारे देश के अन्दर कोई भी कानून, कोई भी स्पेशल लॉ, सुपर लॉ नहीं हो सकता है ।... (व्यवधान) संविधान से ऊपर कोई भी कानून नहीं हो सकता है ।... (व्यवधान) लेकिन आप लोग इसके प्रावधान देखिए। वक्फ एक्ट, 1995 में ऐसा प्रावधान है, जिसका बाकी कानून के ऊपर ओवर-राइडिंग इफेक्ट था। क्या ऐसा कानून हमारे देश में होना चाहिए? ... (व्यवधान)

सर, मैं इवैकुइज़ के बारे में बताना चाहता हूँ। जब हमारे देश का विभाजन हुआ, यहाँ से जितने मुसलमान पाकिस्तान गए, उनकी भी प्रॉपर्टीज थीं। पाकिस्तान से जितने हिन्दू भारत में आए, उनकी काफी प्रॉपर्टीज भी वहाँ थीं। पाकिस्तान में हिन्दुओं की जितनी भी प्रॉपर्टीज़ थीं, उन्हें तो सरकार ने ले लिया और जो भी करना था कर लिया। लेकिन यहाँ से जो मुसलमान गये, उनमें से ज्यादातर लोग अपनी प्रॉपर्टीज को वक्फ के तहत डिक्लेयर करके गये ।... (व्यवधान) ऐसे कई केसेज हैं, जिनमें मैं लम्बे समय तक इसमें नहीं जाना चाहता हूँ।... (व्यवधान)

मैं यह कहना चाहता हूं कि ठीक है, आप किसी के साथ उसका क्या करना चाहते हैं, मैं उस पर नहीं कह रहा हूं। ... (व्यवधान) मैं इस बात को कहना चाह रहा हूं कि अगर किसी ने अपनी विल, अपनी डीड दी है, अपनी मंशा को साफ किया है, अगर उसका मुसलमान महिला या मुसलमान बच्चे को लाभ नहीं मिलता है, तो क्या सरकार को चुपचाप बैठना चाहिए? ... (व्यवधान) यह हमारा दायित्व है। ... (व्यवधान) यह इस सदन का दायित्व है कि गरीब महिला, चाहे वह कोई भी हो, चाहे हिंदू हो, मुसलमान हो, सिख हो, ईसाई, बौद्ध, पारसी, जैन या कोई भी हो, यह इस सदन का दायित्व है कि उसे न्याय दिलाने के लिए अगर कोई कमी है, तो उसको पूरा करना चाहिए। ... (व्यवधान)

सर, आज हम जो यह अमेंडमेंट बिल लेकर आए हैं, उसमें सारे प्रावधान रखे गए हैं। ... (व्यवधान) उसके एक मैटर पर मैं बोलना चाहता हूं। ... (व्यवधान) सर, लॉ-ऑफ-लिमिटेशन क्या कहता है? ... (व्यवधान) इसमें ऐसा प्रावधान था, जिसको हम आज के इस अमेंडमेंट के जरिए हटा

रहे हैं। ... (व्यवधान) लॉ-ऑफ-लिमिटेशन में ऐसा था, पुराने कानून में था कि इतने साल तक आपने अगर कोई अपील नहीं की, बीच में कोई घटना हो गई या बहुत साल हो गए, तो लॉ-ऑफ-लिमिटेशन तो होना चाहिए? कोई सीमा तो होनी चाहिए? ... (व्यवधान) लेकिन इन्होंने यह किया कि मान लो, कोई खड़ा होकर कहेगा कि 500 साल पहले मेरे बाप-दादा का इस जगह में कोई कार्यक्रम चलता था, नमाज पढ़ी थी या किसी ने कुछ किया है। ... (व्यवधान) सिर्फ एक बात बताने पर उस पूरी जगह को वक्फ प्रॉपर्टी डिक्लेयर कर दिया जाता था। ... (व्यवधान) सर, ऐसा नहीं कर सकते। ... (व्यवधान)

सर, लॉ-ऑफ-लिमिटेशन भी इसी संसद ने बनाया है। ... (व्यवधान) वक्फ एक्ट, 1995 ने लॉ-ऑफ-लिमिटेशन को भी ओवरराइड कर दिया था। ... (व्यवधान) यह कैसे हो सकता है? ... (व्यवधान) एक ऐसा कानून इस देश में कैसे हो सकता है कि वह बाकी सारे कानूनों के ऊपर चढ़ जाता है और उसका ओवरराइडिंग इफेक्ट होता है? ... (व्यवधान) ऐसा नहीं हो सकता है। ... (व्यवधान) हमने इसे इतने सालों तक कैसे एक्सेप्ट किया? ... (व्यवधान) सर, जो गलती की है, उसे सुधारने का यह एक अच्छा समय है। ... (व्यवधान) ठीक है, इंसान से गलती हो जाती है। ... (व्यवधान) पार्टियों ने भी गलती की होगी, कांग्रेस पार्टी और बाकी पार्टियों ने गलती की होगी। ... (व्यवधान) आज सुधरने का समय है। ... (व्यवधान) अत: हम सुधार ला रहे हैं। ... (व्यवधान) गलतियां हुई हैं, लेकिन उन्हें सुधारते समय आप कम से कम विरोध न करें। ... (व्यवधान)

सर, सेक्शन 108 है, special provision under the Administration of Evacuee Property Act, 1950, उसको हम लोग हटा रहे हैं, क्योंकि ऐसा सेक्शन हमारे देश के किसी भी कानून में, किसी भी स्टैच्यूट बुक में नहीं रहना चाहिए। ... (व्यवधान) मैं कुछ ऐसे इश्यूज़ पर जाना चाहता हूं, जिनको सुनकर हमारा पूरा सदन कनविंस होगा। ... (व्यवधान) सर, इनको थोड़ा चुप कराइए, बीच-बीच में इस तरह से कहना ठीक नहीं है। ये सीनियर मेंबर हैं। ... (व्यवधान)

सर, अब मैं बड़े विषय पर जाना चाहता हूं। ... (व्यवधान) हमने जो कन्सलटेशन का प्रोसेस किया है, मैं पुराने दिनों के बारे में नहीं कह रहा हूं। ... (व्यवधान) वर्ष 2014 के बाद कितने लोगों से,

हजारों-लाखों से, या तो मंत्रालय की ओर से जाकर उनके साथ कन्सलटेशन किया, या वे रीप्रेजेंटेशन लेकर मंत्रालय में आए और उनकी बातों को हमने सुना है। … (व्यवधान)

During the last one year, we have received about 194 online complaints related to encroachment and illegal transfer of land to the Waqf Board. We also got 93 complaints against the Waqf Board officials, and about 279 general complaints were received online on our portal.

सर, आज मुसलमानों को गुमराह करके यहां बात रखी जा रही है। … (व्यवधान) कल रात तक, कल देर रात तक मेरे पास मुसलमानों के डेलिगेशन्स आते रहे। … (व्यवधान) मुझसे पहले भी कितने लोग मिले हैं और इसको आप यह सोचते हैं कि … (व्यवधान) बोहरा कम्युनिटी की संख्या कम है, तो क्या उसको ये महत्व नहीं देंगे? … (व्यवधान) अहमदिया की संख्या कम है, क्या इसलिए ये उनकी सोच, उनकी प्रॉब्लम्स को नजरअंदाज करेंगे? आगाखानीज की संख्या कम है तो क्या उनकी बात को नहीं सुना जाना चाहिए? एक कम्युनिटी डोमिनेशन करके अगर छोटे-छोटे लोगों को कुचल देगी तो फिर इस सदन में बैठकर हम न्याय कैसे दे सकते हैं?… (व्यवधान) इसलिए ये एकतरफा आवाज उठाकर, पूरे मुसलमान के नाम से ये लोग एकतरफा कुछ चंद लोगों की आवाज यहाँ आज इस सदन में बुलन्द कर रहे हैं।… (व्यवधान) वक्फ बोर्ड के बारे में कई लोगों ने जिक्र किया है, लेकिन प्राइवेटली इनमें भी कई ऐसा नेता हैं, जिन्होंने मुझसे आकर कहा है कि देश में जितने स्टेट वक्फ बोर्ड हैं, सब पर माफिया लोगों ने कब्जा कर लिया है।… (व्यवधान) ऐसा बहुत से लोगों का कहना है।… (व्यवधान) आज ये सदन में नहीं कह रहे हैं।… (व्यवधान) सदन में अपनी-अपनी पार्टी के दबाव या किसी के डर से या वोट बैंक के चक्कर से नहीं बोल रहे हैं, मगर प्राइवेटली हर एक मुसलमान आकर कहता है।… (व्यवधान)

गृह मंत्री; तथा सहकारिता मंत्री (श्री अमित शाह) : किरेन जी, उनका नाम मत बताना।… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : सर, हम नाम नहीं बताएंगे।... (व्यवधान) मैं आप लोगों का पॉलिटिकल कैरियर खराब नहीं करूँगा।... (व्यवधान) कौन-कौन से एमपी ने मुझे आकर बताया कि पार्टी विरोध कर रही है, लेकिन अंदर से हम साथ दे रहे हैं, मैं उनका नाम नहीं लूँगा।... (व्यवधान) उनका नाम लेकर मैं एमपी साथियों का पॉलिटिकल कैरियर बर्बाद नहीं करूँगा।... (व्यवधान)

सर, जहाँ तक कंसल्टेशन की बात आती है।... (व्यवधान) बस-बस हो गया।... (व्यवधान) हमने कई लेयर्स पर कंसल्टेशन किया है।... (व्यवधान) ऑफिशियल लेवल पर, पॉलिटिकल लेवल पर, स्टेट गवर्नमेंट्स के प्रतिनिधियों से और इनडिविजुअल लेवल पर बहुत वाइड कंसल्टेशन देश भर में हम लोगों ने किया है।... (व्यवधान) मुझे इस मंत्रालय में आए हुए अभी लगभग 2 महीने हुए हैं, लेकिन जो कंसल्टेशन प्रोसेस, हमारे से पहले जो इस मंत्रालय के मंत्री थे, सब लोगों ने बहुत बारीकी से समस्याओं की भी पहचान की और कंसल्टेशन प्रोसेस भी बहुत बड़े स्तर पर किया है।... (व्यवधान) मैं कुछ कंसल्टेशंस के बारे में आपको जरूर बताना चाहता हूँ।... (व्यवधान) वर्ष 2015 के बाद एक्टिव कंसल्टेशन का प्रोसेस शुरू हुआ है।... (व्यवधान) ऐसा मत सोचिए कि हम वर्ष 2024 में यह वक्फ बोर्ड अमेंडमेंट बिल अचानक लेकर आए हैं। आप ऐसा मत सोचिए।... (व्यवधान) यह मैं आपको बताने वाला हूँ कि कितना एक्सटेंसिव एक्सरसाइज कंसल्टेशन करके आज यह बिल आपके सामने मैं पेश कर रहा हूँ। इसमें अलग-अलग समुदाय के, जितने मैंने नाम लिए हैं, अहमदियाज हैं, बोहराज, पसमांदाज, आगाखानीज, वुमेन रिप्रेजेन्टेटिव्स और जितने भी पिछड़े मुसलमानों के अंदर में आते हैं, सबसे लेकर 19 स्टेट्स और यूनियन टेरिटरीज के वक्फ बोर्ड के चेयरमैन, सीईओज और उनके और भी ऑफिशियल रिप्रजेन्टेटिव्स सबसे बात की है। वर्ष 2015 में पटना में कंसल्टेशन प्रोसेस किया। फिर उसके बाद में 16 अप्रैल में नई दिल्ली में किया। फिर 12 अक्टूबर 2015 को श्रीनगर, जम्मू-कश्मीर में इसकी कंसल्टेशन कम बैठक हुई। उसके बाद 11 नवंबर, 2015 को दिल्ली में, फिर उसके बाद 7 जनवरी, 2017 में दिल्ली में, 8 मार्च, 2018 को दिल्ली में, इस तरीके से फिर 13 जुलाई, 2023 में मुम्बई में, उसके बाद जुलाई 2023 में लखनऊ में, उसके बाद फिर 7 नवंबर, 2023 को नई दिल्ली में कंसल्टेशन प्रोसेस के अंतर्गत बैठक हुई।...

(व्यवधान) अखिलेश जी, लखनऊ उत्तर प्रदेश में ही है ।... (व्यवधान) लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है ।... (व्यवधान) आप वहाँ मुख्यमंत्री रहे हैं ।... (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, जनरल पब्लिक, आम मुसलमानों के साथ चर्चा हुई । हमने खुले मन से कहा कि इंडिविजुअल लेवल पर भी यदि आपका कोई इश्यू है, तो आप आ कर अपनी बात रख सकते हैं । आप मंत्री के साथ मुलाकात कर सकते हैं और अधिकारियों के साथ भी आप मिल सकते हैं । मुम्बई में जनरल पब्लिक के साथ-साथ ऑफिशियल्स के साथ बैठक हुई । इस बैठक में स्टेट वक्फ बोर्ड को इम्प्रूव करने के लिए क्या-क्या कदम उठाने चाहिए, इस संबंध में सुझाव प्राप्त हुए । लखनऊ में उत्तर प्रदेश स्टेट वक्फ बोर्ड के टॉप लेवल पर चेयरमैन से भी बात हुई और आम लोगों से भी एक्सटेंसिवली बात हुई । वामसी पोर्टल पर जितनी इंफोर्मेशन शेयर करते हैं, इसके बारे में, वक्फ बोर्ड की प्रोपर्टी के बारे में, कैसे उसका यूटीलाइजेशन होना चाहिए, कैसे मेनटेनेंस होना चाहिए, इस बारे में रिक्मेंडेशन्स दी हैं इसलिए इसमें अमेंडमेंट की जरूरत है । लखनऊ से भी रिक्मेंडेशन्स आई हैं । उसके बाद दिल्ली में सैंट्रल वक्फ काउंसिल की चेयरपरसन की अध्यक्षता में बैठक हुई । विज्ञान भवन में बैठक हुई और उसमें काफी इश्यू थे, जो मैंने आपके सामने रखे । हर स्टेट से अधिकारी आए थे । मैं अधिकारी का नाम नहीं बताऊंगा, लेकिन राज्य का नाम जरूर बताना चाहता हूं ।... (व्यवधान) आप सुनने की क्षमता रखें । आपने इतने सवाल किए हैं कि मुझे लगता है कि कम से कम मुझे तीन घंटे बोलना चाहिए । इतनी गलत धारणा आप लोगों ने यहां फैलाई है ।

अध्यक्ष जी, आंध्र प्रदेश, असम, बिहार के सुन्नी, दिल्ली, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा, गुजरात, राजस्थान, तमिलनाडु, त्रिपुरा, तेलंगाना, उत्तराखंड और उत्तर प्रदेश के शिया और सुन्नी दोनों ने इस बैठक में पार्टिसिपेट किया । आज जो डिटेल में हम अमेंडमेंट बिल लेकर आए हैं, ये सारी चीजें हर राज्य के प्रतिनिधि के साथ डिस्कस की और उन्होंने ही ये कंसर्न्स रेज किए हैं तथा इन्हीं को अड्रेस करके आज आपके सामने लेखा-जोखा पेश कर रहा हूं । आप वक्फ बोर्ड को इतना बचाने की कोशिश कर रहे हैं, इनके खिलाफ मुसलमान समाज के अंदर बहुत ज्यादा लोग हैं । वक्फ बोर्ड का मैनेजमेंट ट्रिब्यूनल के खिलाफ है ।

मुसलमान लोगों में इसके खिलाफ कितना आक्रोश है, आपको इसका अंदाजा नहीं है। मैं कुछ इंडिविजुअल केसेज जरूर आपके सामने रखना चाहता हूं ताकि उनका दर्द आप भी महसूस करें। इन केसेज के बारे में इंसान होने के नाते आपको जरूर जानना चाहिए। सबसे पहले तो अहमदिया की ओर से कई रिप्रेजेंटेशन्स मेरे पास आए हैं। इनमें खास कर स्टेट वक्फ बोर्ड, कर्नाटक, केरल तेलंगाना और तमिलनाडु से रिप्रेजेंटेशन्स आए हैं। सैंट्रल वक्फ काउंसिल में भी केस दर्ज है और नेशनल कमीशन फॉर माइनोरिटीज में भी इस केस को दर्ज किया गया है और वह केस चल रहा है इसलिए मैं डिटेल में कुछ नहीं कहूंगा। एक इंडिविजुअल केस बोहरा समाज का है। मुम्बई में एक ट्रस्ट है। वर्ष 1944 में हाई कोर्ट ने इससे संबंधित केस को सेटल कर दिया था। उस ट्रस्ट का स्टेटस साफ है। आप सभी दाऊद इब्राहिम का नाम जानते हैं। वो उसके आस-पास रहते थे।

बाद में, माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के आने के बाद महाराष्ट्र के लिए बहुत बड़ा काम शुरू किया गया और एशिया के सबसे बड़े क्लस्टर डेवलपमेंट स्कीम को उसी जगह लॉन्च किया गया। ऐसे समय में, जिस आदमी का इस प्रॉपर्टी से कोई लेना-देना नहीं था, गुजरात में किसी एक व्यक्ति ने इस प्रॉपर्टी के खिलाफ कम्प्लेन कर दिया और फिर वक्फ बोर्ड ने इस चीज़ को नोटिफाई कर दिया। आप सोचिए कि जो आदमी, न उस राज्य में रहता है, न उस शहर में रहता है, इतिहास में कभी उसका उस प्रॉपर्टी से कुछ लेना-देना हुआ, वह कहीं और का रहने वाला है और उसने एक डेवलपमेंटल प्रोजेक्ट के बारे में कम्प्लेन करके, वक्फ बोर्ड के माध्यम से इंटरफेयर करके उसे डिस्टर्ब किया। उस कम्युनिटी के लोग, जो हमसे मिलने आते हैं, उनके दिल के अन्दर कितना दर्द होता होगा, यह मुझे उनके साथ मिलने के समय समझ में आ गया था कि इसका सॉल्यूशन क्यों नहीं हुआ।... (व्यवधान)

सर, मीडिया में इस केस की काफी चर्चा हुई, जिसके बारे में मैं आपको बताने वाला हूं। तमिलनाडु में तिरूचिरापल्ली एक डिस्ट्रिक्ट है। वहां 1500 साल पुराना श्री सुन्दरेश्वरर मन्दिर मौजूद था। वहां के गांव में रहने वाले एक व्यक्ति अपनी 1.5 एकड़ जमीन बेचने के लिए गए। उन्हें तो यह पता भी नहीं था, उन्हें बताया गया कि आपका गांव तो वक्फ की जमीन है। आप सोचिए, पूरे

गांव को ही वक्फ प्रॉपर्टी डिक्लेयर कर दिया गया है ।… (व्यवधान) आप सोचिए । उस गांव का इतिहास 1500 साल पुराना है और सारे के सारे गांव को वक्फ की प्रॉपर्टी डिक्लेयर कर दिया गया।… (व्यवधान) इसमें धर्म मत देखिए ।… (व्यवधान) इस देश के नागरिक होने के नाते, हम लोग इस सदन के सांसद हैं, तो मेम्बर-ऑफ-पार्लियामेंट होने के नाते यह मत देखिए कि यह कौन-सा स्टेट है । चाहे तमिलनाडु हो या उत्तर प्रदेश हो, यह मत देखिए । इस तरह की घटना कैसे हो गयी, क्या यह सब सुनकर आपको चिंता नहीं होती? इस पर आपका चिंतित होना तो स्वाभाविक होना चाहिए ।… (व्यवधान)

सर, ये सुन नहीं पा रहे हैं और विषय को भटकाने के लिए यहां तरह-तरह की बातें की जा रही हैं ।… (व्यवधान)

सर, सूरत म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन के बारे में सोचिए । यह तो कोई प्राइवेट लैंड नहीं है । सूरत म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन के पूरे हेडक्वार्टर को वक्फ प्रॉपर्टी डिक्लेयर कर दिया गया । आप इसे सोचिए कि यह कैसे हो सकता है? क्या आप ऐसा सोच सकते हैं?

सर, बाई-डेफिनिशन मैं एक बौद्ध हूं । मैं हिन्दू नहीं हूं, मुस्लिम भी नहीं हूं, क्रिश्चियन भी नहीं हूं, लेकिन मैं सभी धर्मों को मानता हूं ।… (व्यवधान) इसको आप लोग बार-बार धर्म से जोड़ कर मत देखिए । क्या म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन किसी की प्राइवेट प्रॉपर्टी है? म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन की जमीन को आप वक्फ कैसे डिक्लेयर कर सकते हैं ।… (व्यवधान)

SHRI A. RAJA (NILGIRIS): Mr. Minister, are you yielding or not? … (*Interruptions*)

श्री किरेन रिजिजू : आप बैठिए, डिस्टर्ब मत कीजिए । इसका कोई फायदा नहीं है, अभी मैं यील्ड नहीं करूंगा ।… (व्यवधान) मैंने शांति से आप लोगों की बात सुनी है ।… (व्यवधान)

सर, कर्नाटक स्टेट द्वारा एक कमाल काम किया गया है । इसे आप ध्यान से सुनिए । कर्नाटक स्टेट माइनॉरिटी कमीशन की वर्ष 2012 की रिपोर्ट के बारे में सुनिए । यह मेरे सामने आई है । कर्नाटक स्टेट माइनॉरिटी कमीशन की रिपोर्ट में यह कहा गया कि कर्नाटक वक्फ बोर्ड ने 29,000

एकड़ लैंड को कॉमर्शियल पर्पस में कन्वर्ट कर दिया। अगर आप इसका हिसाब-किताब करेंगे तो आप इसे समझ सकते हैं, लेकिन सबको मालूम है कि वक्फ प्रॉपर्टी को आप किस पर्पस के लिए इस्तेमाल कर सकते हैं। इसको आप रिलीजियस, चैरिटेबल, और 'पायस' पर्पस के लिए यूज कर सकते हैं, लेकिन आप मनमानी कर रहे हैं। कर्नाटक स्टेट वक्फ बोर्ड इतनी मनमानी कर रहा था, इसलिए बाकी तो नहीं, पर कम से कम कर्नाटक के जितने एम.पी. हैं, उनमें तो बहुत कम एम.पी. ने इस पर बोला है, उनकी आंखों के सामने यह इतना बड़ा घपला हुआ।

सर, मैं फिर से एक इंडिविजुअल केस साइट करना चाहता हूँ। यह डॉ. बरिए बुशरा फातिमा का केस है। अखिलेश जी, यह लखनऊ का केस है। शायद आप उस समय मुख्य मंत्री थे, क्या आपको किसी ने उस समय यह बताया नहीं था? … (व्यवधान) वह बेचारी महिला अपने बच्चे के साथ किस मुश्किल हालात में जी रही है। वक्फ बोर्ड का अभी जो सिस्टम है, अगर उसमें अमेंडमेंट नहीं किया गया तो जब इनके पिताजी गुज़र जाएंगे तब यह सारी प्रॉपर्टी उसको और उसके बच्चे को नहीं मिलेगी। तो क्या हमें ऐसे समय में इंटरवीन नहीं करना चाहिए? … (व्यवधान) क्या उनको इंसाफ देने के लिए हमको कदम नहीं उठाना चाहिए? … (व्यवधान) इसलिए आप इसमें धर्म को मत जोड़िए, इंसाफ की नज़र से देखिए। … (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई : इसको आप कमिटी में भेजिए, वहां पर सारी स्टडी हो जाएगी। … (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : सर, कांग्रेस वालों की यही प्रॉब्लम है। पहले सवाल उठाया और जब मैं क्लैरिफिकेशन दे रहा हूँ, तब बोलते हैं कि कमिटी में इस पर चर्चा करेंगे। इल्ज़ाम लगा कर के भागने की कोशिश मत करो। … (व्यवधान)

SHRI GAURAV GOGOI: The Parliament Committee will have all the Members and it is also a mini Parliament. We will deliberate on it.

श्री किरेन रिजिजू : मैं पार्लियामेंट्री कमिटी समझता हूँ। अध्यक्ष महोदय, मेरे जवाब के बाद आपकी अनुमति से हाऊस की सेंस ले कर हम आगे बढ़ेंगे। मगर इनके जितने मेंबर्स ने आपकी परमिशन के

बाद असत्य बातें बोलीं प्लस भ्रम फैलाया। ... (व्यवधान) असत्य बात कही। ... (व्यवधान) ठीक है, असत्य बोलता हूँ। ... (व्यवधान)

श्री अमित शाह : अध्यक्ष जी, उनका ऑब्जेक्शन वाज़िब है।... (व्यवधान) वह शब्द यहां प्रयोग नहीं हो सकता है। ... (व्यवधान) सत्य नहीं है, ऐसी बातें जो कहे, इससे रिप्लेस कर लेना चाहिए। ... (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : सर, अभी गृह मंत्री जी ने भी क्लैरिफाई किया है कि आपने असत्य बात कही है, आप भी मान लीजिए। ... (व्यवधान) इसमें जो प्रोविज़न्स, कंटेंट का जो प्रमुख बिंदु है, उसको आपको बता कर अपनी बात को समाप्त करूंगा। सर, इस बिल में हमने टाइटल को चेंज किया है। बिल पेश करते हैं तब उसका फ्यूचरिस्टिक विज़न और इंटेंशन सामने आना चाहिए। अब यह बिल आज जो पेश किया जा रहा है उसका नाम होगा – the United Waqf Act Management, Empowerment, Efficiency and Development Act, 1995. शॉर्ट में इसको 'उम्मीद' कहेंगे। इसलिए मैं उम्मीद करता हूँ कि आप इस बिल के प्रावधानों को समझते हुए, इसका पुरज़ोर समर्थन करेंगे।

सर, हम डेफिनेशन में जो चेंज कर रहे हैं – जो भी, किसी भी प्रॉपर्टी को अगर आप डिक्लेयर करना चाहते हैं तो डिक्लेयर करने का आपका अधिकार तो होना चाहिए। वर्ष 2013 में जो चेंज किया गया, वह बहुत डेंजरस बात थी। वर्ष 2013 में क्या किया गया कि कोई भी आदमी वक्फ डिक्लेयर कर सकता है। हमने कहा कि बिल्कुल नहीं कर सकते हैं। जो मुसलमान हैं, वही वक्फ क्रिएट कर सकते हैं, नॉन-मुस्लिम नहीं कर सकते हैं। इस पर फ्यूचर में जवाब देते समय हम डीटेल में बोलेंगे कि इसका डेंजरस कोनोटेशन क्या हो सकता है। आप किसी को भी वक्फ टाइटल डिक्लेयर करनी की इजाज़त देंगे तो फिर यह कैसे हो सकता है? इसलिए हम पुराने सिस्टम में, पुराने डेफिनेशन में वापस जा रहे हैं।

सर, इन्होंने कलेक्टर्स के बारे में काफी आपत्तियाँ दर्ज करायी हैं। कलेक्टर जो डिप्टी कमीश्नर होते हैं, क्या उनको कोई पार्टिकुलर पोलिटिकल पार्टी अप्वाइंट करती है? रेवेन्यू उन्हीं के

पास होता है। रेवेन्यू का रिकॉर्ड कलेक्टर के पास ही रहता है। ये लोग बोलते हैं कि रेवेन्यू वाला काम कलेक्टर को नहीं देना चाहिए। आप बताइए कि कलेक्टर का क्या काम है? रेवेन्यू रिकॉर्ड देखने के लिए ही कलेक्टर बनाया जाता है। मुझे समझ में नहीं आ रहा है कि ये लोग किस चीज का विरोध कर रहे हैं। ये रेवेन्यू ऑफिसर होते हैं।… (व्यवधान)

सर, मैंने सर्वे कमीश्नर के कामकाज को लेकर इतने रिकमेंडेशंस बताया। यह ऑब्जेक्शन सिर्फ हमने नहीं किया है। आपने जितनी कमेटियाँ बनाई हैं। आपने पार्लियामेंट्री ज्वाइंट कमेटी बनाया। पार्लियामेंट में क्वेश्चंस आये हैं। अलग-अलग तरीके से रिप्रेजेंटेशंस आए हैं। ये सब आपके समय के हैं। उसी समय ही सच्चर कमेटी बनी थी। उसी ने कहा है कि प्रॉब्लम सर्वे कमीश्नर में है, इसलिए रेवेन्यू रिकॉर्ड के साथ जोड़कर सारे प्रॉपर्टीज का वैलिडेशन होना चाहिए। इसमें जिला कलेक्टर को भी लाना चाहिए। यह आप ही का रिपोर्ट है। हम तो सिर्फ इम्प्लीमेंट कर रहे हैं। इसलिए, इतना उतेजित होकर आप लोगों को यहां अपोज करने की कोई जरुरत नहीं है।

सर, इस बिल में हमने एक दूसरा प्रावधान रखा है। जो ट्रिब्यूनल्स बने हैं, हम ट्रिब्यूनल को खत्म नहीं कर रहे हैं। पहले ट्रिब्यूनल में तीन मेम्बर्स होते थे। अब हम प्रावधान रख रहे हैं कि इसमें एक जुडिशियल और एक टेक्निकल मेम्बर होगा।… (व्यवधान) आपको अभी समझ में नहीं आया। उसमें हमने कहा है कि जो टेक्निकल मेम्बर है,… (व्यवधान)

सर, इनको मालूम नहीं है। इस देश में जितने भी ट्रिब्यूनल्स बनते हैं, कमीशंस बनते हैं, उनमें जज ही बनाए जाते हैं। ट्रिब्यूनल में जितने टेक्निकल मेम्बर्स होते हैं, उनमें अधिकारी को ही बनाया जाता है, लेकिन जो जुडिशियल मेम्बर होते हैं, वे रिटायर्ड जज ही होते हैं। इतना तो माननीय सदस्य को समझना चाहिए। वह पाँच बार एमपी बन चुके हैं।… (व्यवधान)

सर, हम लोग लोक सभा में साथ-साथ आए थे, इतना तो जानना चाहिए। हम लोग एक ही समय में चुन कर आए थे, लेकिन अभी इनको मालूम नहीं है।… (व्यवधान)

सर, आज वक्फ बोर्ड का टोटल 12,792 केसेस पेंडिंग हैं। 19,207 केसेस ट्रिब्यूनल्स में पेंडिंग है। क्या हम लोग इसको डिसपोज नहीं कर सकते हैं? क्या आप चाहते हैं कि यह ऐसे नहीं बना रहे? आप इसके बारे में सोचिए।

सर, हमारे लिए टाइमलाइन बहुत जरूरी है। न्याय मिलना चाहिए, लेकिन समय पर न्याय मिलना चाहिए। इसलिए, मैंने इस नए बिल में प्रावधान किया है। इसे मैं आपके माध्यम से रखना चाहता हूं। अब हमने टाइमलाइन सेट कर दिया है। जो भी फाइलिंग होती है, उसकी अपील 90 डेज के अंदर होनी चाहिए और डिस्पोजल ऑफ दी केसेस छह महीने के अंदर होना चाहिए। इस बिल के पास होने के बाद, जो हजारों केसेस पेंडिंग हैं, उनका पूरी तरह से निवारण हो जाएगा, उनका सेटलमेंट हो जाएगा।

माननीय अध्यक्ष: इसमें क्या दिक्कत है? जल्दी न्याय मिलेगा तो ठीक रहेगा।

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : सर, अगर ये सुनना नहीं चाहते हैं तो इन्होंने इतने सवाल क्यों पूछे?… (व्यवधान) इन्होंने इतना सवाल पूछा है तो कम से कम इनको सुनना भी चाहिए। आप सवाल पूछ कर भाग जाना चाहते हो, हम ऐसा नहीं करने देंगे। आपके भागने के बाद भी हम बोलते रहेंगे। हम अपनी पूरी बात इस सदन में रखेंगे।

सर, आज टेक्नोलॉजी का जमाना है। वक्फ बोर्ड में टेक्नोलॉजिक इंडक्शन अनिवार्य है। इसीलिए, हमने इसका प्रावधान रखा है। वक्फ बोर्ड में साइंटिफिक तरीके से बहुत ही एफिसिएन्ट्ली और ट्रांसपैरेंट तरीके से वक्फ बोर्ड चलाने के लिए पूरी टेक्नोलॉजी का उपयोग किया जाएगा।

<u>15.00 hrs</u>

यह हर समय निगरानी में रहेगा। हमारा मंत्रालय ओवरसाइट कंटीन्युअस मॉनीटर करता रहेगा। वक्फ प्रॉपर्टी के लिए यह सारा प्रावधान किया गया है। सेंट्रल गवर्नमेंट का एक पोर्टल है। उसमें सारे एकाउंट्स का फार्मेट होगा। जो मुतवल्लीज़ हैं, जिनके खिलाफ कंप्लेंट्स करते हैं, उनको एकाउंटेबल बनाया गया है कि कोई गलत काम करेगा, तो उसके खिलाफ कार्रवाई होगी। इस

पोर्टल को गति-शक्ति इको सिस्टम के साथ इंटीग्रेट करने का ऑलरेडी प्रोसेस शुरू कर चुके हैं। मुझे कहते हुए अच्छा लग रहा है कि जो नया सेंट्रल वक्फ काउंसिल और स्टेट वक्फ बोर्ड्स होगा, इसमें महिलाओं का रिप्रेजेंटेशन अनिवार्य हो गया है। इसमें मुस्लिम महिला रहेगी और जितने अलग डिनोमिनेशन्स हैं, Bohras, Aga Khanis and Other Backward Classes amongst Muslims, इनको भी हमने बोर्ड में स्थान देने का निर्णय किया है।… (व्यवधान) हम सब लोग यहां मेंबर ऑफ पार्लियामेंट हैं। हमारी कांस्टीच्युएंसी में हर धर्म के लोग हैं। अभी दादा बोल रहे थे कि मेरी कांस्टीच्युएंसी में मुसलमान हैं क्या? मेरी कांस्टीच्युएंसी में बहुत मुसलमान वोटर्स हैं। … (व्यवधान) इनको बताइए।… (व्यवधान) इसीलिए मैंने कहा न दादा, आप हर समय मत बोलिए, आपको नींद आ जाएगी। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कोई स्पीच हो तो क्या आप सदन में सो जाएंगे?

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : … *… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : चेक कर लेंगे।

… (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई : … (व्यवधान) He should apologise for that.

श्री किरेन रिजिजू : ब्रॉडर पॉलिटिकल रिप्रेजेंटेशन हमारे लिए जरूरी है।… (व्यवधान) सर, इसको निकाल दीजिए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं इसको देख लूंगा और कार्यवाही से हटा दूंगा।

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : आप किताब पढ़ रहे थे, तो मैं क्या कर सकता हूं?… (व्यवधान)

---

* Not recorded as ordered by the Chair.

माननीय अध्यक्ष : मैंने उसको कार्यवाही से हटा दिया है।

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : मैं पॉलिटिकल रिप्रेजेंटेटिव्स के बारे में कहना चाहता हूं । हम सबकी कांस्टीच्युएंसी में हिंदू भी हो सकता है, मुसलमान भी हो सकता है, क्रिश्चियन भी हो सकता है, बौद्ध भी हो सकता है, पारसी और सिख, सभी हो सकते हैं। इसलिए, मेंबर ऑफ पार्लियामेंट को किसी भी धर्म से जोड़ना सही नहीं है ।… (व्यवधान) हमने यह नहीं कहा कि वक्फ बोर्ड में इस धर्म को लेकर आना चाहिए। हम यह नहीं कह रहे हैं। हम कह रहे हैं कि मेंबर ऑफ पार्लियामेंट को वहां मेंबर होना चाहिए। मेंबर ऑफ पार्लियामेंट अगर हिंदू है या क्रिश्चियन है तो हम क्या कर सकते हैं? अगर किसी कांस्टीच्युएंसी से किसी एमपी को चुनकर भेज दिया, by virtue of being a Member of Parliament, अगर वह बोर्ड में मेंबर होता है तो क्या उसके धर्म को चेंज कर देना चाहिए। यह बेसिक बात है। ये बिना मतलब का इश्यू उठा रहे हैं।… (व्यवधान) अब मैं एक इंपोर्टेंट बात बताना चाहता हूं। … (व्यवधान) वक्फ बोर्ड को अच्छे से चलाने के लिए टैलेंटेड लोग चाहिए, जानकार लोग चाहिए। आप ऐसे ही उठाकर किसी को वक्फ बोर्ड में मैम्बर नहीं बना सकते। इसके लिए जो रिकमेंडेशन्स मिली है, हर कमेटी और जेपीसी से रिकमेंडेशन्स मिली हैं, मैं उसी के बारे में बता रहा हूं। डाइवर्सिफाई टैलेंट पूल, एडमिनिस्ट्रेटिव स्किल में जिसकी अच्छी नॉलेज है, ऐसे लोगों को बोर्ड में लाना चाहिए। वक्फ बोर्ड को मैनेज करने के लिए में अच्छे अफसरों नियुक्त करना चाहिए। हमने ये सब बातें रखी हैं, ये सब आपकी रिकमेंडेशन्स हैं। हम बार-बार आपको बता रहे हैं, याद दिला रहे हैं कि ये आपकी रिकमेंडेशन्स हैं और हम इम्पलीमेंट कर रहे हैं, लेकिन आपको समझ में नहीं आ रहा है।

सर, हमने बच्चों और महिलाओं का काफी ध्यान रखा है। एक्ट पास होने के बाद कोई मुसलमान बच्चा या महिला इंसाफ मिलने से वंचित रहे, ऐसा नहीं होना चाहिए। हमने इसके लिए ठोस प्रावधान किए हैं। वक्फ प्रापर्टी की प्रोसीड्स और इनकम सिर्फ मुसलमान कम्युनिटी के वेलफेयर के लिए खर्च होगी। हम मुसलमान समुदाय को लाभ पहुंचाना चाहते हैं, खासकर गरीब

मुसलमान महिलाएं, जो बैकवर्ड हैं, उनके लिए यह कर रहे हैं। आप लोगों के हाथ में छोड़ेंगे? आपने इतने सालों से कभी भी इनकी कोई मदद नहीं दी। … (व्यवधान) माननीय प्रधान मंत्री जी ने स्लोगन दिया है जो इस सरकार का मंत्र भी है – सबका साथ, सबका विकास। ये कह रहे हैं कि मैं मुसलमान नहीं हूं इसलिए मुझे इस बिल पर नहीं बोलना चाहिए। यह तो बहुत आपत्तिजनक बात है। … (व्यवधान) क्या इस देश का मंत्री बनने के लिए, किसी भी मंत्रालय को संभालने के लिए किसी एक पर्टिकुलर धर्म या जाति का होना चाहिए? ये बार-बार कह रहे हैं कि मैं मुसलमान नहीं हूं इसलिए मुझे नहीं बोलना चाहिए। … (व्यवधान) इन्होंने बहुत गलत बात कही है, मैं इस पर आपत्ति दर्ज करना चाहता हूं। … (व्यवधान)

सर, इस बिल को सदन में रखते समय मुझे बहुत ही खुशी मिल रही है और साथ ही मेरे मन में एक भावना भी है। … (व्यवधान) मैं खुद माइनोरिटी हूं, नॉन-मुस्लिम हूं, लेकिन मुझे मुसलमानों के वेलफेयर के लिए बिल को सदन में रखने का मौका मिला है, यह मेरे लिए सौभाग्य की बात है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से मुझे इतना बड़ा काम करने का मौका मिला है। हर आदमी को ऐसा मौका नहीं मिलता है, इसके लिए मैं अपने आपको बहुत भाग्यवान मानता हूं। हम लोग हर रोज काम करते हैं, इस सदन में बैठकर रात 12 बजे तक डिबेट करते हैं, डिसकशन करते हैं, लेकिन कभी-कभी ही ऐसा मौका मिलता है जिसे सदियों तक याद रखा जाएगा। किसी सरकार और किसी मंत्री को ही ऐसी बात सदन में रखने का मौका मिलता है।

सर, मेरे पास और भी बहुत प्वाइंट्स हैं, लेकिन कांग्रेस के साथियों ने और कई सदस्यों ने रिक्वेस्ट की है, मैं मानता हूं कि प्रमुख रूप से जो मुद्दे और ऑब्जेक्शन्स रेज़ किए गए हैं, मैंने उनका रिप्लाई कर दिया है। बिल में जितने भी प्रावधानों और सैक्शन्स में डिलीशन, एडीशन या अमेंडमेंट किए गए हैं, मैं सारे प्रावधानों को उचित समय पर और विस्तार से आपके सामने रखूंगा।

यह मेरा आखिरी भाषण नहीं है। आप लोगों ने इतनी आपत्तियां दर्ज की हैं, लेकिन मैंने 50 परसेंट का ही रिप्लाई दिया है, अभी 50 प्रतिशत और जवाब देना बाकी है। आदरणीय अध्यक्ष जी की परमिशन से आपको इतने सवाल उठाने का मौका मिला है।

अध्यक्ष महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपसे अनुमति चाहता हूं कि इस बिल को मैं इस सदन में इंट्रोडक्शन के रूप में पेश करूं। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, सदस्यों की यह भावना है कि आप इस पर और डिटेल में चर्चा करना चाहते हैं। क्या इस विषय पर आप कुछ बोलना चाहते हैं?

श्री किरेन रिजिजू : अध्यक्ष महोदय, हम लोग बहुत ही ओपन-माइंडेड, बहुत ही डेमोक्रेटिक तरीके से … (व्यवधान) इनका बर्ताव देखकर मैं एक बात कहना चाहता हूं कि पुराने समय में मैं नया एमपी बनकर आया था और पीछे बैठता था। जब यूपीए की नई सरकार बनी, तो हम लोगों ने कुछ रिक्वेस्ट की। सदन में मैं सीनियर लीडर्स के नाम नहीं लेना चाहता। उन्होंने सदन में उठकर कहा कि आप लोगों का काम अपोज़ करना है, लेकिन सरकार सुने न सुने, यह सरकार की मर्जी है। उस समय वे कहते थे। आज हम इतने खुले दिल से कह रहे हैं कि आपने रिक्वेस्ट की, सारे सदन के सदस्यों ने कहा कि इस बिल पर और भी चर्चा होनी चाहिए, स्क्रूटनी होनी चाहिए। क्यों नहीं? हम इससे भागने वाले नहीं हैं, क्योंकि इसमें हमारी मंशा साफ है, हमारा कदम साफ है। आखिर किस चीज से डरना है? किसी भी कमेटी में जाकर स्क्रूटनी की जाए, उसका हम स्वागत करते हैं। जब हम छिपकर कोई गलत काम करते हैं, तब भागते हैं। हम भागने वाले नहीं हैं, इसलिए अगर किसी कमेटी में जाना है, तो अपनी सरकार की ओर से हम पक्ष रखना चाहते हैं कि ज्वाइंट पार्लियामेंट कमेटी का गठन करके इस बिल को रेफर किया जाए और फिर ऑल पार्टीज अपनी संख्या के हिसाब से वहां पर विस्तार से चर्चा करें और स्टेकहोल्डर्स को बुलाकर जो भी सुनना है, इस कमेटी के माध्यम से अधिकृत रूप से यहां से आप पास कर दीजिए। भविष्य में हम खुले मन से आपके सजेशन्स को जरूर सुनेंगे, लेकिन देश के लिए जो सही है, हम जरूर करेंगे। इन्हीं बातों के साथ मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

> "कि वक्फ अधिनियम, 1995 का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर: स्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब माननीय मंत्री जी विधेयक को पुर: स्थापित करें।

SHRI KIREN RIJIJU: Sir, I introduce the Bill.

15.14 hrs

(ii) MUSSALMAN WAQF (REPEAL) BILL, 2024*

माननीय अध्यक्ष : आइटम नंबर 14, श्री किरेन रिजीजू जी।

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS; AND MINISTER OF MINORITY AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU): Sir, I beg to move:

> "That leave be granted to introduce a Bill to repeal the Mussalman Waqf Act, 1923."

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

> "कि मुसलमान वक्फ अधिनियम, 1923 का निरसन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री ईटी मोहम्मद बशीर। क्या आप आइटम नंबर 14 पर बोलना चाहते हैं? यह दूसरा बिल है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री बैन्नी बेहनन, श्री के. राधाकृष्णन,

श्री सौगत राय जी।

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section 2, dated 08.08.2024.

प्रो. सौगत राय (दम दम) : सर, यह जो बिल है, मुसलमान वक्फ कमेटी को वापस लेने … (व्यवधान) ओवैसी जी, मुझे बोलने दीजिए, फिर आप बोलें। … (व्यवधान) कोई बुरी बात नहीं है। … (व्यवधान)

श्री असादुद्दीन ओवैसी (हैदराबाद) : सर, डिवीजन मेरा राइट है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अभी मंत्री जी प्रस्ताव लाएंगे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इनके बोलने के बाद लाएंगे।

… (व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, under Rule 72(1), I oppose the introduction of this Bill.… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट। अभी माननीय मंत्री जी प्रस्ताव ला रहे हैं। यह बिल और वह बिल एक ही है। यह सेकेंड पार्ट उसको रिपील करने का बिल है

… (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : सर, एक ही बिल है। इसमें रिपील करने की बात है। इसमें मैं दो ही चीज बोलना चाहता हूं। संदेह यह होता है कि सरकार मुसलमान वक्फ प्रॉपर्टी पर कब्जा करना चाहती है। सारे देश में वक्फ बोर्ड के हाथ में 8.7 लाख प्रॉपर्टी है, जिसका पूरा एरिया एक्रास इंडिया 9.4 लाख एकड़ है। उसकी एस्टीमेटेड वैल्यू 1.2 लाख करोड़ रुपये है। सरकार इस पर दखल करना चाहती है। जो कलैक्टर की बात की गई है, पहले तो कलैक्टर नहीं था, सरकार इसमें इंटरफेयर करना चाहती है। ये बोलते हैं कि दो मुस्लिम वूमेन और दो नॉन मुस्लिम मेम्बर्स ऑन द बोर्ड, अगर नॉन मुस्लिम मेम्बर बोर्ड में जाएगा तो वक्फ बोर्ड की जो सैंक्टिटी है, वह खराब हो जाएगी।… (व्यवधान) It is a Muslim property gifted by a Muslim for the benefit of Muslims. यह नॉन मुस्लिम नहीं होना चाहिए।

Sir, it also introduces the District Collector as an arbiter to decide whether a property is a property of the Waqf Borad or it is a Government property. इसलिए, मुसलमान वक्फ एक्ट बिल को विदड्रा करने की जो कोशिश है, मै उसका पूरा विरोध करता हूं। किरेन रिजिजू जी ने एक घंटा बोला है। हमारे कुलिग ओवैसी साहब ने पहले वाले बिल पर डिविजन मांगा है, मैं उसका पूरा समर्थन करता हूं। यह बहुत सेंसिटिव बिल है। इसमें कोई जल्दबाजी और कोई जबरदस्ती नहीं करनी चाहिए। पार्लियामेंट का जो कानून है, आपने चर्चा का मौका दिया, सब लोगों ने बोला, लेकिन अभी ये डिविजन चाहते हैं तो डिविजन कराइए। इसमें क्या हर्ज है। यह पूरी चीज सरकार के हाथ में नहीं जानी चाहिए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ओके।

माननीय मंत्री जी।

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : सर, मैंने जो एक्ट रिपील का मूव किया है, उसे मैं मूव कर चुका हूं। जो मुसलमान वक्फ एक्ट, 1923 रिपीलमेंट का है, उसको तो रिपील कर लीजिए।… (व्यवधान) यदि आप जानना चाहते हैं, तो मैं बताऊंगा।

माननीय अध्यक्ष: आप दो मिनट बता दीजिए।

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : सर, मैं दो मिनट में बता देता हूं।

सर, रिपीलमेंट में, The Mussalman Waqf Act was brought into force on 5^{th} August, 1923 and was applied to whole of the then British India. … (व्यवधान) आप सुनिए। वह कानून स्टेच्युटरी बुक में रहना ही नहीं चाहिए था। इतने साल तक रहा, उसको रिपील करना चाहिए। It was applied to the then British Baluchistan and Santhal Parganas. मैं उस समय का जुरिस्डिक्शन बता रहा हूं।

Sir, the Waqf Act, 1954 which enacted the laws of Waqf for the first time in Independent India provides vide Section 69 (1) (5) that the Musssalman Waqf Act,1923 does not apply to anyone governed by the 1954 Act. वर्ष 1923 मुसलमान वक्फ एक्ट इन इफेक्ट रिडंडेंट हो चुका है। यह एप्लीकेबल नहीं है। इन इफेक्ट यह रिडंडेंट हो चुका है, इसलिए स्टेच्युटरी बुक में नहीं रहना है। इसलिए मैं यह रिपील अमेंडमेंट लाया हूं।

माननीय अध्यक्ष: आप इसको भी कमेटी में भेज रहे हैं न?

… (व्यवधान)

गृह मंत्री; तथा सहकारिता मंत्री (श्री अमित शाह) : अध्यक्ष जी, यह एक्ट एक्चुअल में वर्ष 1995 एक्ट और वर्ष 2013 का अमेंडमेंट एक्ट लाने के बाद अस्तित्व में नहीं है। हम इसको कागज पर से निकाल रहे हैं। इसमें बस इतना ही है। मैं मानता हूं कि इसमें विपक्ष सहमत होगा। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : क्या आप इस पर ज्वाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी बनाएंगे? आपका प्रस्ताव क्या है?

श्री किरेन रिजिजू : महोदय, यह मुसलमान वक्फ (निरसन) विधेयक, 2024 है।

माननीय अध्यक्ष : क्या आप ज्वाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी बनाएंगे?

… (व्यवधान)

श्री किरेन रिजिजू : महोदय, मेरा यह प्रस्ताव है कि एक ज्वाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी बनाई जाए और वक्फ (संशोधन) विधेयक, 2024 को उसमें भेजा जाए।

माननीय अध्यक्ष : मैं सभी दलों के माननीय नेताओं और सदस्यों से बात करके एक ज्वाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी बनाऊंगा।

श्री किरेन रिजिजू : महोदय, ठीक है।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

> "कि मुसलमान वक्फ अधिनियम, 1923 का निरसन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

… (व्यवधान)

SHRI ASADUDDIN OWAISI: Sir, I want division.

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : महोदय, मैं प्वाइंट ऑफ ऑर्डर उठाना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष : बोलिए।

डॉ. निशिकान्त दुबे: महोदय, नियम 67 यह कहता है कि यदि दो आइडेंटिकल बिल्स एक साथ हैं, तो एक बिल को सरकार वापस ले सकती है। यह नियम कहता है। इसमें डिवीजन की कौन-सी बात है? नियम है, वह यह कह रहा है। ये दोनों आइडेंटिकल बिल्स हैं। एक 1923 का बिल है, जिसको हटाकर वक्फ अधिनियम, 1995 को लाया जा रहा है। दोनों बिल्स एक हैं। यही तो नियम कह रहा है।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बोलिए।

SHRI ASADUDDIN OWAISI: I demand a division, Sir. This is my right. I want a division, please.

माननीय अध्यक्ष : आपका अधिकार तो है, लेकिन इस पर कैसे आपका अधिकार बनेगा?

श्री असादुद्दीन ओवैसी: महोदय, मैं तो शुरू से बोल रहा हूं कि डिवीजन चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : आप शुरू से तो बोल रहे हैं।

श्री असादुद्दीन ओवैसी: महोदय, आप ही नहीं सुन रहे हैं, तो मैं क्या करूं? मेरा अधिकार है। अगर अध्यक्ष ही नहीं सुनेंगे, तो कैसे चलेगा? मैं तो शुरू से बोल रहा हूं कि डिवीजन करवाइए, डिवीजन करवाइए।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

> "कि मुसलमान वक्फ अधिनियम, 1923 का निरसन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

SHRI KIREN RIJIJU: Sir, I introduce the Bill.

15.23 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखा जाए। जो सदस्यगण नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखना चाहते हैं, वे मामलों के पाठ को सभा पटल पर रख सकते हैं।

(i) Need to include Bishnupriya Manipuri community of Assam in the list of Other Backward Classes (OBCs)

SHRI KRIPANATH MALLAH (KARIMGANJ): I have the honour to draw the kind attention and personal intervention of the Government towards the strong public demand and sensitive issue for a community called Bishnupriya Manipuris, for including them in the Central List of OBCs residing in Assam. A survey report of the community was forwarded by ABC Commission on 4th March 2021 Vide letter No. ABC/OBC/2/2017/53/1-8 to the National Commission for Backward classes, Ministry of Social Justice and Empowerment, New Delhi against the letter of National Commission for Backward classes Letter No. NCBC/13(7)/PH/2014-RW Dated 30.12.2014 for favour of taking necessary measures in this regards but unfortunately till date NCBC has not taken any action in favour of the community submitted by the ABC Commission of Assam whereas the same community were recognized OBC in the central list in the state of Tripura, which is the neighbouring state of Assam. So, I urge upon the Minister to look into the matter for including the Bishnupriya Manipuri communities as a separate entity in the Central List of OBCs in Assam.

---

* Treated as laid on the Table.

(ii) Regarding violation of terms of lease agreement of land of BHEL, Bhopal leased out to industrialists

श्री आलोक शर्मा (भोपाल) : भोपाल में भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (बीएचईएल) को उद्योग स्थापना के लिए 4479.21 एकड़ भूमि दी गई थी । इस भूमि में से करीब 75 एकड़ भूमि अन्य उद्योगपतियों को सब लीज पर रानी कमलापति स्टेशन के पास दी गई थी । बीएचईएल द्वारा अनुबंध शब्दों का उल्लंघन करते हुए इन उद्योगपतियों ने माननीय न्यायालय में केस लगा रखा है । लीज का पैसा भी बीएचईएल को नहीं दे रहे हैं । जिस परिजन के लिए जमीन दी गई थी, वह प्रयोजन की भी पूर्ति नहीं करते । जांच कमेटी गठित कर इस पूरे मामले की जांच हो । बीएचईएल की रिक्त भूमि 2000 एकड़ पर भी भूमाफिया के गठजोड़ से लीज रेंट पर देने का प्लान बनाया गया है । यह प्लान निरस्त कर उक्त 2000 एकड़ भूमि पर प्रधानमंत्री जी की महत्वाकांक्षी योजना स्टार्टअप्स की शुरुआत कर युवाओं को रोजगार प्रदान करें ।

(iii) Need to re-establish Indian Veterinary Research Institute in Mukteshwar, Nainital district, Uttarakhand

श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर) : मै उत्तराखंड राज्य के जनपद नैनीताल के अंतर्गत मुक्तेश्वर में स्थित भारतीय पशु चिकित्सा अनुसन्धान संस्थान (आई.वी.आर.आई.) की तरफ सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ । इस संस्थान की स्थापना 1889 में भयंकर रोगों से भारतीय पशुधन सम्पदा के बचाव हेतु शोध कार्य करने के लिए इम्पीरियल बेक्ट्रोलॉजिकल प्रयोगशाला के नाम से हुई थी,डा० अल्फर्ड लिंगार्ड इस प्रयोगशाला के निदेशक रहे। इसके बाद इसे हिमालय क्षेत्र मुक्तेश्वर में सन 1893 में पुनः स्थापित किया गया । इस प्रयोगशाला का मुख्य उद्देश्य रिंडर पेस्ट बीमारी की वैक्सीन तैयार करना था । मुक्तेश्वर में अनेक जानवरों में जानलेवा बीमारी रिंडर पेस्ट, खुरपका-मुहपका, गलघोंटू, पॉक्स, चेचक, पी.पी.आर., रानीखेत डिसीस में कार्य करते हुए वैक्सीन तैयार कर देश ही नहीं अपितु पूरे विश्व में पूरी तरह नियंत्रण कर लिया गया । दुर्भाग्य रहा कि खुरपका निदेशालय के मुख्यालय तथा शोध परियोजना उपकरण, सभी उड़ीसा स्थानांतरित कर दिए गए

और इस शोध इकाई को भी कम कर दिया गया। मैं केंद्र सरकार से मांग करता हूँ कि उत्तराखंड राज्य के जनपद नैनीताल के अंतर्गत मुक्तेश्वर में स्थित भारतीय पशु चिकित्सा अनुसन्धान संस्थान (आई.वी.आर.आई.) को पुनः स्थापित किया जाए।

(iv) Regarding special package for people who suffered economic loss due to flooding from dam in Raipur Parliamentary Constituency, Chhattisgarh

श्री बृजमोहन अग्रवाल (रायपुर) : मैं मेरे संसदीय क्षेत्र रायपुर (छत्तीसगढ़) के एक बड़े गंभीर विषय को भारत सरकार के समक्ष रखना चाहता हूं। केन्द्र सरकार के उपक्रम एनएमडीसी एवं कोरबा एचसीएल के डैम टूट जाने के कारण लोहा एवं कोल बेस्डयुक्त पानी सैकड़ों गांवों में फैल गया है। ''काले'' पानी के खेतों में फैल जाने के कारण सैकड़ों किसानों की फसलें चौपट हो गई हैं, जिससे उनको भारी आर्थिक नुकसान हुआ है। मानो किसानों को काले पानी के सजा मिल गई है। वहीं लाल एवं काले पानी के आवासीय इलाकों में जमा रहने के कारण आम लोगों का जीवन भी बुरी तरह अस्त-व्यस्त हो गया है। बारिश के मौसम में संसदीय क्षेत्र के अलावा छत्तीसगढ़ के अन्य इलाकों में डैम टूटने की घटनाएं लगातार हो रही हैं। इससे बड़ी संख्या में आमजन प्रभावित हो रहा है। अधिकारियों की लापरवाही के कारण किसानों और आम जनता में भारी रोष व्याप्त है। मेरा सरकार से निवेदन है कि दोषियों के विरूद्ध कड़ी से कड़ी कार्यवाही हेतु आदेश जारी करवायें। साथ ही किसानों और आमजन को हुई आर्थिक हानि की उचित भरपाई हेतु स्पेशल पैकज की व्यवस्था की जाये।

(v) Need to acknowledge Rajahmundry in Andhra Pradesh as a heritage city and include the same under HRIDAY Scheme

SHRIMATI DAGGUBATI PURANDESWARI (RAJAHMUNDRY): Rajahmundry is one of the major cities in the State of A.P. located on the banks of the river Godavari in East Godavari District. In its earlier days, it was called

'Rajamahendravaram''. It is a historical city famous for its political, agricultural, literary, economic, social and cultural background. Hence, the city is also known as the "Cultural Capital of A.P". It is also acclaimed as the birthplace of the Telugu language. Adi Kavi Nannayya translated Mahabharata from Sanskrit on this sacred land. Kandukuri Veeresalingam, a great social reformer and the great Social worker, Durga Bai Deshmukh are also from Rajahmundry. Despite its historical and cultural wealth, Rajahmundry has not yet received the recognition it truly deserves. Bestowing the Heritage City status upon Rajahmundry would not only honor its rich legacy but also ensure the preservation and promotion of its numerous cultural landmarks. This status would attract more tourists, boost the local economy, and provide the necessary funds and infrastructure for the conservation of its heritage sites as well as respect the Telugu culture & Heritage. Therefore, I urge the Government to recognize Rajahmundry as a Heritage City and ensure its development through the HRIDAY Scheme.

(vi) Need to make operational two shifts of Air Traffic Control System in Kanpur airport

SHRI RAMESH AWASTHI (KANPUR): I am bringing to the attention of the Goverment in regard to the very serious problem faced by Kanpur airport. Presently, the Kanpur airport is served by single shift Air Traffic Control (ATC) personnel. It is controlled and operated by Indian Air Force. Due to operability of single shift, the airport is facing difficulties in the arrival and departure of flights early in the morning and late in the night. Although night landing device has

been installed at the Kanpur airport, yet very few flights are coming to the airport. This issue may be looked into with right earnest and a double shift in the ATC at Kanpur airport may be set up so that flights can run from 6.00 AM till 10.00 P.M. in the night. Once two shifts are operational, the number of flights and the fliers will increase.

(vii) Regarding development of Lunavada Railway Station in Panchamahal Parliamentary Constituency, Gujarat

श्री राजपालसिंह महेंद्रसिंह जादव (पंचमहल) : पिछले 10 सालों में गुजरात और समग्र भारत में रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं रेलवे ट्रेनों की संख्या में बहुत विकास हुआ है जिसके लिए मैं रेल मंत्रालय को अभिनंदन देता हूँ और आभार प्रकट करता हूँ।

पंचमहल लोकसभा में गोधरा रेलवे स्टेशन एक बड़ा जंक्शन है जो एक तरफ बड़ौदा होकर महाराष्ट्र को जोड़ता है और दूसरी तरफ मध्यप्रदेश से आगे दिल्ली को जोड़ता है।

मेरे क्षेत्र के लूनावाड़ा शहर के रेलवे स्टेशन का विकास करने के लिए रेल मंत्री जी को आग्रह करता हूँ। इस स्टेशन और रेलवे लाइन के विकास से गोधरा लूनावाड़ा और आगे मोड़ासा होकर शामलाजी और आगे राजस्थान को रेलवे लाइन मिल जाती है। इससे आगे दिल्ली तक लाइन चालू है। इस विकास से मेरे मतक्षेत्र के नागरिक उदयपुर और जयपुर से जुड़ सकेंगे। रेल ट्रांसपोर्टेशन का एक नया लाभ लोगों को मिलेगा। मैं सरकार से नम्रतापूर्वक आग्रह करता हूँ कि इस विषय में आगे की कार्यवाही के निर्देश करे।

(viii) Regarding development of temples in small districts and promotion of Sanskrit language

श्री शशांक मणि (देवरिया) : देवरिया जिला, देवरहीमाता मंदिर, पैकौलीमहाराज कुटी और देवराहाबाबा मंदिर जैसे कई सांस्कृतिक रूप से समृद्ध स्थलों का गढ़ है। मेरा संसदीय क्षेत्र देवरिया (उत्तर प्रदेश) फाजिलनगर और तमकुहीराज, बौद्ध और जैन धर्म के लोगों के लिए विशेष महत्व

रखता है। फाजिलनगर,भगवान महावीर की निर्वाण स्थली और तुर्कपट्टी में प्राचीन सूर्यमंदिर का घर है। तमकुहीराज सुंदर नारायणी नदी के पास स्थित है। कुशीनगर, जहां बुद्ध ने महापरिनिर्वाण प्राप्त किया, बौद्ध भक्तों को आकर्षित करता है। देवरिया संस्कृत का गढ़ रहा है, जो बहुत लम्बे समय से संस्कृत विद्वानों को आकर्षित करता रहा है जिसके पुनरुत्थान के लिए मैंने अपने लोक सभा क्षेत्र में काम करना शुरू कर दिया है। मैं माननीय संस्कृति मंत्री, भारत सरकार एवं अन्य सभी सदस्यों का ध्यान निम्नलिखित पर आकर्षित करना चाहता हूँ :-

- ☐ छोटे जिलों में मंदिरों के विकास से संस्कृत,संस्कृति और सांस्कृतिक पर्यटन को जमीनी स्तर पर मजबूती दी जाये।
- ☐ छोटे जिलों में सांस्कृतिक पर्यटन उद्देश्यों के लिए मंदिरों के पुनरुत्थान के लिए नीतियां बनाई जायें।
- ☐ इन मंदिरों के आसपास संस्कृत भाषा को प्रोत्साहित किया जाये, ताकि संस्कृतिक अर्थव्यवस्था को स्थापित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई जा सके।

(ix) Need to start a scheme for free treatment of children with type – 1 diabetes

श्री हरीभाई पटेल (महेसाणा) : मैं महेसाणा मतविस्तार का प्रतिनिधत्व करता हूँ। मैं एक अनूठी पहल की बात करना चाहूंगा जो आदरणीय प्रधानमत्री श्री नरेंद्र मोदी जी की जन्म भूमि के जिले से शुरू हुई है। सामान्य रूप से मानव शरीर में दो प्रकार के डायबिटीज होते हैं। जहाँ तक टाइप 2 डायबिटीज की बात है वह बहुत कॉमन है, उसका इलाज भी आसानी से होता है और PM जन औषधि केन्द्रों में इसकी बहुत ही सस्ते दामों में दवाईयां उपलब्ध हैं।

आज बात करनी है टाइप 1 डायबिटीज की, जो ज्यादातर छोटे बच्चों में पाया जाता है। छोटे-छोटे बच्चो को दिन में दो-तीन बार इन्सुलिन के इंजेक्शन लेने पड़ते है। गरीब बच्चों के माता-पिता को इसकी जानकारी भी नहीं होती और बच्चों का आयुष्य कम होता जाता है। महेसाणा जिला

प्रशासन और NGO के सहयोग से 2018 में बच्चों के लिए पहल की गयी और 186 टाइप -1 डायबिटीज वाले बच्चों की स्क्रीनिंग करके इन बच्चों को मुफ्त मे इलाज और मुफ्त मे इन्सुलिन नियमित रूप से दिया गया।

महेसाणा के इस प्रयोग को आगे बढ़ाते हुए गुजरात सरकार ने ऐसे टाइप -1 डायबिटीज वाले बच्चों के लिए बजट 2023-24 में 13 करोड़ का प्रावधान किया है जिसमें बच्चों की स्क्रीनिंग से ले कर मुफ्त इलाज, मुफ्त इन्सुलिन एवं इस टाइप 1 डायबिटीज का हेल्थ एजुकेशन फैलाने का भी प्रावधान किया गया है, जो अभूतपूर्व है। ये जो टाइप 1 डायबिटीज पीड़ित बच्चे हैं, उनके गरीब माता-पिता के लिए यह बहुत बड़ी राहत है।

मैं माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि ऐसी योजना समग्र देश में लागू होनी चाहिए। इससे देश के लाखों बच्चे जो टाइप 1 डायबिटीज से पीड़ित हैं उनके जीवन में एक नई सुबह खिलेगी।

(x) Need to expedite completion of railway projects in Nizamabad Parliamentary Constituency and reinstatement of Nizamabad-bound discontinued trains

SHRI ARVIND DHARMAPURI (NIZAMABAD): I would like to bring in to the notice of the Government a matter of urgent public importance related to the railway infra projects in the Nizamabad Parliamentary Constituency, concerning their stagnation and delay. Railways have constituted the central point of the economic lifeline of Nizamabad, with many people travelling to Mumbai, Surat, and other neighboring regions in search of employment opportunities and better sources of Livelihood. The time-bound completion of railway projects is necessary to facilitate ease and comfort of travel. One such request relates to reinstating and increasing the frequency of Train Number 07195/96, which

travels from Kazipet to Dadar Central Mumbai via Peddapalli and Nizamabad. Currently, it runs as a weekly service, and I request that it be increased to thrice weekly and converted into a regular train rather than a special one. Owing to the special trains being started for darshan of Ayodhya Dham, trains like Kazipet to Dadar had been stopped. Secondly, while a total of 6 ROBs (Railway Over Bridges) have been sanctioned for my constituency yet as of today only one ROB has been made operational. The delays caused by the State Government, along with the subsequent lack of seriousness and professionalism by the concerned contractors, have had a detrimental impact on the daily commute of thousands of people in Nizamabad. Hence, I request the Hon'ble Minister of Railways to kindly expedite these developmental works, along with the reinstatement of the trains, in order to fulfill our Government's vision of ease of living.

(xi) Need to establish a Kendriya Vidyalaya in Rajsamand District Headquarters, Rajasthan

श्रीमती महिमा कुमारी मेवाड़ (राजसमन्द) : मै अपने लोक सभा संसदीय क्षेत्र राजसमन्द के लोकमहत्त्व के अतिमहत्त्वपूर्ण विषय के प्रति सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहती हूँ। राजसमन्द जिला मुख्यालय होने के उपरांत भी यहाँ आज की दिनांक तक केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना नहीं हो सकी है जबकि जिले में उपखंड मुख्यालय देवगढ़ में केन्द्रीय विद्यालय स्थापित है। जिला मुख्यालय पर केन्द्रीय विद्यालय स्थापित होने से आमजन एवं कार्यरत सरकारी कर्मचारियों के बच्चों को अंग्रेजी माध्यम में कम शुल्क में गुणवत्तापूर्ण शिक्षा उपलब्ध हो सकेगी। अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि जिला मुख्यालय राजसमन्द में शीघ्रातिशीघ्र केन्द्रीय विद्यालय को प्रारंभ करने की अनुमति प्रदान की जाये।

(xii) Need for establishment of a health and research institute like AIIMS in Kishanganj, Bihar

DR. MOHAMMAD JAWED (KISHANGANJ): According to the 2021 Multidimensional Poverty Index (MPI), Kishanganj is the poorest district in Bihar, with 64.75% of its population living in poverty. In 2022, the Central Ground Water Board (CGWB) and the Geological Survey of India released a report indicating that the amount of uranium in groundwater in nine districts of Bihar, including Kishanganj, exceeded the WHO-prescribed limit. The consumption of uranium-contaminated water can cause thyroid cancer, blood cancer, bone marrow depression, and kidney disease. The Chairman of the Bihar State Pollution Control Board noted that uranium is a chemo-toxic and nephrotoxic heavy metal, particularly affecting the kidneys and bones. A study of the elderly in Kishanganj revealed high prevalence rates of anemia (63.75%), cataracts (61.25%), and hypertension (50.63%). Another study identified contamination of drinking water in Kishanganj with heavy metal ions like chromium, copper, and fluoride, resulting in dental fluorosis in 53.6% and skeletal fluorosis in 11.2% of the population. The absence of Government-run hospitals forces residents to rely on private hospitals, exacerbating poverty due to medical expenses. Many residents seek treatment for terminal illnesses like cancer in hospitals outside the district. Establishing a Government-backed health and research institute like AIIMS in Kishanganj could address health challenges effectively.

(xiii) Need for amendment of Wildlife Act alongwith comprehensive measures to protect the life and property of farmers from menace of wild animals

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): The population of vermin has increased uncontrollably in the last few years. This has led to losses in the tune of hundreds of crores in the last couple of years. Dangerous animals cause grievous injuries and deaths on a regular basis. Unscientific forest management that seeks to blindly enforce laws rather than controlling healthy population sizes of all flora and fauna is one reason behind this. The population of many species are above the carrying capacity presently, hence, needs to be controlled. Also, scientific studies must be conducted to estimate their population size and methodologies like birth rate monitoring and control, culling or relocation etc. must be adopted at the earliest. The farmers should be empowered with the right to kill animals that enter their properties and are a threat to their life and property. The Wildlife Protection Act must be suitably amended. I urge upon the Government to take immediate action, including legislative and executive measures - to resolve the issue of human-animal conflict at the earliest.

(xiv) Need to provide financial assistance for development of various infrastructure projects in Ranga Reddy district, Telangana

DR. MALLU RAVI (NAGARKURNOOL): The Government of India is requested to provide adequate amount of assistance to develop the infrastructure such as Educational Institutions and Steel related project in Pallamara Ranga Reddy, Telangana.

(xv) Need to review the decision to impose 200 percent duty on Indo-Pak trade through Wagah Border

SHRI GURJEET SINGH AUJLA (AMRITSAR): Earlier, in Amritsar Parliamentary Constituency, trade was allowed through Pakistan via the Indo-Pak Wagah border route. Over 10,000 people got employed due to Indo-Pak trade through this route. But, after the Balakot attack by terrorists, over 200 percent duties were imposed on this trade. This led to the entire import- export trade between India and Pakistan via Wagah check-post to grinding halt. However, Indo-Pak trade via Dubai through ports in Gujarat and elsewhere is still taking place. I urge upon the Government to review 200 percent duties imposed on Indo-Pak trade via Wagah border.

(xvi) Need to set up a Trauma Centre in Shamli district, Uttar Pradesh

सुश्री इकरा चौधरी (**कैराना**) : मैं जनपद शामली के मेडिकल इंफ्रास्ट्रक्चर के विषय पर अपने विचार रखना चाहती हूँ। जनपद शामली नया जनपद है। यहां पर अभी तक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर वाली मेडिकल सुविधाओं का अभाव है। जिला अस्पताल में कोई सुविधा नहीं है। शामली से पानीपत खटीमा राष्ट्रीय राजमार्ग तथा मेरठ-करनाल राजमार्ग दिल्ली-यमुनोत्री राजमार्ग होकर गुजर रहे हैं तथा एक राजमार्ग शामली-अंबाला ग्रीन हाईवे और बन रहा है।अच्छी सड़कों के होने से बहुत ज्यादा वाहन तेज गति से यहां से होकर गुजरते हैं और इस कारण से यहां पर एक्सीडेंट ज्यादा होने लगे। परंतु यहां पर कोई भी ट्रॉमा सेंटर स्थित नहीं है। दुर्घटना की स्थिति में नई दिल्ली एम्स स्थित ट्रॉमा सेंटर में ही घायल रोगियों को ले जाना पड़ता है। इससे फर्स्ट गोल्डन ऑवर जो कि घायल व्यक्तियों के लिए बहुत इंपोर्टेंट होता है, वह बीत जाता है क्योंकि शामली से किसी भी निकट ट्रॉमा सेंटर या सुपर स्पेशलिटी अस्पताल तक जाने के लिए 3 घंटे से ज्यादा का समय लगता है। अतः मैं

माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी का संज्ञान इस समस्या की ओर करने का आग्रह करूंगी तथा मांग करूंगी कि जनपद शामली में ट्रॉमा केंद्र स्थापित करने तथा शामली के जिला अस्पताल को केंद्रीय योजना के अंतर्गत विशेष धनराशि देने का कष्ट करें।

[محترمہ اِقرا چودھری (کیرانہ): محترم اسپیکر صاحب، میں ضلع شاملی کے میڈیکل انفراسٹرکچر کے وشے کو سدن میں رکھنا چاہتی ہوں۔ ضلع شاملی نیا ضلع ہے۔ یہاں پر ابھی تک ڈسٹرکٹ ہیڈ کوارٹر والی میڈیکل سُویدھاؤ کی کمی ہے۔ ضلع اسپتال میں کوئی سہولیات نہیں ہے۔ شاملی سے پانی پت کھٹیما راشٹریہ راج مارگ اور میرٹھ کرنال راج مارگ دہلی یمنوتری راج مارگ ہو کر گُزر رہے ہیں اور ایک راج مارگ شاملی امبالہ گرین ہائ وے اور بن رہا ہے۔ اچھی سڑکوں کے ہونے سے بہت زیادہ واہن تیز گتی سے یہاں سے ہو کر گُزرتے ہیں۔ اور اس وجہ سے یہاں پر ایکسیڈینٹ زیادہ ہونے لگےہیں۔ لیکن یہاں پر کوئی بھی ٹروما سینٹر نہیں ہے۔ دُرگھٹنا کی حالت میں نئی دہلی ایمس میں ٹروما سینٹر میں ہی زخمی روگیوں کو لے جانا پڑتا ہے۔ اس سے فرسٹ گولڈن آور جو کہ زخمی انسانوں کے لئے بہت اہم ہوتا ہے، وہ بیت جاتا ہے۔ کیونکہ شاملی سے کسی بھی قریبی ٹروما سینٹر یا سُپراسپیشیلیٹی اسپتال تک جانے کے لئے تین گھنٹے سے زیادہ کا وقت لگتا ہے۔ اس لئے میں محترم وزیرِ صحت کی توجہ اس مسئلے کی طرف دلانا چاہوں گی اور مانگ کروں گی کہ جن پد شاملی میں ٹروما سینٹر قائم کرنے اور شاملی کے ضلع اسپتال کو کیندرئے یوجنا کے انتر گت وِشیش دھن راشی دینے کا کَشْٹ کریں۔]

(xvii) Need to repair the roads excavated during laying of pipelines under 'Har Ghar Nal Se Jal' Scheme in Azamgarh Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

श्री धर्मेन्द्र यादव (आज़मगढ़) : मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र आजमगढ़ (उत्तर प्रदेश) की बहुत ही गंभीर समस्या की ओर दिलाना चाहता हूँ। केंद्र सरकार द्वारा चलाई जा रही घर हर नल से जल योजना के कारण गांव की गलियों जिनमें पक्कीकरण का कार्य हो रखा था पानी की पाइप लाइन बिछाने के लिए खुदाई की गई और उसे दुवारा से पक्का नहीं किया गया जिसके कारण लोगो को असुविधा हो रही है। एक तरफ तो केंद्र सरकार हर घर नल से जल पहुंचा रही है। दूसरी तरफ लोगो को असुविधा पहुंच रही है, क्योंकि गलियों को खोदकर बिना मरम्मत किए खुला छोड़ दिया गया। गलियों की मरम्मत का कार्य न होने से लोग अपने आप को ठगा हुआ महसूस कर रहे हैं तथा परेशानियों का सामना कर रहे हैं।

मैं माननीय जल शक्ति मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में जहाँ -जहाँ हर घर नल द्वारा जल पहुँचाने के लिए पाइपलाइन बिछाने के लिए गलियों की खुदाई हुई थी उनकी मरम्मत का कार्य करने के लिए आदेश दिए जायें ताकि लोगों को असुविधा का सामना न करना पड़े।

मैंने जनहित में अपनी बात रखी है और मंत्री जी से निवेदन है कि इस काम को शीघ्र करवाया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

(xviii) Need to take steps to eliminate Water Hyacinth from river Cauvery alongwith measures to make the river pollution free including construction of embankment along the said river in Tamil Nadu

SHRI K. E. PRAKASH (ERODE): I want to raise an important issue about eliminating water hyacinth spread over the Cauvery river all along causing severe environmental problems. The presence of water hyacinth over river Cauvery not only obstructs the flow of water but it pollutes the entire system. This widespread water hyacinth also affects the livelihood of local people

making them unable to get pure drinking water, water for agriculture besides obstructing fishing activities. The spread of water hyacinth also creates health issues. Experts say that in order to eliminate water hyacinth totally from the surface of Cauvery river, and to arrest its growth, it takes continuous efforts of at least 7 years. We should therefore act swiftly by keeping this in mind. More over setting up of embankment on the sides of rivers and the areas affected by floods will be beneficial. This will result in checking soil erosion besides providing protection from floods to people, industries and habitation. Keeping in view the seriousness of this issue, the Union Ministry of Water Resources, in coordination with Local Bodies and State Governments, should undertake measures to eliminate water hyacinth from water bodies particular over river Cauvery. We should not only eliminate Water Hyacinth but also improve the pollution control measures besides expediting the construction of flood walls wherever there is a possibility of flooding of waters. I urge that such work should be undertaken in a coordinated way.

(xix) Need to set up a National Coir Training and Design Centre in Dr. B.R. Ambedkar Konaseema district of Andhra Pradesh

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Coir is a coarse fiber extracted from the fibrous outer shell of coconut, traditionally used as ropes and cordage. India is the largest producer of coir in the world. 80% of the coir workers in the fiber extraction and spinning sectors are women. Coir Vikas Yojana, Skill Upgradation and Mahila Coir Yojana (MCY) provide training programmes on manufacturing of value-added coir products, spinning, weaving

and other product diversification processes to women SHGs and NGOs. But the number of women trained under the MCY scheme in Andhra Pradesh has seen a decline of almost 95% from 1,240 in 2012-13 to 59 in 2022-23. This statistic is very concerning as Andhra Pradesh is the fourth largest coconut producing state in the country. Dr. B.R. Ambedkar Konaseema District alone shares 50% of Coconut Cultivation in Andhra Pradesh, where coconut is the designated One District One Programme (ODOP). Currently only a Regional Coir Office exists in Rajahmundry, which provides skill development training. Therefore, I would like to suggest setting up a National Coir Training and Design Centre (NCT&DC) in Andhra Pradesh, particularly in Dr. B.R. Ambedkar Konaseema District. Furthermore, I would also suggest the adoption of more robust awareness campaigns and information disseminating mechanisms to promote higher participation in the state.

(xx) Need to establish a 'Champaran Sangrahalay' in Lauria in Valmikinagar Parliamentary Constituency, Bihar

श्री सुनील कुमार (वाल्मीकि नगर) : मैं सरकार का ध्यान वाल्मीकि नगर लोक सभा अंतर्गत अवस्थित ऐतिहासिक विरासतों को एक स्थान पर संग्रहित करने के सबंध में आकृष्ट कराना चाहता हूँ। वाल्मीकि नगर राष्ट्रपिता महात्मा गाँधी की कर्मभूमि रही है। गोनाहा प्रखंड के भितिअरवा आश्रम में सत्याग्रह के समय कई महीनों तक इस आश्रम में रहे थे। गोनाहा के रमपुरवा में भगवान बुद्ध के अस्थि अवशेष पाए जाते हैं। लौरिया प्रखंड के नंदनगढ़ तथा नरकटियागंज के चानकीगढ़ में नंद वंश तथा चाणक्य के द्वारा बनाये गये महलों के अवशेष है जो अब एक टीले के रूप में परिवर्तित हो चुके हैं। नंदनगढ़ टीले को भगवान बुद्ध के अस्थि अवशेष पर बना स्तूप भी कहा जाता है। नंदनगढ़ से 1 किलोमीटर की दूरी पर लौरिया में 2310 वर्ष पुराना सिंह के शीर्ष वाला अशोक स्तंभ है। वाल्मीकि

नगर को भगवान श्री राम के पुत्र लव कुश की जन्म स्थली के रूप में भी जाना जाता है। मैं सरकार से मांग करता हूँ कि लौरिया जो वाल्मीकि नगर का केंद्र स्थान है, में एक चंपारण संग्रहालय का निर्माण कराया जाए, जिसमें यहाँ की प्रसिद्ध धरोहरों को यहाँ आने वाले पर्यटकों के लिए प्रदर्शित किया जाए।

(xxi) Regarding establishment of Kendriya Vidyalaya at SSB Camp at Birpur in Supaul Parliamentary Constituency, Bihar

श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल) : मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल के बीरपुर में स्थित एस.एस.बी. कैंप में केंद्रीय विद्यालय की स्थापना हेतु स्वीकृति दी जा चुकी है किन्तु विद्यालय का भूमि पंजीकरण अभी तक नहीं किया गया है। भूमि पंजीकरण निबंधन शुल्क -3300250 (तैंतीस लाख दो सौ पचास रुपये) की राशि को अर्धसैनिक बल वेलफेयर फण्ड के द्वारा भुगतान कर केंद्रीय विद्यालय की स्थापना व निर्माण का कार्य कराया जाये जिससे सशस्त्र सीमा बल के जवानों के बच्चों को अच्छी शिक्षा प्राप्त हो सके।

(xxii) Need to expedite construction of NH 65 in Osmanabad Parliamentary Constituency, Maharashtra

श्री ओमप्रकाश भूपालसिंह उर्फ पवन राजेनिंबालकर (उस्मानाबाद) : मेरे संसदीय क्षेत्र उस्मानाबाद महाराष्ट्र में राष्ट्रीय महामार्ग क्र. सं. 65 का निर्माण कार्य एस.पी.पी.एल. कंपनी को दिया गया और कंपनी ने जून 2014 में निर्माण कार्य शुरु किया लेकिन आज तक यह मार्ग नहीं बना है, जबकि राष्ट्रीय महामार्ग 211 (धुळे - सोलापूर) का निर्माण कार्य बाद में शुरु हुआ और निर्धारित समय में पूरा हो गया है। अतः सोलापुर- उमरगा मार्ग को तत्काळ पूर्ण करने की जरूरत है। राष्ट्रीय महामार्ग क्रमांक 63 और 548सी लातूर-कुसळम-टेंभुर्णी महामार्ग फोर लेने मे परिवर्तित करने की मांग काफ़ी समय से की जा रही है। उस्मानाबाद जिले से जाने वाला सूरत-चेन्नई ग्रीन फील्ड कॉरिडॉर को ग्राम-वैराग, तहसील-बार्शी जिल्हा-सोलापूर पर कनेक्टिविटी देने की जरूरत है ताकि यह बाजारपेठ अन्य प्रमुख बाजारपेठो से जोड़ा जा सके। सूरत - चेन्नई ग्रीनफील्ड कॉरिडोर के लिये मेरे संसदीय क्षेत्र ग्राम-पानगाव, तहसील-बार्शी के किसानों की जमीन संपादित की गई थी और

किसानों की फसलों को क्षति पंहुची थी । उसका मुआवजा किसानों को नहीं दिया गया । अतः किसानों को जल्द से जल्द मुआवजा दिया जाये । मेरा सरकार से अनुरोध है कि मेरे द्वारा की गई मांगों को जल्द पूरा किया जाये और प्रभावित किसानों, यात्रियों और जनता को राहत दी जाये ।

(xxiii) Need to expedite approval of applications of pensioners who opted for enhanced coverage under Employees' Provident Fund Organization (EPFO) Pension

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): In November 2022, the Supreme Court passed a judgement allowing eligible employees who had not opted for enhanced Employees' Provident Fund Organization (EPFO) pension coverage prior to the 2014 amendments to EPS-95 to jointly do so with their employers within the next four months, and this deadline was extended multiple times until the end of May 2024. The EPFO received a total of about 17.5 lakh such applications. However, as of December 2023, 11.7 lakh of them are still pending, and there is no timeline on how long it will take to process them. The retired employees of the Pune District Cooperative Milk Producers Union are among the many pensioners who continue to be excluded from the revised pension scheme due to this extended delay. It is deeply disappointing that the Government has not made any announcements regarding this issue in the Union Budget 2024-25. These pensioners are reliant on their pensions to meet their needs, including medical expenses, and face significant financial hardship due to the delay. I urge the Government to approve their applications at the earliest and ensure that they, along with all other senior citizens eligible for increased pensions, receive the full amounts they are due.

(xxiv) Regarding refund of money to investors who invested in various schemes of Sahara Company

श्री सुदामा प्रसाद (आरा) : देश की लगभग 11 करोड़ गरीब और मध्यम वर्गीय जनता ने सहारा इंडिया की विभिन्न स्कीमों में लगभग 2.5 लाख करोड़ रुपया जमा किया था। 11 करोड़ निवेशकों ने अपना पेट काट-काटकर अपने बेटे-बेटियों की शादी, पढ़ाई-लिखाई और उनके भविष्य के लिए पैसा जमा किया था, जिसे वापस करने के लिए माननीय सुप्रीम कोर्ट ने सहारा को आदेश दिया था, किन्तु उस आदेश के 13 साल बाद भी उनका पैसा उन्हें वापस नहीं मिला है। वे आज भी अपने पैसे की आस लगाए बैठे हैं जबकि उनमें से 3970 (तीन हजार नौ सौ सत्तर) निवेशकों और 65 अभिकर्त्ताओं की मौत हो गई है। देश के गृह मंत्री ने इस संबंध में आश्वासन भी दिया था जो अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

अतः मैं सभी निवेशकों का पैसा अविलम्ब ब्याज सहित एक वर्ष अन्दर वापस दिलाने के साथ- साथ मृतकों के परिजनों को अतिरिक्त 10-10 लाख रुपए के मुआवजे की पुरजोर मांग करता हूँ।

(xxv) Need to expedite the process of acquisition of land in Karuvadikuppam village in Puducherry acquired for establishment and expansion of Coast Guard Unit by Indian Navy

SHRI SELVARAJ V. (NAGAPATTINAM): The Indian Navy took a policy decision in the year 2009 to establish and suitably expand and strengthen a Coast Guard Unit at Puducherry to meet the emerging and escalating security challenges to the nation through the East Coast Region of Puducherry and Tamil Nadu. Later on approximately 30 hectares of land at Karuvadikuppam Revenue village in Puducherry was identified to be the most suitable site to establish the proposed Coast Guard Hqrs. These identified lands were belonged

to several small and marginal farmers of the village and it was marked in the Revenue/ Registration records as "Lands proposed for Acquisition for Coast Guards "thereby preventing them from alienation/ sale of their lands to meet their family commitments which is causing them unbearable hardships.

I, therefore, urge upon the Government to expedite the process of acquisition of the land and pay the compensation to the poor farmers at the earliest possible to mitigate their sufferings.

15.24 hrs

BHARTIYA VAYUYAN VIDHEYAK, 2024*

माननीय अध्यक्ष : आइटम नंबर - 16, भारतीय वायुयान विधेयक, 2024.

माननीय मंत्री जी ।

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU): Sir, I beg to move**:

> “That the Bill to provide for regulation and control of the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export and import of aircraft and for matters connected therewith or incidental thereto be taken into consideration.”

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप बिल पर कुछ बोलिए ।

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section 2, dated 08.08.2024.

** Moved with the recommendation of the President.

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me the opportunity to introduce the Bharatiya Vayuyan Vidheyak, 2024, in this House.

Sir, this Bill aims to regulate and control the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export, and import of aircraft and for matters connected therewith or incidental thereto.

I would just like to give a brief update on why we had to bring the Bill. The Act is from a pre-Independence era which had been brought in 1934 and it was called the Aircraft Act. The Indian Aircraft Act which was brought in 1934 has undergone several changes over the years. In fact, up to 21 amendments were made. Twenty-one number of times, there have been changes brought through various sections which were amended in the Act also.

Now, because of this, the whole structuring of the Act itself has led to a lot of ambiguity and contradictions. And, in terms of the powers and functions of certain internal organisations like the DGCA, BCAS, and also the other provisions which are supposed to be there in the Act, they are not well structured. Because of this, there was a dire need to structuralise the whole Bill once again.

15.25 hrs

(Shrimati Sandhya Ray *in the Chair*)

That is why, we have brought the Act again with a lot of changes and are also bringing a lot of structure into this. So, I would again like to introduce the

Bill. I am open to all the suggestions that the Members are willing to make. Now, I open the Floor for discussion on the Bill.

माननीय सभापति: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि वायुयान की परिकल्पना, विनिर्माण, अनुरक्षण, कब्जे, उपयोग, प्रचालन, विक्रय, आयात और निर्यात के नियंत्रण के विनियमन का और उससे संसक्त या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL): Madam Chairperson, thank you for having given me this opportunity to participate in the discussion on this important Bill. The legislation aims to overhaul and modernise the regulatory framework governing civil aviation in India, replacing the Aircraft Act, 1934.

Madam, I welcome every effort to achieve the highest levels of safety in civil aviation. But it has to be pointed out that the aviation sector of the country is facing many issues and safety challenges today. The increasing cases of near collision incidents, flight delays and cancellations, frequent schedule cuts, and airfare without any regulation are a matter of concern.

Madam, one of the alarming absences in this Bill is the sheer lack of any consideration the Government has given to the cause of climate change. The aviation industry accounts for nearly three per cent of the carbon dioxide emissions annually but the potential impact of this is much severe, considering the fact that these emissions take place much higher in the atmosphere, closer to the ozone.

We, as a nation, having the first place in population, third place in military power, and fifth place in economy, must make our commitments to climate

change clear. It is the responsibility of this House and this Government to ensure that the national policy towards sustainability stands resolute and is second to none.

The actual need of the hour like addressing the skyrocketing number of cyber threats also seems to have left the thought of this Government while drafting this Bill which, in effect, makes the ground reality of this Bill a token effort.

Madam, Air Albania, being targeted by the LockBit ransomware group, the group which engaged in similar threats to Bangkok Airways, Kuwait Airlines and many more airlines, serves as an instance for the Ministry of Civil Aviation to learn from. We must either learn from the examples of others or face the same fate due to sheer ignorance.

It is shameful how the Government has wished to proceed with the latter than consider the former. In this rush to reiterate and substantiate before the people of this nation the misguided words *"modi hein tho mumkin hai",* a stampede of constructing new airports can be witnessed by the Ministry of Civil Aviation. Analysing Section 3, sub-section 2 and Section 5, sub-section 2 of the new Bill, both the Directorate General of Civil Aviation and the Bureau of Civil Aviation Security have been charged with the oversight functions related to civil aviation without any clear segregation of the functions of both the institutions.

It is to be noted that alongside these two institutions, the CISF and the Airport Authority of India also have roles to play in this ambivalent mechanism which can prove to be lethal in emergency situations as we have seen in the

unfortunate incidents of the World Trade Centre attack or the Flight 814 hijack to Kandahar. In the Standing Committee Report related to civil aviation, it has been unconditionally stated that the Central Industrial Security Forces, which valiantly guard our airfields, have been overburdened by the ever-expanding network of our airports and air traffic and yet no provisions to redeem their difficulties have been curated in this new Bill. It is high time that in avenues similar to the American Transport Security Agency, an Indian counterpart must be established to ensure proper security administration.

If expansion and advancement of the Indian aviation industry is indeed the prerogative of this Government, then there must be provisions that ensure this rather than red herring measures that sum up to the construction of a house of cards.

The extensive loss of life during the Corona pandemic has made our national policies sensitive to the possibilities of epidemics and the provisions stated in Section 14 of the Bill can prove to be instrumental in the same instance in the future. However, the ignorance in engaging provisions about invasive species that may cause loss of livelihood to the menial farmers of our nation is a grave negligence by this Government which proves again that this Bill is a mere tool to keep the industrialists happy rather than to account for the growing needs of the industry, the people of the nation and the national interest.

The Government's claims about aviation sector are not true. The Adani Group owns eight airports in the country, making it the single largest private operator in the country. This monopolisation has happened in the past four

years at the risk of concentrating important national assets in a few private hands. An estimated 25 per cent of passenger air traffic flies through the Adani airports and one-third of all air cargo is handled through these airports. The CAG Report released in August 2023 on UDAN and the Regional Connectivity Scheme found that 93 per cent of the routes under the scheme were cancelled beyond the three-year concessionary period.

Madam, data from the Airport Authority of India has seen, in the first three months of 2024, a decline in passenger traffic in tier-2 city airports. Experts have attributed this to airlines concentrating on Metro cities and high-density routes. The scheme, which was projected to link smaller centres with air-connectivity, has failed to impress so far.

Madam, the Government is always making exaggerated claims of new airports built in the country during the last 10 years. The deadly roof collapse of Delhi Airport has raised many concerns over the quality infrastructure development in the country. Recently, we witnessed many such infrastructure failures, and it is evident of the corruption and criminal negligence over the last 10 years.

Madam, another issue is the soaring airfares without any regulation and cap on higher fare. It has become a regular practice for the airlines operating service in the Gulf-Kerala sector. Lakhs of Keralites working in various Gulf countries are put to a great hardship and agony due to the steep hike in the airfares from Kerala to Gulf countries. The airlines are charging fares more than five times the basic tariff for various destinations in Kerala. A majority of the

Keralites working in the Middle East countries are low-earning workers who cannot afford such high airfares. This unjustifiable hike in airfare is done keeping in view the demand among the non-resident Keralites returning to home State for festivals and summer vacations. Even budget carriers are adopting such heinous methods by charging huge amounts for tickets. Even though this issue has been highlighted on many occasions, no action has been taken by the Government. This should be considered and corrective measures should be taken on priority.

Recently, the Airport Economic Regulatory Authority (AERA) has revised the User Development Fee at Thiruvananthapuram International Airport and increased it by as much as 50 per cent from the present tariff. As per the order issued by AERA, the User Development Fee for domestic passengers will increase from Rs. 506 to Rs. 770 till 31st March, 2025. Thereafter, it will be raised in subsequent financial years, that is, Rs. 840 for the financial year 2025-26 and Rs. 910 for the financial year 2026-27. Similarly, the landing charges for aircraft have also been raised three-fold, with further hikes in the following years.

The hike in tariff for international passengers is even higher than the hike in the domestic rates. The steep hike in tariffs will be an additional burden on the passengers who are already under the pressure of high airfares. Moreover, this decision will lead to higher airfares in this sector, and will adversely affect the Thiruvananthapuram International Airport as the nearby Cochin International Airport is offering lower rates. I request an intervention from the Government to review the tariff hike which is against the interest of the passengers. Thank you.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : महोदया, यह एक ऐसा विषय है जो सभी के जीवन को प्रभावित करता है। यह सौभाग्य की बात है कि मुझे इस विषय पर बोलने का मौका मिला है। इसके लिए मैं सरकार और विशेष कर अपनी पार्टी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहूंगा। हमने उड़ने की कल्पना की। हम इसकी पृष्ठभूमि में जाना चाहेंगे कि हवाई जहाज, विमानन सेवाएं कहां से आईं, कहां से इसका आविष्कार हुआ? मैं थोड़े-से इतिहास के बाद वर्तमान की स्थितियों पर चर्चा करना चाहूंगा। चीन में पांचवीं शताब्दी में पतंग उड़ाने का कार्य शुरू हुआ, तो उसी समय यह कल्पना जगी कि इंसान आसमान में भी उड़ सकता है। 15वीं शताब्दी में पहली बार दुनिया का सबसे बड़ा चित्रकार जो इटली में हुआ करता था, उसने पहली बार कल्पना की। आप सभी ने मोनालिसा की तस्वीर को देखा होगा, वही लियोनार्दो द विंची ने पहली बार 15वीं शताब्दी में एक विमान की तस्वीर बनाई थी, यानी वह आज से 700-800 वर्ष पूर्व किया गया होगा। उसके बाद 1647 में टाइटो लिवियो नाम के व्यक्ति ने चार विंग्स वाले विमान का आविष्कार किया, लेकिन वह नहीं उड़ा। उसके बाद तेरजी, जो एयरोनॉटिक्स के पिता कहे जाते हैं, उन्होंने इस थ्योरी को प्रकाशित किया और पहले कल्पना की कि हम कॉपर फॉयल के माध्यम से सिलेंडर लगाकर विमान उड़ा सकते हैं। वर्ष 1647 के आस-पास इसकी कल्पना की गई। उसके बाद हम लोग हाइड्रोजन बैलून की तरफ बढ़े। वह 17वीं शताब्दी था, जब हम लोगों ने हाइड्रोजन बैलून में गैस भर करके आसमान में प्रवेश किया। उसी साल हम लोगों ने पायलेटलेस बैलून में प्रवेश किया। आज भी हम बैलूनिंग की बात करते हैं और बैलूनिंग दिखाई देता है। आसमान में पहला बैलून बिना पैसेंजर के 25 मिनट तक नौ किलोमीटर उड़ा। वहीं से हम लोगों ने विमान की कल्पना के बारे में शुरुआत की। इसके बाद बड़े एयरशिप्स आए और पहले बिना पैसेंजर के एयरशिप्स में हाइड्रोजन गैस भर कर उड़ाया गया, उसके बाद उसे पैसेंजर के साथ उड़ाया गया। वर्ष 1901 में पेरिस में एक ब्राजील का व्यक्ति था, उसने उसका निर्माण किया, उसका नाम नम्बर-6 था। उसने लगभग 30 मिनट की उड़ान भरी। वहां से चलते-चलते हम यहां तक पहुंचे हैं।

एविएशन का इतिहास बहुत पुराना नहीं है। वर्ष 1904 में राइट ब्रदर्स ने पहली बार अपनी यात्रा की शुरुआत की। वर्ष 1903-04 के आसपास हवाई जहाज से उड़ान भर कर हमारे लगभग 12

पीढ़ी पहले आसमान में यात्री ने प्रवेश किया। राइट ब्रदर्स के बाद, उन्होंने 17 दिसम्बर, 1917 में पहली बार उड़ान भरी और वह जहाज थोड़ी दूर जाने के बाद क्रैश कर गया, लेकिन उसके बाद हम कहां तक विमान सेवाओं में आ चुके हैं। आज अरब सागर हो या अटलांटिक हो, मैं सदन को बताना चाहूंगा कि तकनीक कहां से कहां तक विकसित हुई है। कभी कोई इसकी कल्पना नहीं कर सकता था कि हम अरब सागर या अटलांटिक को चार इंजन के बिना पार कर सकते हैं। यह माना जाता था कि जहाज का एक इंजन फेल होगा, तो दूसरे इंजन की मदद से उतर जाएंगे, दूसरा इंजन फेल होगा तो तीसरे इंजन और चौथे इंजन की मदद से उतर जाएंगे। आज दुनिया में चार इंजन के जहाज बनने बंद हो गए हैं। चाहे वह अरब सागर हो, बंगाल की खाड़ी हो या अटलांटिक सागर हो, आज दो इंजन से भी विमान सागर पार कर जाता है। उसकी खासियत यह है उसमें दो इंजन लगाए जाते हैं, लेकिन सागर को पार करने के लिए एक इंजन ही पर्याप्त है। साइंस वहां से चल कर यहां तक आ गया है। अटलांटिक में अगर लंदन से वाशिंगटन, 6,000 किलोमीटर जाना होता था, तो अब हम चार इंजन के जहाज से दो इंजन के जहाज पर आ गए हैं। वर्ल्ड वार - I में विमानन का थोड़ा-सा विकास हुआ। वर्ल्ड – II आते-आते, जर्मन फोर्सेज हों, एलाइड फोर्सेज हों या अमेरिकन फोर्सेज हों, उन्होंने अधिक मात्रा में जहाज बनाना शुरू किया। दुनिया में सबसे ज्यादा जहाज वर्ल्ड वार – II के समय बनें। भारत में सबसे ज्यादा हवाई अड्डे निर्मित हुए थे, जिनके बारे में हम इस विधेयक में चर्चा कर रहे हैं, ढाई हजार से ज्यादा छोटी-बड़ी हवाई पट्टियां, चाहे वे मध्य प्रदेश में हों, बिहार में हों या उत्तर प्रदेश में हों, जिनकी स्थिति शायद वैसी नहीं हैं, जैसा हम देखते हैं, सबसे ज्यादा भारत और दुनिया में हवाई पट्टियां विश्व युद्ध के बाद और उसके दौरान बनीं।

महोदया, वर्ष 1939 से वर्ष 1945 के दौरान युद्ध के दौरान अमेरिका ने भी खूब प्रोडक्शन किया। यह जर्मनी और यूरोप में भी हुआ। उसके बाद वर्ष 1969 आते-आते जम्बो विमान पूरी दुनिया में आया, जो दुनिया का सबसे बड़ा है। अभी हाल फिलहाल तक जंबो विमान 747 एयर इंडिया के पास था और भारत में देखा जाता था। भारत में कुछ जंबो विमान बचे हैं और उनका बनना लगभग बंद सा हो गया है, जिसे जंबो जेट कहते थे, 747 कहते थे, डबल डेकर कहते थे।

उसके बाद विमानन क्षेत्र में बहुत सारे विमान आए, जीपीएस पर इंस्ट्रूमेंटशन आया। हम लोग पहले कम्पस से उड़ा करते थे। अब तो विमान का आसमान में जीपीएस से कनेक्शन हो जाता है और आसमान में ही रास्ता बना हुआ है, जिसमें कोई लकीर नहीं खींची जाती है, आसमान में कई बिंदु होते हैं, उस पर विमान चल-चल कर अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच जाता है, चाहे जीपीएस ट्रेकिंग के माध्यम से, सैटेलाइट कम्युनिकेशन हो, नेविगेशनल ऐड्स हो या पैसेंजर कंफर्ट हो। जब सदन खत्म होगा तो कई लोग विमान से जाएंगे, कई लोग विदेश की भी यात्रा करेंगे और 35 हजार फीट के ऊंचाई पर आप शौचालय जा सकते हैं, आप सो सकते हैं, आप किताब पढ़ सकते हैं। विमानन सेवाएं कहां से कहां तक आई और भारत में भी विमानन सेवाओं का बड़ा विस्तार हुआ है। सचमुच यह एक ऐसा विज्ञान है, जो पूरी दुनिया को आश्चर्यचकित करता है। इसका भारत में क्या इतिहास है? भारत में 18 फरवरी, 1911 को पहला विमान उड़ा और यह कितनी दूर गया? हम सब को इसलिए भी स्मरण करना होगा कि वर्ष 1911 में यह मात्र 6 मील की उड़ान थी। आज से लगभग सवा सौ साल पहले पहला विमान इलाहाबाद से नैनी तक गया, जिसकी दूरी 6 मील थी। दुनिया की पहली डाक सेवा नैनी से इलाहाबाद तक 6 मील की हम्बर नाम का व्यक्ति 6500 मेल लेकर गया। उसके बाद भारत में इंडिया एयर स्टेट सर्विसेज और यूके बेस्ड इम्पीरियल एयरवेज के साथ लंदन-कराची-दिल्ली की पहली फ्लाइट शुरू हुई, जो वाणिज्यिक रूप से थी। इसमें टाटा की बड़ी भूमिका है। हम लोग देखते हैं। आज मैं देश के प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। वर्ष 1915 में हम सब लोगों में से किसी का जन्म नहीं हुआ था, उस समय टाटा संस ने पहली उड़ान भरी और एयर मेल कराची से मद्रास तक शुरू की, अभी शायद तांबरम एयरपोर्ट है। In 1920, the Royal Air Force started regular services between Karachi and Mumbai. This is a small history, and then the civil airports started being constructed in India in 1924. चाहे वह कलकत्ता का दमदम एयरपोर्ट हो, वर्ष 1924 में उसकी शुरुआत हुई या इलाहाबाद के पास बमरौली में पहली हवाई पट्टी अंग्रेजों ने बनाई या फिर मुम्बई में गिल्बर्ट हिल हो, जहां पहला हवाई अड्डा बनाया गया। मैं जिस विषय पर आऊंगा और आते हुए पूरे सदन तथा पूरे भारत को यह

बताना चाहूंगा कि उसी समय वर्ष 1927 में भारत में अंग्रेजों के जमाने में सिविल एविएशन डिपार्टमेंट बना। उस समय एक और संस्था बनी। शायद दर्शक दीर्घा में बैठे हुए लोग इस बात को न समझ पाएं। माननीय मंत्री जी को मैंने यह बात कही कि उसी दौरान भारत में एविएशन की सुचारू शुरुआत वर्ष 1927 में हुई? उस संस्था का नाम था– एयरो क्लब ऑफ इंडिया। भारत में अंग्रेजों के जमाने में एयरो क्लब ऑफ इंडिया, जिसे हम आज क्लब समझते हैं, लेकिन वह क्लब नहीं था, रॉयल एयरो क्लब ऑफ इंडिया एंड बर्मा के नाम से जाना जाता था। देश में पहली विमानन सेवाओं की शुरुआत वहीं से हुई। उसके पश्चात् प्री-इंडिपेंडेंस रॉयल एयरो क्लब ऑफ इंडिया जाना जाता था। उस समय अंग्रेजों के जमाने में विक्टर सैसून नाम का कोई बड़ा रॉयल सा बिजनैसमैन था। उसने वर्ष 1910 में एक लाख रुपये दिए। आज मैं गर्व के साथ कह सकता हूं, अगर भारत के आर्काइव में जाएंगे तो एयरो क्लब के पास वर्ष 1910 में दिया हुआ वह एक लाख रुपये विक्टर सैसून का आज भी खाते में जमा है और सुरक्षित है। मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि पहला लाइसेंस भारत में किसको मिला? वह भारतीय नहीं था। जेआरडी टाटा को पहला लाइसेंस मिला, क्योंकि वह फ्रेंच नेशनल थे। उन्हें एयरो क्लब ऑफ इंडिया ने पहला लाइसेंस दिया। आज तो सब लोग लाइसेंस लेकर घूम रहे हैं, विमानन की बात कर रहे हैं। लेकिन भारत में अगर पहला लाइसेंस किसी को दिया गया तो जेआरडी टाटा को दिया गया, लेकिन वह विदेशी थे। वह उस समय पेरिस में रहते थे, इसलिए उनको विदेशी कहा गया। देश के इतिहास में, चूंकि आज मैं सदन में कह रहा हूं, करनाल के निवासी भगत बिहारी, जो पहले इंडियन थे, उनको एयरो क्लब ऑफ इंडिया के द्वारा वर्ष 1929 में पहला विमान उड़ाने का लाइसेंस दिया गया।

मैं इसलिए इतिहास दोहरा रहा हूँ क्योंकि एयरो क्लब ऑफ इंडिया, जिसकी चर्चा हम भारत में नहीं करते हैं। भारत की पहली महिला जिसे, मैडम, आप तो वहाँ बैठी हैं, भारत की पहली महिला, मैं सदन में उनका नाम, वह मुम्बई की महिला थी। यू.के. पारिख, जो गमदेवी, मुम्बई में एक स्थान है, वहाँ की निवासी थी, उन्हें 97वाँ लाइसेंस मिला। वह आज़ादी के पहले की पहली महिला अधिकारी थी, जिसने विमान उड़ाने का लाइसेंस लिया। वह अद्भुत था। वर्ष 2023 में, हम आज देखें, तो आज

पूरे भारत वर्ष में 14 से 16 प्रतिशत तक लड़कियाँ और महिलाएं आज लाइसेंस ले रही हैं। आज पूरे भारत वर्ष में लगभग 22 हजार लाइसेंसेज इश्यू हुए हैं।

जब एयरो क्लब ऑफ इंडिया की शुरुआत हुई, तो भारत में लाइसेंस कौन देता था, वह एयरो क्लब ऑफ इंडिया देता था। ट्रेनिंग का लाइसेंस, इंस्ट्रक्टर का लाइसेंस आदि भी एयरो क्लब ऑफ इंडिया देता था। फ्लाइंग ट्रेनिंग कौन कराता था, तो एयरो क्लब ऑफ इंडिया कराता था। फ्लाइंग के सर्टिफिकेट्स भी एयरो क्लब ऑफ इंडिया के द्वारा ही दिये जाते थे, चाहे वह पटना फ्लाइंग क्लब, मद्रास फ्लाइंग क्लब, बम्बई फ्लाइंग क्लब हो, ये सारी चीजें एयरो क्लब ऑफ इंडिया में होती थीं। भारत में वर्ष 1990 तक जितने पायलट ट्रेन्ड हुए हैं, जब व्यावसायिक रूप से प्राइवेट कम्पनीज ट्रेनिंग नहीं देती थीं, तो 90 परसेंट पायलट, जो भारत में वर्ष 1990 तक जहाज उड़ाते रहे, चाहे वे एयर इंडिया का जहाज उड़ाते रहे हों, उन सभी को उन विमानों से दिये गये, जो भारत सरकार ने एयरो क्लब को पैसे दिए और भारत में ट्रेनिंग दी और सस्ते दाम पर इसे किया गया। अब तो वाणिज्यिक रूप से एक पायलट के ट्रेनिंग का खर्च सवा करोड़ रुपए से डेढ़ करोड़ रुपए तक होता है। मैं उस विषय पर भी आऊँगा। मैं इसलिए यह कह रहा हूँ, एयरो क्लब ऑफ इंडिया तो एक संस्था है, जिसको देश की सरकार, हमारी सरकार नहीं, देश की पुरानी सरकार भूल गई। पार्लियामेंट का क्वेश्चन होता है, तो स्पोर्ट्स के मामले में, एफआईएओ और इंटरनैशनल ओलंपिक्स एसोसिएशन होता है, लेकिन एक विचित्र परिस्थिति उत्पन्न हो गई है कि जो मदर ऑफ ऑल एविएशन भारत में था, उसका सामान उठाकर कुछ कर्मचारी फेंक देते हैं और उसके बाद एयरपोर्ट अथॉरिटी, जो उसके 30 सालों के बाद बनी, वह संस्था उसके ऊपर केस ठोक देती है, जो निर्माता है, जो क्रिएटर है, उस पर केस ठोक देती है और हाई कोर्ट में एक सांसद जाकर अपील करता है और हाई कोर्ट में उस संस्था को बचाने के लिए कोर्ट में बहस करता है, जिसका नाम है- राजीव प्रताप रूडी। मैं वैसी स्थिति के बारे में इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि मुझे इतिहास को बचाना है। एक ऐसी संस्था, जिसके सदस्य देश के दो पूर्व प्रधानमंत्री रहे, जिसने भारत में एविएशन की नींव रखी, जिसने भारत में एविएशन की शुरुआत की, उसे किसी न किसी कारण से समाप्ति के रास्ते पर पहुंचाया जा रहा है।

मेरा कर्तव्य है और मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस दिशा में कार्रवाई करेंगे । मैं इससे अधिक नहीं बोलना चाहूँगा ।

महोदया, आज हम यहाँ पर एयरक्राफ्ट एक्ट के बारे में बात कर रहे हैं । यह वर्ष 1934 में बना, अंग्रेजों ने बनाया और जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा कि उसमें बीस-इक्कीस बार संशोधन करके सुधार किया गया है । वर्ष 1944 में शिकागो कन्वेंशन हुआ । ये सारे वे कन्वेंशंस ऑफ प्रोटोकॉल हैं, इस बार भी जो विधेयक लाया गया है, उसमें 1944 में, विश्व युद्ध के समय एक बड़ा संकट था कि सभी देश के जहाज सभी देशों में प्रवेश कर जाते थे । सॉवर्निटी का जो राष्ट्रीय अधिकार होता है, उसके लिए शिकागो कन्वेंशन में दुनिया के 57 देशों ने कहा कि अपने-अपने देश में नागरिक विमानन के नियमों को बनाने का आपको अधिकार होगा । उसी के तहत इंटरनैशनल सिविल एविएशन ऑर्गेनाइजेशन आया । यहाँ से निकलने वाला विमान पक्षी की तरह कहीं भी चला जाता है, उसकी कोई बाउंड्री तो होती नहीं है । वह पाकिस्तान, अफगानिस्तान, चीन, बांग्लादेश, अमेरिका, यूरोप आदि देशों के ऊपर से चला जाता था । कानून तो था नहीं, इसलिए कोई भी विमान कहीं से कहीं कोई विमान निकलकर जाता था और विश्व युद्ध में जिस तरह से जहाज उड़ रहे थे, उस समय दुनिया के लोगों ने कहा कि हम लोग बैठकर इंटरनैशनल ट्रीटी साइन करेंगे । वह शिकागो कन्वेंशन था, जिसके तहत इंटरनैशनल सिविल एविएशन ऑर्गेनाइजेशन उभरकर आया ।

हमारे मंत्री जी यहाँ बैठे हैं, यहाँ पर दो मंत्री हैं, शायद इन्हीं की आयु में, मैं दूसरे सदन में था और मंत्री था । मैं इसी आयु में था । लगभग बाईस-तेईस साल पहले था । Then I was also 36 years of age. But it is a privilege. … (*Interruptions*) He studied in R.K. Puram. He has an Electrical Engineering background from the United States of America. He has an MBA degree from Long Island University in New York. उसके बाद इन्होंने सिंगापुर में नौकरी भी की । सौगत दादा, उससे बड़ी बात यह है कि इनके पिताजी के साथ उसी मंत्रिमंडल में, जब वे श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार में मंत्री थे, तो मुझे भी काम करने का मौका मिला था । मेरे लिए यह गर्व की बात है कि आज मुझे श्री किंजरापु येरन नायडु जी, जो इस

सदन में मंत्री रह चुके हैं, उनके पुत्र के साथ काम करने का मौका मिला है। We are proud of him. He is amazing. His understanding about civil aviation is fantastic. I do not know whether he did it before or he understands it, but I have heard him talking on civil aviation last month or so. He is amazing. He understands the contents. I am thankful to the hon. Prime Minister who has given an opportunity to such a person to look after this Ministry. Of course, I have another young man here sitting next to me. He is from Pune. He is Murlidhar Mohol. I am flanked by both the Cabinet and the State Ministers. So, I am sure my words would be heard much better than what I was heard earlier. So, it is fantastic to be here, talking to two brightest people about civil aviation. Of course, it was a great feat. His Chief Minister of Andhra Pradesh was also the Chief Minister in 2001. …(*Interruptions*) He is Murlidhar Mohol, a State Minister for Civil Aviation. It is a privilege for me. We all appreciate what has been done.

सभापति महोदया, मेरा एक छोटा सा अनुरोध है। मैं नहीं जानता हूं, कैबिनेट से अप्रूव होकर यह विधेयक आया है। इसका जो शब्द है, जो हिंदी का शब्द है। महोदया, यह वर्ष 1934 का एक्ट है, जब अंग्रेजों ने इसे बनाया था। हम लोगों ने इसका हिंदीकरण भी किया है। कई बार विभाग अंग्रेजी शब्द में ही हिंदी पढ़ता है, तो कई बार अंग्रेजी पढ़ने में ही हिंदी शब्द निकल जाता है। आप देखें कि इस एक्ट को नाम दिया गया है – 'भारतीय वायुयान विधेयक'। It has been converted from English straight to Hindi. 'वायुयान' का अर्थ तो 'जहाज' होता है, 'वायुयान' पूरा एविएशन नहीं होता है। आपके विभाग का नाम 'सिविल एविएशन' – 'नागरिक विमानन' है। मेरा अनुरोध होगा, शायद संभव है कि या नहीं, लेकिन अमेंडमेंट लाकर इसे करना चाहिए था – 'भारतीय विमानन विधेयक', क्योंकि यह एविएशन से संबंधित है। 'विमानन' शब्द का मतलब एविएशन होता है, जबकि 'वायुयान' का मतलब 'एयरक्रॉफ्ट' होता है। It is too late. I think it should be

done. If it can be done, if the Government agrees to it, it will go a long way. It is a typographical error. It is an error of understanding. 'वायुयान' का अर्थ 'जहाज' होता है और 'विमानन' का अर्थ 'सिविल एविएशन' होता है। Possibly, this error could have been corrected. But I thought I should just point it out because I understand that your understanding of the subject is fantastic. I heard you talking this morning on MROs. I have been reading about that subject, and he has an amazing understanding of MROs when he was talking about aviation and how things have been. So, this was one aspect to it. अभी जो अमेंडमेंट्स आए हैं, इनमें तीन चीज़ें हैं, एक चीज़ को तो माननीय मंत्री जी ने पढ़ा है। इसमें चार प्रमुख चीज़ें हैं। इसे सदन को महत्व के साथ देखना होगा कि देश के माननीय प्रधान मंत्री जी और हमारी सरकार किस प्रकार से दूरगामी नीतियां बनाती है। शायद इसका इम्पैक्ट हम बहुत ज्यादा नहीं समझ पाए हैं, and you just have to understand it. The Section 2 has talked about realigning the definition of aircraft with ICAO. It is very important that there were a lot of gaps in what we talked about in aviation and what the ICAO defines aviation has to be. So that realignment has been done. Something has been brought about the Arbitration Act of 1940 to be replaced by the Arbitration Act of 1966. Now, there are three important things which everyone in this House would completely understand when I am talking about it. There were three aspects, and I will just point out each aspect in a small way. सबसे पहले, आज इस देश में लगभग 700 विमान हैं। इन 700 विमानों में से, मोटे तौर पर 80 परसेंट विमान वे हैं, जो खरीदे हुए नहीं हैं। ये सभी लीज़्ड एयरक्राफ्ट्स हैं। आप जिन विमानों में उड़ रहे हैं, एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस के समय हम लोगों ने विमान खरीदे, लेकिन आज जितनी भी कंपनियां हैं, उन्होंने विमान खरीदे नहीं हैं। इसीलिए, यदि भारत का लीज़िंग का कानून सही नहीं होगा, तो ऐसी कंपनियों को भारत में कठिनाई होगी

क्योंकि पूरी दुनिया में बनाए जाने वाले विमानों की संख्या बहुत कम होती जा रही है। इसका भी कारण मैं बताऊंगा।

16.00 hrs

हम लोग वर्ष 2016 में इनसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी एक्ट भारत में लाए थे। जो लीजिंग कंपनी है, जो केप टाउन कन्वेंशन है, जिसके तहत आप किसी देश को अगर सामान देते हैं, अगर किसी देश में विमान देते हैं, इंजन देते हैं, अगर उसे बंद होने की स्थिति में वापस लाना चाहते हैं तो आपका कानून अलग है। इन दोनों कानूनों में कनफ्लिक्ट था। गो एयरवेज के 57 विमान बंद हो गए। अब वे एनसीएलटी में चले गए। कन्वेंशन के हिसाब से दुनिया का कानून अलग था और भारत का कानून अलग था। अब होता यह है कि अगर आपका कानून कंट्राडिक्शन में है, तो जो विमान लाख रुपये में आपको लीज रेंटल मिलेगा, क्योंकि आपका कानून कमजोर है और आपके देश पर भरोसा नहीं होगा तो उसे दो लाख रुपये में देगा। अगर दो लाख रुपये में प्रति घंटा के हिसाब से या जो भी उसका रेट हो, तो वह कीमत किसको चुकानी पड़ती है। वह कीमत पैसेंजर को चुकानी पड़ती है। इसीलिए इस कानून में यह परिवर्तन करके जो परिवर्तन लाया गया है, मैं समझता हूँ कि यह बहुत बड़ा है। लीजिंग का, जो इस कानून का प्रीएम्बल है, यह बेसिकली गो एयरलाइंस में जो संकट उत्पन्न हुआ, वे लोग कोर्ट में चले गए, विदेशी कंपनियाँ, जिन्होंने विमान भारत में दे रखा था, उनको वापस ले जाने में कठिनाई हुई, तो सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जाकर भारत की छवि उस प्रकार से बनी रहे, यह उन्होंने किया है। आज गो एयरलाइंस के कारण यह परिवर्तन आया है।

आप सब लोगों में से पता नहीं कितने लोगों को यह जानकारी है। आज एक बहुत बड़ा निर्णय हुआ है और यह निर्णय आज से प्रयत्नशील नहीं था, इस निर्णय के लिए 30 वर्षों से कोशिश की जा रही है। मैं प्रधानमंत्री जी और मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूँगा, जिनको हम लोगों ने बताया था। आज भारत में कितने पायलट हैं? लगभग 22 से 23 हजार भारत में लाइसेंस मिले हैं। उनमें से एक मैं भी हूँ, वह भी एक अलग कहानी है। 22-23 हजार पायलट भारत में हैं और उनको एक परीक्षा देनी पड़ती थी। परीक्षा तो डीजीसीए कराता है, लेकिन जो 1934 का एक्ट था, उसमें एक काम

मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम को दे दिया। अब सिविल एविएशन से मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम का क्या लेना-देना है? एग्जाम्स डीजीसीए कंडक्ट करता है और एक परीक्षा के लिए आप मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम में जाते हैं। उस समय एक जमाने में मोर्स कोड होता था, अब तो ट्रांसमीटर, वीएचएफ, यूएचएफ पर होता है। उसके एक पेपर की परीक्षा मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम लेती थी। बच्चे अपना एग्जाम छोड़कर के मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम के बारे में, वह भी हमारी सरकार का अंग था और परीक्षा लेने के क्रम में हमेशा संकट उत्पन्न होता था। वह थोड़ा सा माहौल उसमें खराब हो चुका था और डीजीसीए भी ऐसा चाहता था। आज आपने देश के आने वाले भविष्य में नौजवानों के लिए एक ऐतिहासिक निर्णय लिया है, जो कप्तान बनना चाहता है, जो आर.टी. का एग्जाम लेना चाहता है, अब उसे मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकॉम में नहीं जाना पड़ेगा, इसी मंत्रालय के अधीन डीजीसीए के माध्यम से वह परीक्षा देगा। आने वाली पीढ़ी के लिए आपने बहुत बड़ा निर्णय लिया है। मुझे भी याद है, मैं भी जब परीक्षा देने गया था, तो पता नहीं किसी कोने में एक छोटे से सेंटर में बैठकर मैंने आर.टी. की परीक्षा दी थी। वह कतई सही नहीं दिखा, लेकिन 40-50 वर्षों से ऐसा ही हो रहा था। आज पूरे भारत के जितने पायलट्स यह बात सुन रहे होंगे, सरकार को और माननीय प्रधानमंत्री जी को बार-बार धन्यवाद देंगे कि आने वाली पीढ़ी को, आपने इन बच्चों को, आर.टी. कम्युनिकेशन की जो परीक्षा थी, उसे पूरी तौर से डीजीसीए को सौंपकर, देश के लिए एक बहुत बड़ा ऐतिहासिक तकनीकी निर्णय लिया है, जो शायद कोई नहीं समझ पा रहा था। इसके लिए देश के प्रधानमंत्री जी को मैं धन्यवाद देता हूँ।

हमारे सभी मित्र यहाँ बैठे हुए हैं। ये सब बातें तो पॉलिसी की हुईं, एक्ट की हुईं। अब एक बड़ा संकट हमारे बीच में आता है और रोज कहीं न कहीं इसकी चर्चा सुनने को मिलती है। अभी हमारे कांग्रेस पार्टी के मित्र इस बारे में चर्चा कर रहे थे। वे सब लोग यह कहते हैं कि विमान के टिकटों का दाम बहुत ज्यादा हैं।… (व्यवधान) जैसे मान्यवर कह रहे हैं कि टिकट के दाम एकाएक बढ़ा देते हैं। मैं न तो इसके पक्ष में बोलूँगा, न ही मैं इसके विपक्ष में बोलूँगा, लेकिन मैं कुछ ऐसी बातें बोलूँगा जो

सदन और पूरे भारत के लोगों को आपके माध्यम से सुनने को मिलेंगी। आज भी यह अखबार में था कि प्राइवेट कंपनियाँ प्रॉफिट कमा रही हैं।... (व्यवधान)

महोदया, याद कीजिए इस देश में वर्ष 1990 से पहले कितनी एयरलाइन कम्पनियां खुलीं और कितनी बंद हुईं। मोदीलुफ्ट एयरलाइन भारत में आई और बंद हुई। ईस्ट वेस्ट एयरलाइन भारत में आई और बंद हुई। जेट एयरवेज बंद हुई। सहारा एयरलाइन बंद हुई। इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया भी बंद हुईं, लेकिन टाटाज के पास जाने के बाद दोबारा एयर इंडिया के नाम से शुरू हुईं। डेक्कन एयरलाइन बंद हुई। किंग फिशर एयरलाइन बंद हुई। गो फर्स्ट एयरलाइन्स बंद हुई। जैक्सन एयरलाइन्स बंद हुई। आप कहेंगे कि ये तो बहुत बड़ी-बड़ी कम्पनियां थीं। भारत में बंद होने वाली एयरलाइन्स की संख्या चौगुनी है, बेशर्ते कि जितनी एयरलाइन्स आज चल रही हैं जैसे इंडिगो हो, स्पाइस जेट हो, विस्तारा या टाटाज की इंडियन एयरलाइन्स हो। उस समय अधिकांश कम्पनियां बंद होती गईं। अंग्रेजी में एक कहावत है कि एविएशन में करोड़पति कैसे बनते हैं। आप अरबपति को कह दीजिए कि हवाई जहाज की कम्पनी खोल ले तो वह अपने आप करोड़पति बन जाएगा। 'How does a billionaire become a millionaire? Ask him to set up an airline, and he will become a millionaire'. And this is a very old saying.

महोदया, हम सब कहते हैं कि इस-इस जगह पर जहाज उतार दो। भारत में एक बहुत बड़ा डिस्टोर्शन था and that distortion was done by the Government. Which Government was it? 72 हजार करोड़ रुपये का घाटा एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइन्स का। भारत की ट्रेजरी से पैसा दिया जाता था। हम लोगों ने घाटे की कम्पनी का सौदा 70 सालों तक चलाया। आज मार्केट से डिस्टोर्शन इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया के जाने के बाद समाप्त हो गया है और अब जो कुछ भी होगा नियंत्रण में होगा, कम्पीटिशन में होगा और फेयर प्राइसिंग में होगा। दुनिया की बड़ी-बड़ी एविएशन कम्पनियां ब्रिटिश एयरवेज 1987 में बंद हो गया। जापान एयरलाइन्स 1987 में बंद हुई। एयर फ्रांस एयरलाइन्स 1979 में बंद हुई। टर्किश एयरलाइन्स 2011 में बंद हुई। मलेशियन एयरलाइन्स 2012 में बंद हुई। यूएसए एयरलाइन्स का कुछ अंश 1978 में बंद हुआ। सब जगह

प्राइवेटाइजेशन हुआ। इसके लिए इतना वक्त क्यों लगा, लेकिन माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक बड़ा निर्णय लिया, कठोर निर्णय लिया। कुछ लोगों ने क्रिटिसाइज किया लेकिन देश के हित में डिस्टोर्शन समाप्त करने का एक ऐतिहासिक निर्णय लिया गया, जिसे हम सब लोगों को मानना होगा। मुझे याद है कि भारत में लो कॉस्ट एयरलाइन चलाने के लिए किस के सबसे पहले दस्तखत हैं, तो सौभाग्य से वह व्यक्ति मैं हूं।... (व्यवधान)

महोदया, यह बात कोई नहीं बताएगा, जो मैं बता रहा हूं। मैं यह बात सिर्फ सदस्यों के लिए बता रहा हूं। भारत में अब कोई लो कॉस्ट एयरलाइन नहीं है और हम लोगों को ऐसी गलतफहमी नहीं होनी चाहिए कि भारत में कोई लो कॉस्ट एयरलाइन है। The concept of low-cost airline is not there. It is a hybrid mode. If anyone tells you that it is a low-cost airline, he is completely telling you a lie. There is no low-cost airline in India anymore. The only low-cost airline which came to India -- fortunately I was the person who gave a licence to it -- was Deccan Airlines, and Captain Gopinath was the architect of it. जब पहली बार लो कॉस्ट एयरलाइन भारत में आ रही थी, तब जेट एयरलाइन्स, इंडियन एयरलाइंस आदि एयरलाइन्स ने कहा कि यह बिलकुल गलत कंसेप्ट है, ऐसा नहीं होना चाहिए and they opposed him. However, Captain Gopinath launched a low-cost airline, and that was the beginning of a new concept of pricing which came into this country. I would like to point out these things. भारत में कोई लो कॉस्ट एयरलाइन्स नहीं है। अभी मेरे मित्र सांसद कुशीनगर के सदन में बोल रहे थे। उन्होंने कहा कि मेरे यहां हवाई अड्डे का नाम अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिखा है लेकिन कोई अंतर्राष्ट्रीय विमान यहां नहीं उतरता है। माननीय मंत्री जी भी उनकी बात सुन रहे थे। मैं बताना चाहता हूं कि सरकार की घोषणा के बाद हमारी या आपकी किसी की भी घोषणा से अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा नहीं बनता है। वही हवाई अड्डा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनेगा, जहां अंतर्राष्ट्रीय यात्रा के लिए व्यवस्था हो और लोग तैयार हों। कुन्नूर, कालीकट, कोचीन अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बन गए हैं क्योंकि वहां के लोग विदेश जाते हैं

और हवाई कम्पनियां अपने जहाज वहां उतार कर उन्हें ले जाती हैं। पटना एयरपोर्ट का नाम जय प्रकाश नारायण अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है लेकिन वहां से कोई अंतर्राष्ट्रीय फ्लाइट नहीं जाती है। आज विमानन कम्पनियों के खर्च को भी देखने की जरूरत है। टिकट मूल्य का 40 परसेंट तेल में निकल जाता है। उसके बाद, बाकी बचे 60 प्रतिशत में स्टेट का टैक्स लगता है। जैसे बिहार का टैक्स 29 प्रतिशत है। किसी राज्य का कितना टैक्स है, उसकी एक सूची है। उसके बाद पी.एस.एफ. लगता है। पी.एस.एफ. वही है, जो वहां सी.आई.एस.एफ. के जवान खड़े होकर आपकी जांच करते हैं। सरकार उसके लिए पैसे नहीं देती है, बल्कि पैसेंजर्स ही सी.आई.एस.एफ. का खर्च उठाते हैं। सी.आई.एस.एफ. के जवानों को मैं कहता हूं कि मैं तो एम.पी. हूं, आप एम.पी. को तो पहुंचा कर आते हैं, पर आप पैसेंजर्स को भी 'गुड मॉर्निंग', 'गुड आफ्टरनून', 'गुड ईवनिंग' कीजिए। पर, वे सोचते हैं कि मैं तो सी.आई.एस.एफ. हूं, मैं तो सरकार हूं। पर, वहां का मालिक सी.आई.एस.एफ. नहीं है, उसका मालिक बी.सी.ए.एस. है। सी.आई.एस.एफ. को मानना होगा कि हर यात्री, जो यात्रा करके एयरपोर्ट से निकलता है, उसके साथ प्यार से व्यवहार कीजिए। देश के प्रधान मंत्री जी भी यही चाहते हैं। वहां के सी.आई.एस.एफ. को जो वेतन दिए जाते हैं, उन्हें जो पैसा जाता है, वह एक-एक पैसेंजर के माध्यम से जाता है। यह क्लियर होना चाहिए। जिस दिन देश की सरकार यह तय करेगी कि उसका जो स्टैट्युटरी फंक्शन है, उसे हम ले लें, तो वह एक अलग बात है।

महोदया, फिर यूजर डेवलपमेंट फी लगता है। बड़े-बड़े एयरपोर्ट्स बनते जा रहे हैं। एयरपोर्ट्स को बनाने में जो खर्च है, वह भी सरकार की तरफ से नहीं जाता है, बल्कि सरकार की तरफ से नीति बनाई जाती है क्योंकि हम प्राइवेटाइजेशन की तरफ बढ़ रहे हैं। यह बहुत अच्छी नीति है। अब पटना में हवाई अड्डे का टर्मिनल बन रहा है। उस टर्मिनल के बारे में मैं विशेष रूप से बताऊंगा। अभी तो वह टर्मिनल बना नहीं है, लेकिन टिकट पर यू.डी.एफ. लगा दिया गया। इसलिए हम सब लोगों को मिलकर इस पर सोचना होगा।

हवाई जहाज के टिकट्स के दाम सरकार नहीं बढ़ाती है। मैंने आपको सी.आई.एस.एफ. के बारे में बताया। हवाई जहाज उड़ते हैं। उसके लिए एयर ट्रैफिक कंट्रोलर है। अगर मैं अपने विमान को मौसम खराब होने के कारण 20 मिनट तक आसमान में एयर ट्रैफिक कंट्रोलर और कंजेशन के लिए रोक लूं तो उतने समय तक उसका तेल जलता रहता है और वह भी उसके खर्च में ही आता है। चाहे मौसम खराब हो, चाहे आगे लैंडिंग की कठिनाई हो, चाहे एफ.डी.टी.एल. हो, चाहे वह वर्कर जो वहां बैठा हुआ हो, चाहे वह कप्तान हो जिसकी ड्यूटी के घंटे बढ़ जाते हैं, इन सबके पैसे पैसेंजर्स ही देते हैं। अब आप पूछेंगे कि इसका खर्च कैसे किया जाता है। आसमान में जो विमान जाते हैं, यहां तक कि अगर कोई विमान जापान से निकल कर यूरोप जा रहा है और अगर वह भारत के ऊपर से होकर जा रहा है तो वह जितनी देर तक भारत के ऊपर है, उसका भी चार्ज पैसेंजर को देना पड़ता है। अगर मान लीजिए कि पाकिस्तान का एयरस्पेस बंद हो और हमें अमेरिका जाना है तो फिर हमारा रास्ता बदला जाता है। मैं जितनी लम्बी यात्रा करके जाता हूं, उतना ज्यादा पेमेंट करना होता है। ये सब कई सारे विषय हैं। ऑयल कंपनीज़ फ्यूएल देती हैं। इसके लिए वह टैक्स लगाती हैं।… (व्यवधान)

मैडम, जैसा कि आपने भाषण को समाप्त करने को कहा है, मैं अपने भाषण को छोटा करने की कोशिश करता हूं। मैंने सोचा कि मैं इसके बारे में थोड़ा बता दूं। इसमें ग्राउंड हैंडलिंग चार्जेज लगते हैं, एटीएफ चार्जेज, नैचुरल कैलेमिटीज़ चार्जेज, डायवर्ज़न, इमरजेंसी, वेदर, एटीसी, एक्सीडेंट्स, कंजेशन इत्यादि सभी के चार्जेज लगते हैं।

महोदया, धरती पर तो हम जानते हैं कि यह राज्य सरकार तमिलनाडु की है, आंध्र प्रदेश की है, पश्चिम बंगाल की है, बिहार की है, पर आसमान तो खुला हुआ है। इसमें कोई पक्षी कहीं से कहीं उड़ कर जाता है। उसे किसी लाइसेंस की जरूरत नहीं है। यहां तक कि एक पक्षी को विदेश जाने के लिए पासपोर्ट की भी जरूरत नहीं है। लेकिन, भारत में 30 प्रतिशत हवा हमारे पास नहीं है, वह फौज के पास है। अगर हमें हिंडन के पास हवाई जहाज उतारना होता है, तो मुझे घूम कर आना होता है। फौज के प्रति हमारा बहुत सम्मान है। यह कहा जाता है कि हवाई जहाज की कीमत ज्यादा

है। अगर आप गोवा में सुबह आठ बजे से लेकर दोपहर एक बजे तक किसी हवाई जहाज को नहीं उतरने देंगे तो बाकी जहाज अंतिम समय में उतरेंगे। जब पैसेंजर्स को यह आज़ादी नहीं होगी कि हम उस समय जा सकें तो फिर डिमांड और सप्लाई की बात आ जाती है। जब डिमांड बढ़ जाती है तो फिर टिकट्स के दाम बढ़ जाते हैं।

महोदया, अब बागडोगरा एयरपोर्ट को ही ले लीजिए। मैं पिछले तीन सालों से बागडोगरा एयरपोर्ट पर हवाई जहाज उतार रहा हूं। दुनिया में मैं ऐसा अकेला हूं, मुझे इसका सौभाग्य मिला है और मुझे इस पर गर्व है। लोग कहते हैं कि रूडी जी, आप पार्लियामेंट की आईडेंटिटी कार्ड लगाकर क्यों चलते हैं, तो मैं जब कप्तान के रूप में जाता हूं तो विमान के कप्तान की आईडेंटिटी कार्ड भी इसी तरह से लगाकर जाता हूं। मुझे सांसद होने पर गर्व है और एक सांसद के रूप में दुनिया का अकेला पायलट होने पर भी गर्व है। मुझे अच्छा लगता है।बागडोगरा हवाई अड्डे पर फौज का हवाई अड्डा है, पिछले तीन साल से वहां आईएलएस काम नहीं कर रहा है। कप्तान की हिम्मत नहीं है कि बता सकता है। एयरपोर्ट अथॉरिटी की हिम्मत नहीं है कि आप एयरफोर्स वालों को कहें क्योंकि उनके बड़े और लड़ाकू विमान को किसी की ज़रूरत नहीं है। लड़ाकू विमान को कोई इंस्ट्रूमेंट अप्रोच सिस्टम की ज़रूरत ही नहीं पड़ती है। वह ऐसे-वेसे आएगा, क्योंकि वह लड़ाकू विमान है। … (व्यवधान) मैं बागडोगरा का बताऊं, गोवा का बताऊं, जम्मू का बताऊं, खत्म करने से पहले और भी कई सारे विषय थे, लेकिन मुझे मौका मिलता रहेगा, मैं अलग-अलग विषयों को सदन में अपने-अपने भाइयों को बताता रहूंगा। अपना इतिहास भी बताऊंगा कि मैं कैसे सन् 1985 में जब अपने कॉलेज का छात्र था, तब एनसीसी का मेंबर बना। वहां से पायलेट ट्रेनिंग के लिए चंडीगढ़ से निकल कर पटियाला जाता था, वहां एयर क्रैश हो गया, मेरी फ्लाइंग बंद हो गई। मैं वर्ष 1990 में विधायक हो गया, बिहार में चला गया, मांझी जी उस समय हमारे सीनियर थे। हमने बिहार फ्लाइंग क्लब में एडमिशन लेना चाहा, लेकिन उस वक्त के माननीय मुख्य मंत्री लालू प्रसाद जी ने एडमिशन नहीं दिया कि विधायक नालायक है, इसको एडमिशन नहीं देंगे। मैं वर्ष 2001 में देश का सिविल एविएशन मिनिस्टर बन गया, लेकिन मुझे एडमिशन नहीं दिया गया। जब मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर बन कर वापस बिहार

में लौटा तो वर्ष 2005 में मेरा एडमिशन हुआ। मैं कभी पायलट नहीं था। मैं दुनिया का, 50 वर्ष की उम्र से ऊपर का पूरे भारत में पहला पायलट हूं, जिसने 50 साल के बाद लाइसेंस लिया है। इसका मुझे गर्व है और ट्रेनिंग ले कर आज मैं देश की सबसे बड़ी विमान कंपनी में अवैतनिक हूँ, मेरा कोई कॉनफ्लिक्ट नहीं है।

महोदया, मैं अंतिम विषय रख रहा हूँ। मैं बिहार से आता हूं और बिहार की आबादी 14 करोड़ है। यहां हमारे दोनों मंत्री बैठे हुए हैं, एक मुंबई के हैं और दूसरे हैदराबाद के हैं। उस समय उन्होंने तय किया। महोदया, यह कहां का न्याय है? मेट्रो सिटी एयरपोर्ट्स, दो मेट्रो एयरपोर्ट्स के बीच में स्लॉट्स चाहे वह बैंगलोर है, चाहे वह मुंबई हो, दिल्ली हो, आपने ग्रीनफील्ड मेट्रो एयरपोर्ट्स और मैंने अपने हस्ताक्षर से, वाजपेयी जी के समय में चाहे मुंबई एयरपोर्ट हो, चाहे दिल्ली एयरपोर्ट हो, चाहे देवनाली शमशाबाद हो या हैदराबाद हो, इन सभी जगह ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट के लिए काम किया क्योंकि कॉमनवेल्थ गेम्स आने वाले थे। आज दो मेट्रो सिटी के बीच जब जहाज़ उड़ेगा तो वह सस्ता होगा, क्योंकि वहां पर इन्फ्रास्ट्रक्चर है। लेकिन दिल्ली से पटना जाएगा तो तिगुना मंहगा होगा, क्योंकि 14 करोड़ की आबादी वाले राज्य में हमारे पास जहाज़ उतारने की जगह नहीं है। फिर तो दाम बढ़ेगा, डिमांड एण्ड सप्लाई का मामला है। पटना एयरपोर्ट पर गया, सरकार यहां बैठी है, पटना में आप 1600 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। 1600 करोड़ रुपये खर्च करने के बाद भी हवाई पट्टी में एक इंच का परिवर्तन नहीं है। आज भी मीडियम ब्रेकिंग के साथ, हाइएस्ट ब्रेकिंग के साथ, पेनल्टी के साथ देश में अगर सबसे खतरनाक हवाई अड्डा कोई है तो वह पटना का हवाई अड्डा है। मैं 14 सालों से कह रहा हूँ कि हमें बिहार में एक नया हवाई अड्डा चाहिए। चाहे मैं हूँ, चाहे मेरे साथी हों, चाहे ब्यूरोक्रेट्स हों, सही बात समझ कर काम करना चाहिए। आप कह रहे हैं कि एक नया एयरपोर्ट बेहटा में बना देंगे। बेहटा भी पटना की तरह ही होगा। टेकऑफ पाथ पर कनफिलिक्ट है, क्रैश हो सकता है … (व्यवधान) मैंने लिख कर दिया है।

आज से तीन दिन पहले, चाहे गुजरात के एयरपोर्ट में देखें, पूरे भारत में विज़नरी रूप से जो एयरपोर्ट्स बन रहे हैं, चाहे वह हैदराबाद है, या चेन्नई है, छोटे राज्यों को ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट देना

होगा। एक बात और हम बताना चाहते हैं कि अगर आपके राज्य में कोई कहता है कि फौज के हवाई अड्डे पर एयरपोर्ट खोलिए तो आप हाथ जोड़ लीजिएगा, क्योंकि वह आपके साथ गलत है। लेह लद्दाख और श्रीनगर छोड़ दीजिए, जो एक्सक्लूसिव हैं। अगर फौज के हवाई अड्डे पर आप जाएंगे तो उसका भविष्य नहीं है, क्योंकि सौ नियंत्रण फौज लगा कर रखेगी और आप उसका कुछ नहीं कर सकते हैं। हवाई अड्डा बनाने के लिए क्या चाहिए? तीन किलोमीटर, 9000 फीट, डेढ़ किलोमीटर चौड़ी धरती चाहिए। किस तरह से शमशाबाद एयरपोर्ट शहर से 40 किलोमीटर दूर बना, बेंगलुरु एयरपोर्ट शहर से 40 किलोमीटर दूर बना, राजकोट एयरपोर्ट शहर से 40 किलोमीटर दूर बना। जमीन का अभाव नहीं है। जैसलमेर में हज़ारों एकड़ ज़मीन पड़ी है। माननीय सदस्यगण, जब भी बनवाना हो, अगले पांच साल के भीतर किसी पुराने हवाई अड्डे के चक्कर में मत पड़िए, नया हवाई अड्डा बनवाइए।

महोदया, बहुत सारे विषय थे, लेकिन ये दो यंग मिनिस्टर्स हमारे बीच में हैं और मुझे सौभाग्य है कि सदन के भीतर मैं दुनिया का अकेला पायलट हूँ, अकेला पूर्व मंत्री हूँ और अकेला सांसद हूँ, जिसको इन बातों को आपके बीच रखने का मौका मिला है।

श्री राजीव राय (घोसी) : सभापति महोदया, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदया, आपने राजीव राय को बोलने का मौका दिया है। अभी राजीव प्रताव रूडी जी ने बहुत सारी बातें बोल दी हैं। हम दोनों सदस्यों का एक ही नाम है, इसलिए मैं भी आधा फायदा उठाऊंगा।

महोदया, डीजीसीए को ज्यादा पावर दी गई और बीसीएस को सेपरेट किया गया। बीसीएस हमेशा से ही इंडिपेंडेंट था। पहला मुद्दा है कि जो एयरक्राफ्ट एक्सीडेंट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो है, वह इंडिपेंडेंट बॉडी होगी या डीजीसीए के अण्डर ही रहेगी? यदि वह डीजीसीए के अण्डर रहेगी तो जिम्मेदारी तय करने की रुपरेखा क्या होगी?

महोदया, जहां तक बीसीएस का सवाल है, मैं सुझाव के रूप में कहना चाहूंगा कि बीसीएस और एयरपोर्ट सिक्योरिटी को मॉडर्नाइज करने की जरुरत है। हमें जितने भी टेक्निकल एक्विपमेंट्स चाहिए, उन्हें देने की जरुरत है।

<u>16.21 hrs</u>

(Shri Dilip Saikia *in the Chair*)

सभापति महोदय, हमारे देश की आबादी कितनी है? हम किसी अन्य देश से ज्यादा तुलना भी नहीं कर सकते हैं। हर पैसेंजर की जो फिजिकली चेकिंग होता है, ऐसे स्क्रीनिंग मशीन जरूर होने चाहिए, जो बाहर के एयरपोर्ट्स पर हैं। जहां पर संदेह हो, उसी को चेक किया जाए। इससे टाइम की भी बचत होती है। बेंगलुरू के हमारे मंत्री जी बैठे हैं। जब हम लोग सुबह की फ्लाइट्स से आते हैं तो वहां लंबी क्यू होती है। कई बार हमें लगता है कि फ्लाइट छूट जाएगी। राजीव प्रताप जी ने सही कहा कि एयरपोर्ट 40-50 किलोमीटर दूर है, लेकिन उसका दूसरा दुष्परिणाम भी है। बेंगलुरू में मेरे घर से एयरपोर्ट जाने में सुबह 45 मिनट का समय लगता है, लेकिन दिन में दो घंटे भी लग जाते हैं। उसके बाद अगर एयरपोर्ट में सिक्योरिटी का स्मूथ प्रोसेस नहीं हो तो उसका भी खामियाजा चुकाना पड़ता है।

महोदय, मैं एक दूसरा सुझाव देना चाहूंगा। एयरपोर्ट पर जो स्टाफ हैं, किसी एयरपोर्ट पर कभी-कभी एक या दो एयरक्राफ्ट्स उतरते हैं, उनको इनसिस्ट किया जाता है कि आप अपना स्टाफ रखें। स्टाफ के बीच में जो कम्युनिकेशन गैप रहता है, कंफ्यूजन रहती है, उसका दुष्परिणाम भी पैसेंजर को ही भोगना पड़ता है। सवाल यह नहीं है कि डीजीसीए को ज्यादा इंडिपेंडेंट बना दिया गया, डीजीसीए को ज्यादा पावर दे दी गयी। हमारे जैसे लोगों की यही समझ है कि ज्यादा समस्या डीजीसीए के साथ ही है। उदाहरण के तौर पर, चाहे पायलट के साथ हो, राजीव जी ज्यादा जानते होंगे। जहां तक मुझे पता चला कि स्पाइस जेट एयरलाइन का छह महीने से एक साल का नोटिस पीरियड कर दिया गया है। ये बड़ी-बड़ी कंपनियां बंधुआ मजदूर के रूप में पोर्टर से लेकर पायलट तक रखती हैं, उस पर भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

एयरपोर्ट पर आप डोमेस्टिक से डोमेस्टिक फ्लाइट पर जाते हैं, फिर सिक्योरिटी चेकिंग होती है। डोमेस्टिक से इंटरनेशनल कनेक्टिंग फ्लाइट में जाते हैं, फिर सिक्योरिटी चेकिंग होती है। पैसेंजर के लिए उस पर भी ध्यान देना चाहिए।

सर, कुछ और बातें भी हैं। पिछली बार मैं मंत्री जी को भी सुन रहा था और आज राजीव जी को सुना। एयर फेयर के बारे में सबकी चिंता है। एक स्टैंडर्ड सवाल-जवाब आता है कि एयर फेयर सरकार के हाथ में नहीं है। मंत्री जी, नहीं है न, तो नारा किसने दिया था कि हवाई चप्पल वाले को हवाई जहाज में बैठाएंगे? जब यह आपके हाथ में है ही नहीं, तो किसको ...* बनाने के लिए यह नारा दिया गया था? अगर आपकी जिम्मेदारी नहीं है तो हम बचपन में ही सुना करते थे कि ब्लैक होता है। हम लोग जहां से आते हैं, बचपन में देखते थे कि यूपी-बिहार के बॉर्डर पर केरोसिन तेल का ब्लैक होता था, चीनी का ब्लैक होता था। हम अपने गांव में बक्सर से केरोसिन और चीनी लेकर आते थे। वहां पर ब्लैक होता था। आपने उनको ऑफिशियली परमिट कर दिया कि जितना चाहो किराया बढ़ा दो। यहां से बनारस का किराया 3000 रुपये हैं, लेकिन इसकी जगह आप 30,000 रुपये ले लो और सरकार हाथ खड़ा कर दे। हमें ऐसी सरकार नहीं चाहिए, जो लूटने वालों को कंट्रोल में नहीं रख सकें। मंत्री जी, आपको इसकी जिम्मेदारी लेनी पड़ेगी या तो फिर देश से माफी मांगनी पड़ेगी। मैं कहूंगा कि आपके नेता ने ही कहा था कि हवाई चप्पल वाले को हम हवाई जहाज में बैठाएंगे।

सर, चौथी बात एयरपोर्ट के बारे में है। मैं और मेरी पार्टी इस बात के सख्त खिलाफ है कि एयरपोर्ट को प्राइवेट हाथों में बेच दिया जाए। आप उनसे सर्विसेज हायर कीजिए। हमारी जिम्मेदारी बनती है कि एसेट्स को बनाया जाए, एसेट्स को बेचा नहीं जाए। एसेट्स को बेचने से आने वाली हमारी पीढ़ियों को भुगतना पड़ता है। हमारे यहां जो मां-बाप की बनाई हुई सम्पत्ति को बेच देता है, उसे अच्छा नहीं कहते हैं। थोड़ा रूड शब्दों में बोलूं तो नालायक कहते हैं। आपके यहां क्या कहते हैं, मुझे नहीं पता।

---

* Expunged as ordered by the Chair.

एयरपोर्ट की कंस्ट्रक्शन कॉस्ट कोलकाता में साढ़े 5 हजार रुपये प्रति स्क्वायर फीट आती है, जबकि दिल्ली में 12 हजार रुपये प्रति स्क्वायर फीट आती है। उसकी कीमत किससे वसूली जाती है? उसकी कीमतें हमसे ही तो वसूली जाती हैं। सीआईएसएफ को मोस्ट ऑफ दी सिक्योरिटी चेक पॉइंट्स से हटा दिया गया है। वहां अब प्राइवेट लोग आ गए हैं। सिक्योरिटी की तरफ भी सरकार को देखना चाहिए। हम सरकार का पूरी तरह से सपोर्ट करते हैं, जहां भी सिक्योरिटी चेकिंग की बात हो, सिक्योरिटी की बात हो, तो उसके साथ कोऑपरेशन हो। सिक्योरिटी कैसे स्मूथ हो, इस पर ध्यान देने की जिम्मेदारी सरकार की है। जो प्राइवेट हाथों में दे दिया जाता है, इसके संबंध में व्यक्तिगत रूप से मेरे 2 सुझाव हैं। अगर एक व्यक्ति या एक कंपनी के हाथ में देश के सारे एयरपोर्ट्स को दे देंगे या अधिक से अधिक एयरपोर्ट्स को दे देंगे, or for that matter, if you hand over most of the assets into any company's hands और कल को उसका कुछ भी उल्टा होता है, तो आपने तो पूरे देश के सिस्टम को एक हाथ में दे दिया है। जो साफ्टवेयर मुझे बताया गया है, समझाया गया है, जो डायनेमिक एयर फेयर की बात करते हैं, यह उन्हीं के हाथ में होता है। आप पांच बार एयर फेयर चेक कर लीजिए कि बेंगलुरु का किराया कितना है और छठी बार देखिए तो सीट्स उतनी ही रहेंगी, लेकिन किराया बढ़ जाएगा। इस पर कंट्रोल करने की जरूरत है।

मेरे ये कुछ सुझाव थे। मुझे लगता है कि सरकार अगर इन्हें संज्ञान में ले तो वह अपने उस नारे को भी पूरा कर पाएगी। आजकल हवाई चप्पल वाले तो वहां जाने के लिए सोच भी नहीं सकते हैं। वहां आम आदमी अगर चला भी जाए तो वह वहां की कैंटीन में खा भी नहीं सकता है। कहीं कोई कंट्रोल नहीं है। ऐसी पहली सरकार है जो सब कुछ प्राइवेट हाथों में दे रही है। मैं फिर बोलता हूं कि हम लोगों का देश उन गिने-चुने देशों में है, जिसने हवाई चप्पल वाले को हवाई जहाज का नारा देने वाली देश की इकलौती इंडियन एयरलाइंस को भी बेच दिया। बेचने का काम बंद होना चाहिए और बनाने का काम शुरू होना चाहिए। सिक्योरिटी हैसल्स बीसीएएस को खास तौर से माडर्नाइज करने की जरूरत है, इनको ट्रेनिंग देने की जरूरत है, इक्विपमेंट्स को अपडेट करने की जरूरत है और

सिक्योरिटी हैसल्स को दूर करने की जरूरत है। मेरे ये कुछ सुझाव हैं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

प्रो. सौगत राय (दम दम) : सर, आज यहां भारतीय वायुयान विधेयक पर चर्चा हो रही है। Sir, we heard a long speech by Mr. Rudy. He has every right to make a long speech because he has been a professional pilot. In spite of being a pilot, I do not know how he wins from Saran.

Once, we went to a visit as a Parliamentary Committee from Delhi to Mumbai. We heard a man announcing on the aircraft's radio. When he came out, it was Mr. Rudy. He was flying the Indigo aircraft from Delhi to Mumbai. So, kudos to Mr. Rudy. But I would suggest to him that he should take a copy of the speech that he has delivered today, make it into a booklet, and distribute it among the Members. यह एजुकेटिंग होगा। आप लियोनार्डो दा विंची ने एयरकार्ट डिजाइन किया, वर्ष 1903 में राइट ब्रदर्स ने प्लेन उड़ाया, इलाहाबाद से नैनी प्लेन गया। वहां से आते-आते वर्ष 2024 तक पहुंच गए। हिस्ट्री ऑफ फ्लाइंग इन इंडिया, आपकी इस किताब का नाम होना चाहिए। मैं इस पर ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूं।

Mr. Kinjarapu Rammohan Naidu is the Minister of Civil Aviation. I would like to pose a question to him. Is it efficacious to open more and more airports and start more and more airlines? Airlines and airports have become a status symbol, and we must open them. But most of the airlines do not run.

Mr. Rudy has mentioned that Jet Airways has closed down; Sahara airlines has closed down; ModiLuft has closed down; Deccan has closed down; GoAir has closed down; and Kingfisher has closed down. So, running airlines is not a profitable business.

I represent a constituency which has an airport. When these are closed down, all the employees come to me. I say that I have no power to open an airline. Jet Airways has gone to the National Company Law Tribunal (NCLT). In my constituency, all these employees stay there; all the pilots stay there; all the air hostesses stay there. When Tata was taking over Air India, all these people used to come to me. I told them that if the Government is selling Air India, I am sure that your jobs will be protected. Tata initially said, they will not change any employees for the first year. Then, slowly it has started getting rid of the employees. They have to make it profitable. So, you should have a Civil Aviation Policy. What do you want? आप कहते हैं कि छोटे-छोटे शहरों में प्लेन जाएगा। Is it profitable? Is it efficacious? उत्तर प्रदेश में, आंध्र प्रदेश में छोटे-छोटे शहरों में प्लेन जाने से क्या प्रेस्टीज बनती है? कुछ पोलिटिशन्स ही चढ़ते हैं। It is not profitable. The Government should have a Civil Aviation Policy.

In the 90s, when Jyotiraditya's father, Shri Madhavrao was the Civil Aviation Minister, he introduced the Open Sky Policy. Before that, there was only one airline operating, that is, the Indian Airlines. He opened up the sector. Many airlines came into. But most of them closed down. We do not want this mortality of airlines. That is why, I urge you to think about it. There is no hurry. Come up with a Civil Aviation Policy. New airlines are not for employing pilots. They are really for being profitable institutions. If an airline is introduced, some pilots get jobs. But after that, does it run?

In Raebareli, there is a pilot training school. There is an airport as well. Does an aircraft go there? So, we have to take a practical view, not a status symbol or view of things.

Our friend was talking about the airfare. Now, all other routes are non-profitable but the Gulf route from Kerala is profitable. Our brethren go to Gulf, clean bathrooms there, make money and send remittances to India. That is how our economy runs. You find new houses coming up in Kerala. In that sector, the airlines are making the maximum profit. In this House, it has been raised repeatedly. The Government has no say in it. So, unless you have any say or any control over the airfares, what is the point of having a Civil Aviation Ministry?

After Air India has gone, ग्लैमर चला गया। आपको यह मिनिस्ट्री ठीक है। पहले एयर इंडिया सरकार की थी, everybody used to catch hold of the Civil Aviation Minister. सर, हमारा अपग्रेड कर दीजिए। सब एमपीज़ बोलते थे। अभी आपके पास कोई नहीं आएगा और बोलने से भी अपग्रेड नहीं करेगा, यह बात हमें समझनी है।

You were answering to the Questions on civil aviation this morning. It will take you 50 years to manufacture an aircraft like Boeing or Airbus in India. We are end users. जब इंडिगो का टेंडर छोड़ते हैं कि एयरक्राफ्ट खरीदेंगे। Mr. Rudy was saying that we can get it on wet lease.

There are big orders, but India will not be able to manufacture these high-class aircraft. So, we are, again, running after status symbol. यह सब नहीं चलेगा। हमें एटीआर 72 डकोटा के दिनों में जाना पड़ेगा। एक ड्रीमलाइनर हमारे कोलकाता सेक्टर में चलता था, अभी वह बन्द कर दिया गया है। अब वह केवल दिल्ली और मुंबई में चलता है। गुवाहाटी में तो

नहीं जाता है। आपके यहां तो छोटा-मोटा प्लेन गुवाहाटी में, सिलचर में, इम्फाल में जाता है और नॉर्थ-ईस्ट में तो सब्सिडाइज्ड एयर फेयर है। क्या चलेगा? You have to take a practical view, not a status symbol or a prestige view.

You do not make aircraft. You cannot run airlines profitably. Ultimately, what is happening? The Tatas have got total control of airlines. Air India belongs to them. Vistara also belongs to them. Then, Adani Group has got control of all the airports in the country. They are controlling eight airports. The most profitable airport is Mumbai Airport which they got after pressurising GVK … (*Interruptions*) through ED. Dayanidhi's family also had an airline. I think SpiceJet belonged to his brother. … (*Interruptions*) There is nothing wrong in it.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए।

PROF. SOUGATA RAY: I want you to come out with a transparent policy. Will you go on selling your airports to Adani Group? Earlier, privatisation of Kolkata Airport was also finalised. I fought against it. Then, I got hold of Mamata Banerjee. She passed a Resolution in the Assembly and also wrote to the Prime Minister. Ultimately, it was stopped. Kolkata and Chennai airports were on the chopping block. We, somehow or the other, saved them from privatisation. In the case of Dum Dum Airport in my constituency, I do not want to fall in the trap of Adani Group. I want to stay away.

Now, let us talk about the Bill. Having talked about the civil aviation policy, this Bill, if you pardon my saying so, was unnecessary. You have not introduced anything new in the Bill. You say:-

"Bill to provide for regulation and control of the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export and import of aircraft and for matters connected therewith or incidental thereto".

What is new in it? How is it different from the Aircraft Act, 1934? You have only rephrased it and put it in one shape. Basically, this Bill is nothing more than the Aircraft Act.

There are three different big organisations under you. Now, Air India is not there. You have got the Directorate General of Civil Aviation, the main licensing authority, the Bureau of Civil Aviation Security and the Aircraft Accident Investigation Bureau. These are the three bodies. … (*Interruptions*) The Airports Authority of India is not related to this Bill; it has got a separate law. I would like you to strengthen the Airports Authority of India.

You should also strengthen the DGCA and BCAS. Please see what kind of security is there. You have given the full control to the CISF. One CISF girl slapped our MP, Kangana Ranaut, at Chandigarh Airport. What protection will the CISF give to you? The CISF people are hitting the passengers, that too MPs. इसके बारे में आप देखिए। रूलिंग पार्टी के एमपी को अगर सीआईएसएफ मारेगा, तो what security is there for other people?

All I want to say is that there is nothing in this Bill. Why are you constantly changing the names? भारतीय वायुयान विधेयक, इसकी क्या जरूरत है? रूडी जी ने कहा कि विमानन होना चाहिए। इसकी कोई जरूरत नहीं है। इंडियन एयरक्राफ्ट एक्ट भी हो सकता है। लेकिन, अमित शाह जी ने शुरू किया है और आप सभी हिन्दी-हिन्दी करते हैं। हम हिन्दी स्पीकिंग नहीं हैं। हमारा इस पर आपत्ति है। … (व्यवधान) आप तो उड़िया हैं। आप हिन्दी के पक्ष में क्यों

बोल रहे हैं? आप बैठ जाइए। … (व्यवधान) क्या यह उड़िया है? क्या यह अमित शाह जी के होम मिनिस्ट्री का बिल है? … (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप चेयर को एड्रेस कीजिए।

प्रो. सौगत राय : सर, ये कोई नाम भी नही समझते हैं। क्या इससे हिन्दी बढ़ेगा? यह नहीं होगा। हम तो इसके खिलाफ हैं।… (व्यवधान)

माननीय सभापति: अब आप समाप्त कीजिए ।

दादा, हिन्दी राष्ट्रभाषा है।

… (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: मैं तो बंगाली नहीं बोलता हूं। मैं तो एग्जैक्ट लैंग्वेज बोलता हूं। इंडियन पीनल कोड, उसको आपने क्या-क्या बना दिया? हम नाम भी याद नहीं रख पाते हैं। … (व्यवधान) क्रिमिनल प्रोसीजर को आपने क्या बना दिया? भारतीय वायुयान विधेयक का कोई मतलब नहीं है। … (व्यवधान)

All I want to say is that this is old wine in a new bottle. Nothing is new. But we wish you godspeed. You are a young man. Rudy ji has described your qualification. You have an engineering degree and a management degree from abroad. You apply a modern mind to aviation. Aviation is not for ordinary people like us. If I had not been an MP, I would not have taken a single flight. Can one afford a flight ticket? … (*Interruptions*)

माननीय सभापति: अब आप समाप्त कीजिए ।

PROF. SOUGATA RAY: Sir, you also fly. Can a middle-class man afford an airfare in this country? Is it within our capacity? So, we have to think anew of our problems. We support all your regulatory efforts.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, address the Chair.

PROF. SOUGATA RAY: Please keep the CISF under control.

HON. CHAIRPERSON: Please address the Chair.

PROF. SOUGATA RAY: Sir, you are looking very nice in the yellow *kurta*. You are presiding very nicely. I will address you and say a hundred things in your favour.

HON. CHAIRPERSON: You are a senior Member. We all respect you. You address the Chair.

PROF. SOUGATA RAY: Sir, I wish him godspeed. He has a long way to go. He is only 35 years old. He has a long way to go. He is half my age. I do wish that he gave a concrete shape to India's aviation policy.

Thank you.

SHRI C. N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Thank you, Chairperson Sir. The Bhartiya Vayuyan Vidheyak, 2024 must incorporate indigenous aspects of manufacturing and maintenance of the aircraft. Its design, operation and use should be managed by Indians and efforts should be made to assure that the sale, export, and import of the aircraft is guided by Indians in the national interest and keeping in view the balance of payment in the international trade.

The Bill does not spell out clearly airworthiness of aircraft and capability of flight crew that stands against safety and security of the passengers. The proposed law does not clearly specify aircraft accident, time-bound investigation, and mechanism for compensation thereafter. The Bill must share information in regional languages about the year of aircraft manufacturing, flying hours, and the distance covered with the passenger at the time of purchasing the air tickets

as well as at the time of boarding. High-density ToF camera sensor may be fitted in all aircraft for smooth landing and take-off during foggy season. The proposed Bill must incorporate a provision for regulated air eco-system to monitor and prevent the tendency of profit-making and monopoly of the private airlines.

I request the hon. Union Minister for Civil Aviation to consider laying out an air network in Tamil Nadu with latest infrastructure and to increase frequency of national and international flights. I also urge the Minister to consider an airport around Tiruvannamalai to facilitate domestic pilgrims, especially the Andhra Pradesh pilgrims and the international pilgrims to get darshan of Lord Arunachala in Shiva Temple and perform parikrama. Thank you, Sir.

SHRI MAGUNTA SREENIVASULU REDDY (ONGOLE): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on this Bill.

Firstly, I thank my leader, hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri Chandrababu Naidu Garu and Nara Lokesh Garu for choosing a young, energetic and vibrant Civil Aviation Minister, Mr. K. Rammohan Naidu Garu and recommending him to our hon. Prime Minister, Modi ji. He has got fire in his belly and a lot of ideas are there in his mind. I request the entire House, through you, to bless him to be the best Civil Aviation Minister in the country itself.

After hearing the speeches of my good friend, Mr. Rajiv Pratap Rudy and my senior colleague and my elder brother, Prof. Saugata Ray, there is nothing much to say about it. But actually, the Bill has been introduced now to create some more activity in the civil aviation industry. This industry, as you see now, at

present has 150 airports in the country whereas in 2014, when our Prime Minister, Modi ji took over as the Prime Minister, there were only 74 airports. So, it has been doubled in this 10-year period, which is a big achievement and many more airports also have to come up in the near future under the leadership of our Civil Aviation Minister.

As far as this Bill is concerned, as already discussed also, this is relating to the various methods to regularise recognition of design, manufacturing and maintenance of aircraft, and clear distinction between organisations. In my view -- and just now my good friend, Mr. Rudy has also stated that -- setting up airports or starting airlines is a tough thing in our country. As you already know, there is a saying in America that if you want to be a millionaire, with a billion dollar launch a new airline, which has also happened in India. My colleagues have already stated about a lot of airline companies that have been closed.

Here, more airports are required and more airlines are required. The monopoly is going into the hands of only 2-3 people now. Nearly, 75 per cent of the total passenger traffic is with three companies. This has to be widened and this has to be looked into. So, through you, I would request the Civil Aviation Minister to do it. I am saying this because it is very much required for the country.

I have travelled a lot. I am 70 years old. So far, I have travelled about 15 lakh nautical miles and 20,000 kilometres throughout the world. What is lacking in our country is low fare. As my friend has mentioned, they call it as budget airlines with no frills, but the charges are very high. I felt happy when I saw that

the Deccan Airlines had started 20 years back with a fare of Rs. 999 thinking that a common man also could travel in an airline from place to place. But that company went bust.

Here, the Government of India has to look into the airfares. Now, we talk about flexi fares, which go from low to high. As our elder brother, Mr. Saugata Ray has said, only the MPs can afford to travel in it. The common people should also be able to travel in it. Moreover, in all the States, the VAT charges will also be different for the Aviation Turbine Fuel (ATF). They have to be regularised. Our Civil Aviation Minister has to look into that.

Our hon. Prime Minister started the UDAN Scheme a few years ago. That is an excellent scheme for small routes. For North-East and South India, we need such schemes. Upgradation from railways to air travel needs more airports. That is why, my leader and hon. Chief Minister of Andhra Pradesh wanted to start new airports which were already declared as new airports. He wanted to have an airport in all the district headquarters. Twenty years ago, I requested the then Chief Minister of Andhra Pradesh to sanction one airport in Ongole, which is my Parliamentary Constituency. He said that Ongole is a small place and how an airport can be built there. He asked me to talk to his Secretary. I met his Secretary. He said that for building an airport, one road and a shed are required. Road is the runway and shed is the terminal. Everyone thinks that building an airport is a big thing because a lot of money is required. Nowadays, it is not difficult.

I discussed with the Civil Aviation Ministry that there are a lot of Centrally Sponsored Schemes which have the provision of 60:40 per cent cost sharing. Why can we not build new airports under this Scheme? I request the Civil Aviation Minister to talk to our hon. Prime Minister and make use of such schemes so that new airports can be built which will help in passenger traffic management.

Thirty years ago, the air taxi service used to be there. At that time, only the national carriers were there like the Air India and Indian Airlines. They used to have only 10 seats. Later, it was expanded. After they opened their skies, all the aircraft started landing at the airport but there should be a national carrier in our country. It has to be privatised. Otherwise, nobody will use the airlines. A lot of lease companies are coming for work and offering us their aircraft. I request you to build small airports for small aircraft.

Under the UDAN Scheme, the provision of Viable Gap Funding should remain there so that everybody can enjoy the services. It is very important for building an airport in my Parliamentary Constituency of Ongole. It has been approved by the DGCA and the Airports Authority also but the land of about 650 acres that has been selected is under litigation. If that litigation and the other issues are resolved by our Government, then, at least, an airport will come. This is a long-awaited request. I want an airport to be built in Ongole so that I can satisfy my people in Ongole. Our Civil Aviation Minister has to do a lot. He is a young person. He will definitely perform well with his vision. He is a highly educated person. He has got passion. This portfolio used to be a high-profile

portfolio but now it has become a common man's portfolio. I would like to conclude by saying that new airports should be built with minimum air fare in mind.

श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया इसके लिए आपका आभार प्रकट करता हूँ। तथा माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रति आभार प्रकट करता हूँ जिनके द्वारा भारत की जनता के हित में हवाई यातायात की सुविधाओं को सुगम एवं आसान बनानें के लिए विधेयक को लाया गया है।

महोदय, इस विधेयक का उद्देश्य वायुयान की परिकल्पना, विनिर्माण, अनुरक्षण, कब्जे, उपयोग, प्रचालन, विक्रय, आयात और निर्यात के नियंत्रण के विनियमन का और उससे संसक्त और उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने के लिए लाया गया है। जिसका मैं समर्थन करता हूँ।

महोदय, यह विधेयक मुख्य रूप से विमान अधिनियम 1934 में संसोधन कर नये रूप में प्रतिस्थापित करने के लिए प्रस्तुत किया गया है। इसका उद्येश्य नये कानून के द्वारा भारत में विमानन क्षेत्र में नियामक ढ़ांचे का आधुनिकीकरण करना और देश में मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर भारत के लक्ष्यों को सरल बनाने के दिशा में सक्षम होगा। इस विधेयक के द्वारा अंतराष्ट्रीय विमानन क्षेत्र में सरकार सही कदम समय-समय पर उठा सकती है।

भारतीय वायुयान विधेयक-2024, वर्ष 2024 का विधेयक संख्या 74 है जिसमें प्रमुख खंडों एवं अधिनियमों का वर्णन 8 मुख्य अध्याय बनाकर किया गया है। जिसमें मुख्य रूप से प्रारंभिक, सिविल विमानन महानिदेशालय, सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो, वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो, केन्द्रीय सरकार की शक्तियां, हानि या नुकसान के लिए प्रतिकर का संदाय, अपराध और शक्तियां तथा प्रकीर्ण नाम से अध्याय बनाकर भारत गणराज्य के पचहतरवें वर्ष में संसद द्वारा अधिनियम के साथ लागू किया जायेगा।

महोदय, अब नया कानून सरल भाषा में नागरिक उड्डयन के विनियमन की वर्तमान जरूरतों को पूरा करने के लिये प्रावधान होगा जिससे आम नागरिक भी विमान यातायात सेवा का लाभ उठा सकेंगे। भारत के विमानन क्षेत्र में अपार संभावनाएं हैं। अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ के अनुसार भारत में वर्ष 2030 तक अमेरिका और चीन से भी आगे निकलने की उम्मीद है। इसके कारण भारत में विमानन क्षेत्र में एयरलाइन्स क्षेत्र एक आकर्षक बाजार बन जाएगा। पर्यटन को भी काफी बढ़ावा मिलेगा। इसके लिए देश का बुनियादी ढांचा और सुदृढ़ होगा। अत: महोदय, इन सबसे देश में रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। देश की आर्थिक तरक्की में विमान क्षेत्र का बड़ा योगदान होगा।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र सुपौल, एवं कोशी क्षेत्र के संसदीय क्षेत्रों की जनता के लिए यातायात सुविधा हेतु कुछ मुख्य मांगो की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ । मेरा संसदीय क्षेत्र सुपौल, बिहार का सीमावर्ती बाढ़ग्रस्त अतिपिछड़ा तथा नेपाल से सटा हुआ क्षेत्र है। नेपाल सीमा से सटे मेरे संसदीय क्षेत्र के वीरपुर में वर्ष 1960 में हवाई अड्डे का निर्माण कराया गया था, जहां से घरेलू उड़ान भरने के लिए कोसी परियोजना के मुख्य अभियंता ने हवाई अड्डे की 62.16 एकड़ जमीन सिविल विमानन निदेशालय को हस्तांतरित कर दी थी। हस्तांतरित की गयी जमीन में 8.06 एकड़ जमीन कोसी योजना जल संसाधन विभाग की एवं 54.10 एकड़ जमीन भारत सरकार की है। वर्ष 1969 के अक्टूबर के प्रथम सप्ताह में इस हवाई अड्डे पर भारतीय वायुसेना के लड़ाकू डकोटा विमान की इमरजेंसी लैंडिग करायी गयी थी। इतना ही नहीं 03 जनवरी, 1975 को ततकालीन रेल मंत्री स्व० ललित नारायण मिश्र के निधन पर तत्कालीन प्रधान मंत्री इंदिरा गांधी के आने के क्रम में इस हवाई अड्डे पर 18 जहाज तथा चार हेलीकॉप्टर की लैंडिंग करायी गयी थी। चुनाव आयोग ने इस वर्ष 2024 में पहली बार लोकसभा चुनाव में एयर एंबुलेंस की व्यवस्था की थी। निर्वाचन आयोग द्वारा वीरपुर में एयर एंबुलेंस भेजा गया था, ताकि चुनाव के दौरान पूरे सुपौल लोकसभा क्षेत्र में यदि जरूरत पड़ी, तो इसका उपयोग किया जा सके। वर्ष 2008 में आयी प्रलयकारी बाढ़ के बाद वीरपुर हवाई अड्डे के रनवे की मरम्मत करायी गयी थी। रनवे भी बनकर तैयार है। सीमावर्ती क्षेत्र होने के कारण सुरक्षा की दृष्टि से भी वीरपुर में हवाई अड्डा का निर्माण

आवश्यक है। इस संबंध में मैंने माननीय मंत्री महोदय को लिखित रूप में अपना पत्र भी दिया है और आवश्यक कार्यवाही के लिए भी कहा है। अतः आग्रह है की जनहित में यथाशीघ्र वीरपुर एयरपोर्ट का समुचित निर्माण कराकर यात्री उड़ानें शुरू की जाएं।

महोदय, मेरी दूसरी मांग है कि बिहार के सहरसा में जो पहले से बिहार सरकार का एयरपोर्ट है, वह छोटा है, सरकार की योजना एयरपोर्ट विस्तार की है। माननीय मुख्य मंत्री जी द्वारा बिहार के कई एयरपोर्ट्स के विस्तार के प्रस्ताव भारत सरकार को भेजे गए हैं। अत: आग्रह है कि सहरसा एयरपोर्ट का भी विस्तार किया जाए।

महोदय, मेरी तीसरी मांग है कि बिहार के गोपालगंज जिले के सबेया एयरपोर्ट को उड़ान योजना में शामिल किया गया है, उसके लिए एयरलाइन की बिडिंग करके जल्द से जल्द शुरू किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

17.00 hrs

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे (मावल) : माननीय सभापति महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर अपने विचार रख रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री जी, राम मोहन नायडू जी को शुभकामना देता हूँ। युवा मंत्री जी को इस विभाग की जिम्मेदारी मिली है। निश्चित रूप से आगे चलकर भारतीय वायुयान को उनके द्वारा प्रगति पर ले जाया जाएगा। यह विधेयक विमान एक्ट, 1934 को प्रतिस्थापित करता है। 90 सालों के बाद इस विधेयक में सुधार किया जा रहा है।

सभापति महोदय, विमान एक्ट, 1934 के बाद से, हमारे देश में नागरिक उड्डयन के क्षेत्र में बहुत बड़े बदलाव हुए हैं और समय के साथ उड्डयन क्षेत्र में वृद्धि, तकनीकी उन्नति और सुरक्षा मानकों में परिवर्तन की आवश्यकता महसूस हुई है इसीलिए सरकार द्वारा इस विधेयक को लाया गया है। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

वर्तमान में, भारत में 157 हवाई अड्डे संचालित हो रहे हैं। हालांकि हमारे विशाल और विविधतापूर्ण देश की आवश्यकताओं को देखते हुए, हवाई अड्डों की संख्या को बढ़ाने की आवश्यकता है। एक रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2024 में करीब 16 करोड़ लोग घरेलू हवाई यात्रा करेंगे,

जबकि इनमें से करीब 3 करोड़ लोग पहली बार हवाई जहाज से यात्रा करेंगे। वर्ष 2030 तक देश में हवाई सफर करने वाले लोगों की संख्या करीब 30 करोड़ तक पहुंच सकती है । जनवरी से जून 2024 तक 7 करोड़ 93 लाख यात्री घरेलू हवाई जहाज से यात्रा कर चुके हैं, जबकि पिछले साल इसी अवधि में 7 करोड़ 60 लाख लोगों ने हवाई जहाज से यात्रा की थी।

डीजीसीए के अनुसार मई, 2024 में घरेलू एयरलाइनों के लिए, जो एयरलाइन्स रद्द हुईं, उनका कुल रद्दीकरण 1.70 प्रतिशत था । मौसम की स्थिति के कारण एयरलाइन्स रद्दीकरण का सबसे बड़ा हिस्सा 39.6 प्रतिशत था । इसके बाद परिचालन कारणों से 23 प्रतिशत और अन्य कारणों से कई उड़ानें कैंसिल हुईं। तकनीकी मुद्दों के कारण 16.4 प्रतिशत उड़ानें कैंसिल हुईं।

मैं इस विधेयक के द्वारा मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि कई प्राइवेट कंपनीज़, जब अपनी उड़ानें कैंसिल कर देती हैं तो यात्रियों को रिफंड नहीं मिलता है । कई उड़ानें कैंसिल होती हैं, तो उनकी मनमानी चलती है। इसे खत्म करने की आवश्यकता है। यात्रा करने वाले जो यात्री हैं, उनकी यात्रा सुलभ करवाने की आवश्यकता है। हवाई अड्डों और एयरलाइन्स के कर्मचारियों को नियमित रूप से सॉफ्ट स्किल्स और यात्री सेवा के प्रशिक्षण की आवश्यकता है । एयरलाइन्स कंपनियों की मनमर्जी को रोकने के लिए अधिकारियों को ट्रेनिंग देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं महाराष्ट्र में पुणे क्षेत्र से आता हूं। पुणे में एक डिफेंस एयरपोर्ट है। वहां से कई एयरलाइन्स का संचालन होता है । डिफेंस एयरपोर्ट होने के कारण वहां पर एयरपोर्ट की अपनी मर्यादाएं हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पुणे में नया एयरपोर्ट बनाने के लिए केन्द्र सरकार और मंत्री जी के द्वारा कदम उठाए जाने चाहिए। यह निश्चित रूप से पूरे पुणेवासियों के लिए एक सराहनीय कदम होगा। आज देश के सभी राज्यों में राज्य सरकार के सहयोग से एयरपोर्ट्स बनते हैं। केन्द्र सरकार की इतनी लागत उनमें नहीं रहती है। पुणे, महाराष्ट्र एवं अन्य क्षेत्रों के लिए केन्द्र सरकार और राज्य सरकार मिल कर कदम उठाएं। मुंबई एयरपोर्ट में केवल एक रनवे चालू है। वहां कई सारे एयरलाइंस को टेक-अप करने एवं अन्य कारणों से दिक्कत होती है। दूसरा, एयरपोर्ट नेवी मुंबई, पनवेल मेरे क्षेत्र में बन रहा है, उसे जल्द से जल्द शुरू किया जाएगा, तो एयरलाइंस से

यात्रा करने वाले सभी यात्रियों को राहत मिलेगी। अभी रेल के समान एयरपोर्ट्स पर भी भीड़ होने लगी है। इसके कारण एयरलाइंस से यात्रा करने वाले यात्रियों को दो-तीन घंटे पहले बुलाते हैं, लेकिन वहां सुविधा का अभाव है। इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

इसमें बहुत सारी प्राइवेट कंपनियां आ गई हैं। पहले एयर इंडिया ही एक अपनी कंपनी थी, लेकिन अब वह भी प्राइवेट हो गई है। भारत में यात्रियों को प्राइवेट एयरलाइंस कंपनियों पर भरोसा करके यात्रा करना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं, हमारे मंत्री राम मोहन नायडू जी और मुरलीधर मोहोल जी, दोनों यंग हैं। इनसे पूरे देश की आशा और अपेक्षा है कि भविष्य में एयरलाइंस से यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी।

मैं दोनों मंत्रियों को शुभकामनाएं देता हूं। यह छोटा विधेयक है। मैं राजीव प्रताप रूडी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने पूरे एयरलाइंस और यात्रियों के बारे में अच्छी तरह से बात रखी है। उन्होंने भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर चर्चा करते हुए सभी को जानकारी दी है।

मैं फिर से माननीय मंत्री जी को शुभकामना देते हुए इस विधेयक का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

***SHRI BAJRANG MANOHAR SONWANE (BEED):** Hon. Chairman, Sir, thank you very much. I hail from Beed district in Maharashtra. There is no air connectivity available in my district. We have to go to Sambhajinagar which is 130 kms away and at Latur, no regular flights are being operated. Even Pune Airport is around 500 km away from my city. We urgently need an airport facility at my district Beed. Kindly consider my demand sympathetically.

Today, we are focusing on overall development of our country. We are mainly focusing on our economic growth so that our economy grows at faster

---

* English translation of the speech originally delivered in Marathi.

pace. There are only two companies which can produce aircrafts worldwide, Boeing and Airbus. Countries like America and China are far ahead in aircraft technology. But we are lagging behind in this sector. I think, we should also take an initiative in designing and development of aircrafts. We also need to focus on aircraft production.

Sir, I am really disappointed that our airplane operations are totally disturbed. Air passengers have to wait for long hours for boarding as well as for the landing. My flight's landing got delayed by 3 hours at Delhi airport two days ago. It causes mental pain to passengers and the government should look into it urgently. The Ministry of Civil Aviation and DGCA should talk to the airline company regarding delayed flight operations.

We have heard that a new airport would be constructed at Pune. But, by when is it going to complete? Pune is a big and beautiful City. If an international airport comes up there, it would benefit the adjoining areas and districts.

It would also boost the air connectivity in Maharashtra. If you sanction a new airport at Beed, it would be convenient for the nearby Dharashiv and Latur as well as entire Beed district. The farmers residing there would get an easy air travel access to Mumbai, Pune and even for Delhi. I have to take a flight for Delhi on regular basis. But, I cannot. So, an airport should be constructed in my Beed district urgently.

I would also like to talk about certain issues related to Mumbai Airport. A flight lands every 2 minutes at Mumbai Airport. Most of the times, the planes are denied landing due to poorly planned airspace which can lead to air congestion

and delayed flight operation. I request the Union Government to take a serious note of it and take necessary steps to relieve the passengers by providing stress-free flight services.

Thank you.

श्री किशोरी लाल (अमेठी) : आदरणीय सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मेरी यह फर्स्ट स्पीच है और मैं प्रथम बार एमपी बनकर आया हूं। मैं अपनी अमेठी की जनता को भी धन्यवाद देता हूं और साथ में गांधी परिवार को धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने मुझे इस हाउस में आने का मौका दिया।

महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 के बारे में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरी कॉन्स्टीट्यूएंसी के अंदर ही इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान एकेडमी (इग्रुआ) है, दूसरा राजीव गांधी नेशनल एविएशन यूनिवर्सिटी है और तीसरा हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड है। इसके अंदर मैं ट्रेनिंग, सेफ्टी और मैन्युफैक्चरिंग के विषयों पर बोलने के लिए यहां खड़ा हुआ हूं। विधेयक के अध्याय 4 के बिन्दु 'एल', 'एम', 'एन' में आपने प्रशिक्षण और प्रमाणन, ट्रेनिंग एंड सर्टिफिकेशन का उल्लेख किया है। मैं सरकार का ध्यान इस पर आकर्षित भी करना चाहता हूं, क्योंकि जो ट्रेनिंग की बात है तो हमारे इग्रुआ ने अब तक 1570 पायलट्स देश को दिए हैं, जो विभिन्न एयरलाइन्स के अंदर अपनी सेवाएं दे रहे हैं। भारतीय सेना के विभिन्न अंगों के पायलट्स को ट्रेनिंग इसी इंस्टीट्यूट के द्वारा मिली है। बड़े दु:ख के साथ कहना पड़ता है, यहां पर ट्रेनिंग की बात कर रहे हैं। यह यूनिवर्सिटी 7 सितंबर, 1985 को बनी थी। आदरणीय राजीव जी उस समय प्रधान मंत्री हुआ करते थे। चूंकि उनका ड्रीम प्रोजेक्ट था, इसलिए उन्होंने इसे शुरू किया था। लेकिन यहां पर बड़े दु:ख के साथ कहना पड़ रहा है कि उसकी जो ग्रांट्स हैं, वर्ष 2015 से अभी तक नहीं दी गई हैं। पार्लियामेंट कमेटी, जो कि डेरेक ओब्राईन जी के चेयरमैनशिप में बनी थी, उन्होंने वर्ष 2018 में अपनी रिपोर्ट पार्लियामेंट को सब्मिट की थी। लेकिन उनकी रिकमंडेशन के बावजूद भी उसको ग्रांट्स नहीं दी गई है। इग्रुआ बहुत ही प्रतिष्ठित प्रशिक्षण संस्थान है। उसकी जो हालत है, अगर सेफ्टी के बारे में बात

करेंगे तो वहां पर सेफ्टी का यह हाल है कि जो एयर ट्रैफिक कंट्रोल सिस्टम है, उसके जो जरूरी इंस्ट्रूमेंट्स हैं, वे भी वहां इंस्टॉल नहीं हो रहे हैं। क्योंकि उनका कैलिब्रेशन नहीं हो पा रहा है। जब कैलिब्रेशन नहीं हुआ, चूंकि उसके अंदर पैसा लगता है, तो उसका कैलिब्रेशन नहीं हुआ। मैं मंत्री महोदय से यह कहूंगा कि विधेयक के अंदर इन चीजों का भी प्रावधान रखा जाए। नए ट्रेनिंग सेंटर बनाने से पहले हमारे जो एग्जिस्टिंग ट्रेनिंग सेंटर्स हैं, उनके ऊपर भी ध्यान रखें और उनको प्रॉपर ग्रांट्स मिलें, ताकि वे सुचारू रूप से चलें। सबसे बड़ी दुर्भाग्य की बात यह है कि वर्ष 2018 से वहां कोई रेगुलर डायरेक्टर नहीं है। उन्होंने बीच में एक टेक्नीशियन को चार्ज दे दिया, जो कि सेफ्टी के लिहाज से बहुत गलत है। एक टेक्नीशियन को फ्लाइंग की कैसे नॉलिज होगी? उसी का परिणाम है कि वर्ष 2019 से 2023 तक वहां पर चार एयरक्राफ्ट्स क्रैश हुए, जिसके अंदर तीन बच्चों की मौत हुई हैं। ये सेफ्टी के नॉर्म्स की बात है। माननीय मंत्री जी इसका भी संज्ञान लेंगे। आप एग्जिस्टिंग पर भी ध्यान दीजिए, बाकी आपको जो नये खोलने हैं, वे तो आप खोलेंगे ही।

एक और सबसे बड़ा दुर्भाग्य यह है कि मेरे क्षेत्र में राजीव गांधी नैशनल एविएशन यूनिवर्सिटी भी स्थापित हुई थी, जो पार्लियामेंट एक्ट, 2013 के तहत स्थापित हुई थी। लेकिन वहाँ पर पहला वी.सी. वर्ष 2016 में अपॉइंट हुआ। उसके बाद, वर्ष 2017 में भवन बनकर तैयार हुआ। वर्ष 2018 में केपीएमजी नाम की कम्पनी पर डिले करने के लिए पेनल्टी लगाई गई थी, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि उसी कम्पनी का पार्टनर बाद में भारत सरकार के मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन में जॉइंट सेक्रेट्री हो गया, उसके बाद वह उसी यूनिवर्सिटी का एक्टिंग वाइस प्रेसीडेंट भी हो गया। इन चीजों का भी संज्ञान इस बिल में लेना चाहिए ताकि इस तरह के लोग आकर खिलवाड़ न करें। जिसकी कम्पनी कंस्ट्रक्शन में वहाँ पर डिफॉल्टर हुई, वही आदमी उसमें अधिकारी बनकर चला आया। वहाँ पर वर्ष 2019 में पहला रजिस्ट्रार हुआ। वर्ष 2013 से 2019 तक आप छ: साल लगा लीजिए। उसके बाद 5 अगस्त, 2019 को वहाँ पहला कोर्स पीजी डिप्लोमा इन एयरपोर्ट ऑपरेशंस लांच हुआ। चूंकि ये चीजें वहाँ पर हो रही हैं। जो कोर्सेज वहाँ अब तक चलने चाहिए थे, वे अभी तक वहाँ नहीं

चल रहे हैं । यह महत्वाकांक्षी यूनिवर्सिटी पार्लियामेंट एक्ट के तहत बनी थी । यह एक सेन्ट्रल यूनिवर्सिटी है । इसलिए मंत्री जी को इसका संज्ञान लेना चाहिए ।

यदि हम इसकी सेफ्टी की बात करेंगे, तो वहाँ पर फायर सेफ्टी का एक कोर्स शुरू किया गया था । उसके अन्दर अभी इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं है, लेकिन वहाँ कोर्स शुरू कर दिया गया । उसमें एक बच्चे की जान चली गई क्योंकि वहाँ पर एम्बुलेंस अवेलेबल नहीं था, वहाँ कोई मेडिकल फैसिलिटीज अवेलेबल नहीं थी । उसको अस्पताल ले जाने में देरी हुई । वह सतारा, महाराष्ट्र का एक 22 साल का लड़का था, जिसकी वहाँ पर डेथ हो गई । इसलिए जब हम सेफ्टी की बात करते हैं, तो ये बातें भी सामने आती हैं, इन्हें भी इस वायुयान अधिनियम में शामिल किया जाए । मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इसका स्टेटस यूनिवर्सिटी का हो गया है, लेकिन इसमें फैकल्टीज की भी कुछ नहीं है क्योंकि जीएमआर के साथ जॉइंट वेंचर करके कोर्सेज शुरू किये गये थे, इसलिए अभी इसके बारे में भी क्लियर नहीं है कि कैसे क्या करेंगे ।

अंत में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे प्रतिपक्ष के लीडर ने यहाँ पर दो 'ए' – 'ए-1' और 'ए-2' का जिक्र किया था, लेकिन मैं जिसकी बात कर रहा हूँ, उसे 'ए-3' नाम दे देते हैं क्योंकि संसद में शायद नाम नहीं लिया जाता है । उसका नाम भी 'ए' से ही शुरू होता है । जिस आदमी ने यहाँ पर इतना करप्शन किया और वह बाद में एक्टिंग वी.सी. बना और भारत सरकार में जॉइंट सेक्रेट्री बना ।

मेरे यहाँ हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड की भी फैक्ट्री है । उसके बारे में मैं जानना चाहता हूँ, क्योंकि जो प्राइवेट प्लेयर्स की बात चल रही है, क्या एचएएल को भी मैन्युफैक्चरिंग का काम देंगे या उसके अन्दर केवल प्राइवेट प्लेयर्स आएंगे? एचएएल की जो वर्तमान स्थिति है, वह बहुत अच्छी नहीं है । वहाँ पर काम की कमी है । अगर वह पब्लिक सेक्टर की संस्था है, तो उसे भी काम दिया जाए ।

चूंकि मैं पंजाब से आता हूँ, अमेठी मेरा संसदीय क्षेत्र है । पंजाब के आदमपुर में जो हवाई अड्डा है, आदमपुर एनआरआईज़ का मेन गढ़ है, अगर इस हवाई अड्डे पर नैशनल और इंटरनैशनल फ्लाइट्स शुरू करेंगे, तो अच्छा होगा । हमारे यहाँ के बहुत-से एनआरईज़ विदेशों में रहते

हैं, वे वहाँ से जाते हैं। फुर्सतगंज में जो सिविल एयरपोर्ट बनाने की बात थी, उसका भी काम चल रहा है, लेकिन बहुत ही धीमी गति से काम चल रहा है। अगर उसको भी पूरा करेंगे, तो अमेठी, रायबरेली, प्रतापगढ़ आदि तमाम जिलों के लोगों को लाभ होगा।

माननीय सभापति जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे इस पर बोलने का अवसर दिया।

श्री गणेश सिंह (सतना) : सभापति महोदय, धन्यवाद । सभापति महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 के समर्थन में अपनी बात रख रहा हूं। मुझे गर्व हो रहा है कि वायुयान विधेयक का नाम अब भारतीय वायुयान विधेयक होगा । यह बात अलग है कि टीएमसी के हमारे वरिष्ठ सांसद सौगत दादा को 'भारतीय' शब्द जोड़े जाने से आपत्ति है, हमें तो गर्व हो रहा है।

प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में वर्ष 2014 से लेकर अभी तक देश के अंदर ऐसा कोई विभाग नहीं है, जिसमें उन्होंने रिफॉर्म न किया हो। आज दुनिया की सबसे बड़ी जनसंख्या का देश भारत है। विमानन क्षेत्र में बहुत असीम संभावनाएं हैं। हमारे देश में अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ कानून है। यह कानून वर्ष 1934 का कानून है, जो कि 90 साल पुराना है। हमारे देश में यह कानून चल रहा था।

महोदय, 1934 के इस वायुयान अधिनियम में 20 धाराएं थीं, जबकि 21 बार उसमें संशोधन हो चुका था। अंतिम संशोधन वर्ष 2020 में हुआ था। यह गुलामी की सबसे बड़ी निशानी थी। वैसे तो हमारे प्रधान मंत्री जी ने सभी अंग्रेजों के जमाने के जो कानून थे, जो आज अनुपयोगी हैं, उन सब कानूनों को उन्होंने खत्म किया है। आज सुबह जो वक्फ विधेयक इंट्रोड्यूस हुआ है, वह भी वर्ष 1923 का कानून था। उसको भी बदलने का, उसमें संशोधन करने का प्रयास हुआ है। गुलामी की निशानी को हटाने के लिए पंच प्रण या पांच संकल्प मेक-इन-इंडिया एवं आत्मनिर्भर भारत के अंतर्गत स्वदेशी वायुयान विधेयक, 2024 माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार ने संसद में नया कानून बनाने के लिए प्रस्तुत किया है। यह अत्यंत सराहनीय कदम है।

सभापति महोदय, इस विधेयक में वायुयान के डिजाइन, विनिर्माण, अनुरक्षण, अधिकार, उपयोग, परिचालन, बिक्री, निर्यात एवं आयात के विनियमन और नियंत्रण जैसे कई महत्वपूर्ण प्रावधान किए गए हैं। इस विधेयक में अंतर्राष्ट्रीय समझौतों के प्रावधानों को भी प्रभावी बनाने के लिए संशोधन लाया गया है । अब प्रस्तावित विधेयक का उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों जैसे कि अंतर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन सम्मेलन (शिकागो कन्वेंशन) और अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार संघ (आईटीयू) के 1944 कन्वेंशन के प्रावधानों को भी प्रभावी बनाया गया है। इसका उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन संगठन (आईसीएओ) के मानक और अनुशंसित अभ्यास (एसएआरपी) को लागू करना है। इसका उद्देश्य आईसीएओ और एफएए को हालिया ऑडिट सिफारिशों के अनुसार बेहतर सुरक्षा और निगरानी सुनिश्चित करना भी है।

इस अधिनियम के खंड-2 में मेक इन इंडिया, आत्मनिर्भर भारत के समर्थन हेतु वायुयान और संबंधित उपकरणों के डिजाइन, विनिर्माण और अनुरक्षण के लिये सक्षम प्रावधान किया गया है । नागर विमानन महानिदेशालय अध्याय-2, नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो अध्याय-3 और वायुयान दुर्घटना अन्वेषण ब्यूरो अध्याय-4 को सांविधिक प्राधिकरण के रूप में मंजूरी प्रदान की जाएगी । खंड-10 में केन्द्र सरकार को नियम बनाने की शक्ति प्रदान की जाएगी । खंड-10 और 11 केन्द्र सरकार को रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर जो प्रतिबंधित था, अब प्रमाण पत्र और लाइसेंस जारी करने को विनियमित करने का अधिकार इस संशोधन में दिया जाएगा। वर्तमान में दूरसंचार एवं डीजीसीए द्वारा दो अलग-अलग मंत्रालयों को शामिल करते हुए जारी किया जाता है, अब उक्त लाइसेंसों को जारी करने में दिक्कतें नहीं होंगी। खंड-15 एवं 19 के माध्यम से केन्द्र सरकार को लाइसेंस, प्रमाण पत्र या अनुमोदन को प्रतिबंधित करने, निलंबित करने, रद्द करने की शक्ति भी प्रदान होगी। खंड-21 में अधिनियम प्रशासनिक नियंत्रण के तहत सांविधिक प्राधिकरणों को शक्तियां प्रत्यायोजित की जाएंगी। खंड-15 में केन्द्र सरकार को जन-सुरक्षा, शांति के लिए आपात स्थिति में आदेश जारी करने का अधिकार होगा । खंड-33 नैसर्गिक अपील के लिये पर्याप्त अवसर प्रदान करेगा । खंड-42 में सरकार को अधिनियम की शुरूआत की तिथि से दो वर्ष की अवधि के लिए सरकारी आदेश और

अधिनियम करने का इसमें प्रावधान किया जा रहा है। खंड-43 वायुयान अधिनियम, 1934 का निरसन करने तथा उक्त अधिनियम के तहत किए गए कार्यों के संरक्षण का कार्य करेगा। भारतीय वायुयान विधेयक 2024 में कुल 44 क्लॉज़ेज़ हैं। नए बिल ने नागरिक उड्डयन महानिदेशालय, नागरिक उड्डयन सुरक्षा ब्यूरो और विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो को अधिक अधिकार दिए हैं। इससे इन विभागों को देश में एविएशन इन्वायर्नमेंट की सुरक्षा पर अधिक अधिकार प्राप्त होंगे। इस विधेयक को पहले गृह विभाग में, रक्षा विभाग में, विदेश मंत्रालय में, दूरसंचार मंत्रालय में, विधि एवं कानून मंत्रालय में और वाणिज्य मंत्रालय में परामर्श के लिए भेजा गया था। उक्त विधेयक को अध्याय-वार तथा धारा-वार बनाए गए प्रावधानों के साथ अधिक सुनियोजित और व्यवस्थित किया गया है।

केंद्र सरकार डीजीसीए, बीसीएएस तथा एएआईबी की शक्तियों का अलग-अलग अध्यायों क्रमश: 5, 2, 3 एवं 4 में प्रावधान किया गया है। केंद्र सरकार को लाइसेंस प्रमाण-पत्र, अनुमोदन को प्रतिबंधित, निलंबित अथवा रद्द करने के लिए शक्तियाँ प्रदान की गई हैं। 10 सितम्बर, 1976 को इंडियन एयरलाइंस के विमान का अपहरण होने पर गठित पाण्डेय समिति की रिपोर्ट के बाद नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो की स्थापना हुई थी। फिर 1985 में कनिष्क विमान के हादसे के बाद नागर सुरक्षा ब्यूरो को नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत एक स्वतंत्र विभाग के रूप में मान्यता प्रदान की गई थी।

महोदय, हमारे देश में वर्ष 2014 के पहले 74 एयरपोर्ट्स थे, जो आज वर्ष 2022 में बढ़कर 147 एयरपोर्ट्स हो गए हैं। वर्ष 2024-25 में हमारी सरकार ने तय किया है कि 220 हवाई अड्डे तैयार करके लोगों की सुविधा के लिए दिए जाएंगे। 21 ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे बनाए जा रहे हैं। यह अपने आपमें एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

महोदय, वर्ष 2022 में 123.2 मिलियन यात्रियों ने घरेलू उड़ान से यात्रा की और विदेशी यात्रा जो अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों में हुई थी, वह संख्या 43.4 मिलियन है। 1 अगस्त, 2024 को मैंने एक प्रश्न किया था, उसमें सतना, जहाँ से मैं आता हूँ, माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे, देसी हवाई उड़ान सेवा में हमारे सतना को शामिल किया गया है, ऐसे जो देश के 100 हवाई अड्डे हैं, उनमें सतना को भी

शामिल किया गया है। यह कहा गया है कि यह आधिपत्य एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया के पास है। छोटे हवाई जहाज के परिचालन हेतु रनवे तथा नया एयरपोर्ट तैयार किया गया है। लाइसेंस हेतु डीजीसीए के पास प्रक्रियाधीन है। सतना एक औद्योगिक शहर है। पर्यटन की दृष्टि से भी बड़े-बड़े शहरों में लोगों का आना-जाना होता है। मंत्रालय ने इसे स्वीकार किया है। रीजनल कनेक्टिविटी के तहत 19 हवाई पट्टियों के विकास और विस्तार की तैयारी अनुकूल बनाने हेतु 3 चरणों में काम शुरू होगा। ऐसा मंत्रालय कहता है। सतना के प्रथम चरण का काम हो गया है। 19 सीटर हवाई जहाज का परिचालन किया जा सकता है। लाइसेंस की प्रतीक्षा में है। दूसरे चरण में एटीआर का परिचालन कब तक होगा? मैं माननीय मंत्री जी से माँग करता हूँ कि सतना को रीजनल कनेक्टिविटी में इंदौर, भोपाल और दिल्ली के साथ जोड़ा जाए।

खजुराहो अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट हमारे मध्य प्रदेश में है, फिर भी एक स्पाइस जेट विमान चलता है। वह दिल्ली के लिए चलता है। वह भी अनिश्चय की स्थिति में रहता है। उसे मुम्बई, बेंगलुरु, कोलकाता जैसे बड़े शहरों के साथ जोड़ा जाए। जबलपुर से कोलकाता और मुम्बई की कनेक्टिविटी थी, अब वह भी बंद पड़ी है। चित्रकूट, कर्वी में हवाई पट्टी बनकर तैयार है, लेकिन परिचालन नहीं हो रहा है। जिन एयरपोर्ट्स को देसी हवाई उड़ान सेवा में शामिल किया गया है, ऐसे एयरपोर्ट्स को मंत्रालय ने 100-100 करोड़ रुपये देने की बात कही थी, लेकिन अभी उनमें से सतना को मात्र 40 करोड़ रुपये मिले हैं। मैं माँग करता हूँ कि उसे बाकी पूरा पैसा दें। हमारे रीवा का हवाई अड्डा भी बनकर तैयार है और वहाँ भी परिचालन की जल्दी शुरूआत की जाए।

अंत में, मैं बस इतना कहूँगा कि आज दुनिया में भारत के अंदर हवाई सेवाओं में जिस तेज गति से वृद्धि हो रही है, उस तरह से जहाजों की कमी है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा, चूँकि यह बात सही है कि सरकार के पास कोई ऐसे प्लेन नहीं हैं, लेकिन प्राइवेट सेक्टर में लोगों को ऑफर करें और उनको यहाँ पर देसी हवाई उड़ान सेवाओं में, जिन शहरों का चयन हुआ है, वहाँ से देसी हवाई उड़ान सेवाएं शुरू की जाएं। हमारी राज्य सरकार ने, मध्य प्रदेश में हमारे मुख्यमंत्री डॉ. मोहन यादव जी ने एक देसी कनेक्टिविटी शुरू की है और टूरिज्म डिपार्टमेंट के माध्यम से एक

टाईअप किया है, मैं चाहता हूँ कि उसको भी भारत सरकार का विमानन मंत्रालय नोटिस में ले। हमारे अन्य जो भी एयरपोर्ट्स बनकर तैयार हो गए हैं, उनको उसके साथ जोड़ने का काम करें। मैं इस बिल का पूरी तरह से समर्थन करता हूँ। मैं राम मोहन जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि वे मंत्री बने हैं और एक अच्छा बिल लेकर आए हैं। अंग्रेजों के जमाने के कानून को बदलकर अब भारतीय विमानन कानून बनाने जा रहे हैं, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका भी बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अभय कुमार सिन्हा (औरंगाबाद) : सभापति जी, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर अपना पक्ष रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। पर्यटन एवं अन्य उद्योग को बढ़ावा देने के लिए हवाई मार्ग बहुत ही महत्वपूर्ण है। मैं एक विषय पर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि हवाई यात्रा के टिकट में एकाएक जो भारी वृद्धि होती है, बड़ी संख्या में आम लोगों को हवाई यात्रा करने से रोकती है। मैं उदाहरण देना चाहता हूं। हमारे बिहार में तीन एयरपोर्ट्स पटना, गया और तीन साल से दरभंगा है। पटना एयरपोर्ट बहुत ही व्यस्तम एयरपोर्ट है। पटना एयरपोर्ट के लिए ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट का निर्माण यदि किसी दूसरी जगह कराते तो बहुत ही अच्छा होता। पटना से दिल्ली का किराया जब 4500 रुपये होता है तो वहीं गया से दिल्ली का किराया 12 हजार रुपये, 15 हजार रुपये या 18 हजार रुपये होता है। किराये में इतना अंतर किस कारण से आता है? दूरी एक जैसी है और जगह भी सेम है। गया अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल है। बोध गया, विष्णुपद जगह के बारे में इसी बजट के समय चर्चा हो रही थी। विष्णुपद कोरिडोर, बोध गया कोरिडोर बनाने की बात हो रही थी और राष्ट्रीय स्तर का औद्योगिक क्षेत्र गया को बनाने की बात हो रही थी। वहां से दिल्ली के लिए केवल एक फ्लाइट चलती है। हम माननीय मंत्री जी से आग्रह करेंगे कि यह अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल है। इसे वाराणसी, दिल्ली, हैदराबाद, कोलकाता, मुम्बई, भुवनेश्वर आदि जगहों से जोड़ने का काम कम से कम जरूर करें। यह मोक्ष और ध्यान की भूमि है। यहां पितृ पक्ष है। पितृ पक्ष में अपने पूर्वजों के मोक्ष की प्राप्ति के लिए गयाजी धाम है। एक महीने बाद यह शुरू होगा और तकरीबन 20 लाख लोग गयाजी में आते हैं। मैं आग्रह करूंगा कि कम से कम पितृ पक्ष मेले

को देखते हुए तत्काल गया एयरपोर्ट पर फ्लाइट्स बढ़ाने का काम करें। विमान और संबंधित इक्विपमेंट्स के डिजाइन मैनुफैक्चरिंग व मेनटेनेंस के नियमों के लिए जाइंट पार्लियामेंट्री कमेटी बना दी जाए, तो विभाग के लिए बहुत अच्छा रहेगा।

महोदय, बिहार कृषि प्रधान राज्य है। फल, सब्जी आदि बहुत बड़े पैमाने पर वहां उत्पन्न होती है लेकिन ढुलाई के लिए एक भी कार्गो विमान वहां से नहीं चलता है। हमारी माननीय मंत्री जी से मांग है कि लीची, आम तथा बहुत तरह के फल और सब्जी जिसे हम बिहार से अन्य जगहों पर भेज सकते हैं, अगर कृषि उत्पाद को बढ़ावा देने के लिए यदि एयर कार्गो की व्यवस्था कर दी जाए, तो बहुत अच्छा होगा। पूर्णिया एयरपोर्ट की बहुत दिनों से चर्चा चलती आ रही है, जब चुनाव आता है तब हम सुनते हैं कि पूर्णिया एयरपोर्ट चालू होगा। हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहेंगे कि इस बार बजट भाषण के समय जरूर बताएं कि पूर्णिया एयरपोर्ट कब चालू करेंगे। दरभंगा एयरपोर्ट तीन साल से शुरू हो गया है लेकिन बुनियादी सुविधा वहां नदारद है। वहां टेंट में एयरपोर्ट चल रहा है। हमारा आग्रह है कि इन तमाम बिंदुओं पर सरकार और मंत्री जी विशेष ध्यान दें ताकि बिहार में पर्यटन की जो असीम संभावनाएं हैं, उन्हें बहुत अधिक बढ़ावा मिल सके। धन्यवाद।

श्री राजेश रंजन (पूर्णिया) : सभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, सबसे पहले, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपके पास सिर्फ 130-140 एयरपोर्ट्स हैं। अमेरिका की जनसंख्या 330 मिलियन जनसंख्या है और वहां 5,472 एयपोर्ट्स हैं। हमारी जनसंख्या के बराबर ही चीन की जनसंख्या है, जहां 500 से ज्यादा एयरपोर्ट्स हैं। दूसरी तरफ, जहां तक हमारी इकोनॉमी है, तो आप 80 करोड़ लोगों को 5 किलोग्राम अनाज देते हैं और लगभग 90-95 प्रतिशत लोगों के पास लैपटॉप, कम्प्युटर, टू-व्हीलर नहीं हैं और 92 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे हैं। आज हवाई जहाज को आम आदमी तक और विभिन्न जगहों पर ले जाना चाहते हैं, लेकिन आपकी ही रिपोर्ट है कि इसके किराये में 41 प्रतिशत की वृद्धि होती है। आप इसकी ऊपरी सीमा को तय क्यों नहीं करते हैं, आप इसकी निचली सीमा को ही तय क्यों करते हैं? आप इसका स्लैब निर्धारण

क्यों नहीं करते हैं? आप इस पर फोकस नहीं करते हैं। आप एक प्राधिकरण बनाइए, जो किसी भी कीमत पर इसकी निगरानी करे। समय-समय पर निजी एयरलाइन्स का ऑडिट होना सबसे ज्यादा आवश्यक है। निजी एयरलाइन्स 'हाथी' हो चुके हैं। उन्हें लगता है कि उन पर कोई अंकुश नहीं है और वे जो चाहेंगे, जब चाहेंगे, जिस हाल में चाहेंगे, वे करेंगे, क्योंकि सभी बड़े-बड़े लोगों से उनकी मुलाकात होती है। इसलिए उन्हें लगता है कि उन पर कभी भी कोई अंकुश नहीं लगाया जाएगा।

महोदय, इसके संबंध में मेरे दो-तीन आग्रह हैं। जैसे आप इसके टिकट्स को देखिए। हर चार-पाँच मिनट्स के बाद ये बढ़ते हैं। जैसे मेरे यहां कभी कोई पर्व आता है, तो उस समय यह बढ़ जाता है। हमारे यहां से सवा दो करोड़ मजदूर बाहर काम करने जाते हैं। जब हमारे यहां शादी का माहौल होता है तो टिकट्स के दाम 18,000 या 20,000 या 22,000 रुपये हो जाते हैं। जब कोई पर्व होता है, जैसे दुर्गा पूजा, छठ, काली पूजा, रामनवमी इत्यादि के समय अगर आप इसके टिकट्स के दाम देखेंगे तो आपको दिखेगा कि इसका भाड़ा बढ़ गया है। जब हम पर्यटन के लिए कहीं बाहर जाना चाहें, जैसे विशाखापत्तनम या गोवा या अन्य किसी पर्यटन स्थल पर जाना चाहेंगे तो वहां के टिकट्स कभी भी 30,000 रुपये से कम में नहीं मिलेंगे। कोई मुझे इसका कारण क्यों नहीं बताता है कि चार मिनट पहले टिकट की यह कीमत थी और ठीक पाँच मिनट के बाद टिकट्स के दाम बहुत बढ़ जाते हैं। आखिर इसका क्या कारण है, आपको यह बताना चाहिए। आप इसका कारण बताइए कि टिकट्स के दाम पाँच मिनट के अन्दर ही क्यों बढ़ गए? यह पूछने वाला कोई नहीं है।

महोदय, दूसरी बात यह है कि जब हम एयरपोर्ट्स पर जाते हैं तो हमारे सामान का भार अगर चार या पाँच किलोग्राम ज्यादा हो जाता है तो आप जबर्दस्ती और मनमाने तरीके से इतने रुपये का टिकट काट देते हैं कि इतने रुपये आपको देने हैं। अगर आपका प्लेन उतने अतिरिक्त भार को ले जाने को तैयार नहीं है, तो आप उस बैग को लौटा दीजिए। लेकिन, आप पैसे लेकर उतने ही वजन का सामान ले जाने देते हैं। फिर आप पैसे क्यों लेते हैं?

महोदय, तीसरी बात यह है कि जब हम किसी एयरपोर्ट पर जाते हैं, वहां 160 रुपये का एक समोसा मिलता है। वहां खाना इतना महंगा है कि मिडिल क्लास के लोग, जो विदेशों से काम करके आते हैं और वे किसी भी घटना के कारण घर जाना चाहते हैं, तो वे नहीं जा पाते हैं।

महोदय, चौथी बात यह है कि जब कोई रोगी कैंसर, ब्रेन ट्यूमर, हार्ट, लीवर से संबंधित इलाज के लिए जाना चाहता है और अगर वह गरीबी रेखा से नीचे है तो उसके लिए एयर एम्बुलेंस की सुविधा ले पाना मुश्किल है। उसे इलाज के लिए दिल्ली या किसी और बड़े शहर जाने की क्या सुविधा है? गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले ऐसे रोगियों के लिए, जो कैंसर या किसी संक्रामक बीमारी से परेशान हैं, क्या उनके लिए आप कोई ऐसी व्यवस्था करेंगे? उनके लिए आप 4,000 रुपये या 5,000 रुपये फिक्स कर दीजिए कि इतने रुपये में वे जा सकते हैं।

महोदय, पांचवीं बात यह है कि जो बच्चे गरीबी रेखा से नीचे के हैं और वे परीक्षा देने जाना चाहते हैं। उन्हें ट्रेन का टिकट नहीं मिल पाता है और उन्हें जल्दबाजी में जाना पड़ता है तो क्या उसके लिए कोई मानक है? वह बच्चा, जो एक स्टेट से दूसरे स्टेट में परीक्षा देने के लिए जाता है, क्या वह भी 30,000 रुपये में टिकट खरीदकर जाएगा? क्या वह इस स्थिति में है?

महोदय, अन्त में, मेरा आग्रह है कि आप प्लेन्स को बढ़ाने की बात करते हैं, लेकिन उसके लिए आपके पास कोई बजट नहीं है। आप उसके लिए बजट नहीं दे रहे हैं। जैसा कि हमारे मित्र ने भी पूर्णिया की बात कही, मैं भी लगातार उसके संबंध में बातचीत करता आया हूं। उसके संबंध में आपसे मेरा एक आग्रह है। पूर्णिया में एयरफोर्स स्टेशन है, वहां पहले जब चीन का युद्ध हुआ था, तो उसके लिए अंडरग्राउण्ड सुविधा है। पी.एम. वहां जाते हैं तो वहीं रहते हैं। वहां छोटे-छोटे प्लेन्स का चलना शुरू भी हुआ था। आप पूर्णिया में एक टर्मिनल बना दीजिए। अगर आपको ज़मीन कमी पड़ रही है तो बाद में उसको अधिग्रहण करें। टर्मिनल बना कर आप पूर्णिया एयरपोर्ट को चालू करें। …(व्यवधान) पटना इंटरनेशनल एयरपोर्ट की बात लगातार उठ रही है। लगभग सात सालों से पटना एयरपोर्ट बन रहा है, कौन बना रहा है, कौन कंपनी बना रही है, कब तक वह पूरा होगा या नहीं होगा? दरभंगा की भी यही स्थिति है। दरभंगा सबसे ज्यादा रेवन्यु देता है। अटल बिहारी वाजपेयी जी ने

उसकी शुरूआत की थी। हमारे पास दो एयरपोर्ट थे, उनमें से एक गया एयरपोर्ट है। लेकिन गया एयरपोर्ट इंटरनेशनल कहने के लिए, हम बौद्धिस्ट चीज़ों को नहीं जोड़ पाते हैं। … (व्यवधान)

सभापति महोदय, मेरी मांग है कि पूर्णिया में बच्चों के लिए एक पूर्णिया एयरफोर्स ट्रेनिंग सेंटर के लिए आप विचार करें। … (व्यवधान) दूसरी चीज़, जो एयरलाइंस दिवालिया हो गई, क्या सरकार उनके एयरक्राफ्ट के लिए कोई व्यवस्था कर रही है। … (व्यवधान)

***SHRI SACHITHANANTHAM R. (DINDIGUL):** Sir, my salutations to this august House including the hon. Speaker. On behalf of the Ministry of Civil Aviation, Hon Union Minister of Civil Aviation, in the introductory remarks, has spoken about the proposed amendments to this Bill named Bharatiya Vayuyan Vidheyak. He is a young and energetic Minister. Even though he is an able Minister, the Civil Aviation Ministry is not in order. I urge that there should be changes in the policy. The work of the Civil Aviation Ministry is confined now to manage the airports, provide registration certificates to the aircrafts, and providing fitness certificate to the aeroplanes. Even if Hon MPs and Ministers present here wants to place a demand relating to a new air route or a new time slot for an aeroplane, this Civil Aviation Ministry is not in a situation to fulfil those demands. Therefore, we demand that changes should be brought in the functioning of this Ministry. Hon. Prime Minister inaugurated a new airport in Jabalpur. Within 4 months of its start, there is leakage on the roof like that of our new Parliament building. The roof of that airport gets a crack and comes down. Similarly, Rajkot airport in Gujarat built at a cost of Rs. 1400 crore was opened

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

on 27th July 2023 and on the very next day, i.e. on 28th July it gets collapsed. This is the state of affairs of this Ministry. When the Terminal 1 of Delhi airport got collapsed, it created fear in the minds of MPs who after oath taking ceremony were returning to their respective places. The then Civil Aviation Minister Shri Jyotiraditya Scindia when he came to Chennai said that 200 airports would be set-up in 5 years. 'In the last 65 years only 74 airports were created; we will create 200 airports in next five year', this was his assurance. Efforts are on to hand over existing 25 airports to the private companies by the Government. This is what they are doing. We have witnessed particularly, Thiruvananthapuram, Jaipur and Mangalore airports given to Adani Enterprises for a lease of 50 years. Land for the airports was given by the State Government. They give that land for a lease of 99 years at the cost of Rs. 1. Whereas the Ministry of Civil Aviation thereafter given that place to private companies for a lease of 50 years. I wish to say that a part of this earning should be shared with the State Government which has given land for that airport. Air India worth Rs. 58,000 crore was sold to TATA for just Rs. 18,000 Crore. Air India worth Rs. 53,000 crore was sold to TATA at a meagre amount, Aeroplanes should be given to TATA and Airports should be given to Ambani. This is the policy of this Civil Aviation Ministry. I wish that such policies should be changed. There are no night landing facilities in 55 airports. As many as 25 Airports in Shimla and other mountainous areas, do not have night landing capacity. I urge that these airports should be improved and upgraded. When as MPs we travel through flights, people look at us with a surprise. The people of our

constituencies also crave for such air travel. I wish to say that if poor people have to get air travel facilities, then Government should bring a policy as regards directly operating these aeroplanes. There should be additional flight services from Madurai to Delhi. Kodaikkanal is a hill resort and tourist destination in my Dindigul constituency. If we want to reach Kodaikkanal, we have to either reach Madurai or Coimbatore airports. Therefore, the basic policies of the Civil Aviation Ministry should be changed so as to create an airport in Dindigul district. Vice-Chancellor of a University of Andhra Pradesh has mentioned about Pushpak Viman during the period of Ravan. This was published in newspapers. Aeroplane was invented in 1910 and thereafter the flight services started in this world. If that is so a Vice-Chancellor of a University says that Pushpak Viman service was started during the period of Ravan itself. This shows that the Union Government is believing the Puranas which were ignored by science. I place before you the demand for changing these age-old policies of the Government for good. Thank you,

श्री मलविंदर सिंह कंग (आनंदपुर साहिब) : सभापति जी, आपने एक अहम बिल पर मुझे बोलने का अवसर दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । सभापति जी, आज हवाई सफर के कारण पूरी दुनिया बहुत छोटी हो गई है। प्रत्येक दिन लाखों-लाख लोग सुबह सफर स्टार्ट करते हैं और हजारों किलोमीटर की दूरी तय करके शाम को वापस भी आ जाते हैं। हमारे नए-नए एयरपोर्ट बन रहे हैं। कई बंद पड़े एयरपोर्ट को शुरू भी किया जा रहा है। जहां तक मैं पंजाब की बात करूंगा, मैं लोक सभा में जहां से चुनकर आया हूं, आज पंजाब दुनिया के हर कोने में बसता है । आप कैलिफोर्निया, अमेरिका में चले जाइए, वहां भी पंजाब है। आप वैंकुवर, कनाडा चले जाइए, वहां भी एक पंजाब है। आस्ट्रेलिया और न्यूजीलैंड में एक अलग पंजाब है। आप यू.के., यूरोप में चले जाइए, वहां भी पंजाब

है। पंजाब के तकरीबन हर हाउसहोल्ड से कोई न कोई एक इंसान दुनिया के किसी न किसी कोने में बसता है। वहां से हजारों लोग सफर करते हैं।

सभापति जी, हमारे यहां एक बड़ा इम्पॉर्टेंट ट्रिब्यून अखबार है। उसने स्टडी की है। इंदिरा गांधी एयरपोर्ट के जो 25 परसेंट पैसेंजर्स हैं, वे पंजाब से हर साल ट्रैवल करते हैं। 25 परसेंट केवल पंजाब से ट्रैवल करते हैं। 10 हजार टैक्सियाँ प्रतिदिन पंजाब से दिल्ली एयरपोर्ट पर आती है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं। यह बहुत ही इम्पॉर्टेंट और कंसर्न वाला मामला है। 10 हजार टैक्सियाँ चलने से एनसीआर में ट्रैफिक की भी समस्या है, पॉल्यूशन की भी समस्या है। फॉरेन एक्सचेंज का हम करोड़ों रुपये तेल के लिए देते हैं। हमारे लोग भी परेशान होते हैं।

माननीय सभापति जी, मेरे लोक सभा क्षेत्र में मोहाली इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। यहां पर वर्ल्ड क्लास इंफ्रास्ट्रक्चर है। ऑनरेबल खट्टर साहब यहां बैठे हुए हैं। वह हरियाणा के फॉर्मर चीफ मिनिस्टर रहे हैं। इनको सारी चीजों के बारे में पता है। वह वर्ल्ड क्लास एयरपोर्ट है, लेकिन अफसोस की बात है कि वहां से सिर्फ दो ही फ्लाइट्स हैं। आज वहां के लिए जरुरत है। दुनिया भर के पंजाबी रिलीजियस टूरिस्ट्स लाखों की संख्या में मत्था टेकने के लिए श्रीआनंदपुर साहिब, माता नैना देवी, ज्वाला जी, चमकौर साहब, दरबार साहब आते हैं। मेडिकल टूरिजम में भी बहुत संभावना है, क्योंकि बाहर में इलाज काफी कॉस्टली है। लोग पंजाब में आकर इलाज कराते हैं। हमारे मोहाली में आईटी इंडस्ट्री बहुत बड़ी है। मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करूंगा कि शहीद ए आज़म भगत सिंह जी के नाम से जो मोहाली इंटरनेशनल एयरपोर्ट है, उस पर ज्यादा से ज्यादा इंटरनेशनल फ्लाइट्स दुनिया के अन्य देशों के लिए चलाई जाए।

चाहे वह यूएसए हो, कनाडा हो, आस्ट्रेलिया हो, यूरोप हो, इंग्लैंड हो, इसमें देश का भी फायदा है और हमारे लोगों को जो परेशानी होती है, जो ह्रासमेंट होती है, उस ह्रासमेंट से उबारा जा सकता है। नेशनल हाईवे-1 दिल्ली को पूरे नार्थ इंडिया से जोड़ता है, उस पर ट्रैफिक का बर्डन बहुत बड़े स्तर पर इससे कम हो जाएगा। जैसा मैंने आपको बताया कि 10 हजार टैक्सीज़ पंजाब से

रोज इंदिरा गांधी एयरपोर्ट पर आ रही हैं। हर साल 25 पर्सेंट पैसेंजर्स पंजाब ही दे रहा है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से, भारत सरकार से आग्रह है कि मोहाली के इंटरनेशनल एयरपोर्ट से, जो शहीद-ए-आजम भगत सिंह के नाम पर है, वहां से ज्यादा से ज्यादा इंटरनेशनल फ्लाइट्स शुरू कराई जाएं, ताकि लोगों को सुविधा दे सकें। सरकार बार-बार कह रही है कि हम लोगों को ज्यादा से ज्यादा हवाई सफर कराना चाहते हैं। यह जरूरत है। यह पंजाब की डिमांड भी है और समय की जरूरत भी है और देश की भी मांग है। इसमें देश का भी फायदा है और पंजाब का भी फायदा है। मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से यही कहना है कि मोहाली एयरपोर्ट से ज्यादा से ज्यादा फ्लाइट्स चलाई जाएं।

श्री विजय कुमार दूबे (कुशीनगर) : सभापति महोदय, आपने मुझे सिविल एविएशन बिल पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का भी अभिनन्दन करता हूं कि आपके नेतृत्व में विगत 10 वर्षों में उड्डयन विभाग ने इस देश की तरक्की और आधुनिक विकास में अपना अभूतपूर्व योगदान दिया। वर्ष 2014 तक एयरपोर्ट्स की संख्या 74 थी। महज 9 वर्षों में इनकी संख्या 148 हो गई और सरकार का आगे भी विस्तार करने का लक्ष्य है।

महोदय, 'क्षेत्रीय सम्पर्क योजना' के तहत 74 हवाई अड्डों को जोड़ने वाले 469 मार्गों को चालू किया गया है। इससे लाखों भारतीयों को किफायती हवाई यात्रा के विकल्प उपलब्ध हुए। भारतीय घरेलू विमानन बाजार ने बहुत तेजी के साथ वृद्धि की है और इसे दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा घरेलू विमानन बाजार बनने का श्रेय मिला। भारत अब अमेरिका और चीन के बाद तीसरा सबसे बड़ा घरेलू विमानन बाजार है। यात्रियों की संख्या में लगातार हो रही वृद्धि के साथ भारतीय एयरलाइन्स नए क्षेत्रों के विस्तार की योजना बना रही है। जो एविएशन सैक्टर पूर्व में कुछ ही लोगों तक सीमित था, माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में अब इसकी पहुंच देश के आम आदमियों तक होती जा रही है।

हमारे देश के उड्डयन मंत्रालय ने माननीय मोदी जी के नेतृत्व में विगत 10 वर्षों में काफी उपलब्धियां अर्जित की हैं। इस उड्डयन मंत्रालय के विकास के बढ़ते कदम में एक ऐसा भी

अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है जो आज दुर्भाग्यों से घिरा दिखाई देता है। कुशीनगर के बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास का लक्ष्य लेकर 22 सालों से निर्मित वह हवाई अड्डा, जिसे कोरोना की विषम परिस्थितियों में माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी ने न केवल कैबिनेट की मीटिंग में अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा का दर्जा दिलाया, बल्कि वर्ष 2021 में बहुत भव्य तरीके से उसका उदघाटन हुआ। 4 माह तक स्पाइस जेट की एक उड़ान कुशीनगर से दिल्ली और दिल्ली से कुशीनगर नियमित चली। 4 माह अनियमित उड़ान चली और उसके बाद स्पाइस जेट ने खराब वातावरण का बहाना बनाकर और आईएलएस न होने का बहाना बनाकर उड़ानें बंद कर दीं।

मैं माननीय उड्डयन मंत्री जी का विशेष ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि दुनिया के दर्जनों बुद्धिस्ट देशों से कुशीनगर के भगवान बुद्ध के परिनिर्वाण स्थल को जोड़ने के उद्देश्य से, माननीय प्रधान मंत्री जी ने बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास का लक्ष्य लेकर अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का निर्माण कराया। आज तक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के लिए उड़ान तो शुरू हुई नहीं और डोमेस्टिक उड़ान भी पूर्णतया बंद हो गई जबकि इसकी बहुत आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इंडियन एयरलाइंस के विमान जैसे इंडिगो, विस्तारा जैसे अच्छे विमानों से देश के प्रमुख केंद्रों तक तो उड़ान होनी ही चाहिए। जैसे म्यांमार, थाईलैण्ड आदि देशों से भी अंतर्राष्ट्रीय उड़ान की जाए। इससे आवागमन की सुविधा और युवाओं को रोजगार ही नहीं मिलेगा बल्कि जिस बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन के विकास का लक्ष्य लेकर माननीय मोदी जी ने इस अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का निर्माण किया था, वह भी पूरा होगा। एक माह में सुरक्षा और कर्मचारियों की तनख्वाह के रूप में करोड़ों रुपये राजस्व की क्षति हो रही है।

मेरा एक सुझाव है कि एयरपोर्ट्स का निर्माण हो, सुरक्षा की व्यवस्था हो, लेकिन उससे भी आवश्यक है कि बने हुए हवाई अड्डों से उड़ानें व्यवस्थित रूप से हों ताकि राजस्व की भारी क्षति न हो। हवाई अड्डों के निर्माण से जैसे टैक्सी, होटल्स के कारण रोजगार के अवसर मिलते हैं। धन्यवाद।

SHRI DAYANIDHI MARAN (CHENNAI CENTRAL): Sir, thank you for giving me this opportunity. The young Minister is not here, but we are very happy that the young and the dynamic Minister has been making a lot of efforts and trying to improve the civil aviation sector. … (*Interruptions*) Okay, the Minister of State is here.

Sir, I read it that they are going to set standards for manufacturing. Yes, the young Minister is here. They are going to set standards for manufacturing. One wonders, in which part of India are we making civil aircrafts? Sir, I do not know right now whether this Act of 1994 is being renamed in Hindi or Sanskrit.

I only make this request to the hon. young Minister. Sir, you are from the Telugu-speaking State. You are proud of Andhra Pradesh. You should have fought and used your might with the BJP and you should have named the Act in Telugu. We would have all appreciated it and welcomed it because Hindi is not alone the national language. Hindi is one of the languages and India is proud to have so many languages.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): All the languages are national languages.

SHRI DAYANIDHI MARAN: Yes, Sir. We would have appreciated it. You, being a young and dynamic Minister, should have fought and named it in Telugu. In fact, constitutionally, we are supposed to name it in English. … (*Interruptions*) You are only amending the Act. The 1934 Act is being amended. The Constitution allows you to make any number of amendments from time to time, which we need. You do not have the facility, capacity or the capability to

manufacture aircraft. We are dependent on two large countries. Which are those countries? One is the United States of America and the other one is France in Europe

America makes the Boeing aircraft and they set the standards. In fact, our DGCA is following the Federal Aviation Authority standards. They come and inspect whether we are following the standards or not. From time to time, they have come and told us that there are a lot of discrepancies in our aviation system.

Every time, the Ministers here, and before you also, have said that we are trying to update it; we are trying to do it. What is happening is no young blood is coming into the aviation system. Only the Ministers are young. But, if you see the DGCA, all retired people are being given extensions because of their experiences. They are sitting there.

Sir, you should bring young blood. What is the talent pool are you going to bring? Right now, you do not own any airports. The airports are not with you. You do not own any aircraft. All the aircraft are owned by the Tatas. So, what is it that you own? You can wriggle it.

We are asking what powers the Union Government has? They just ensure that no buildings come around the airport; no trees are planted. The job that the Union Civil Aviation Ministry can do now is to ensure that no one puts up a post, or plants a tree, or puts up a building etc.

18.00 hrs

Look at the pitiful side of yours, flight of yours. Once you were the Maharaja of India. But you wiped off Rs. 68,000 crore. You sold it for Rs. 16,000 crore. Today morning, you were answering very lovely.

माननीय सभापति : यदि माननीय सदस्यों की सहमति हो, तो सभा की कार्यवाही इस विधेयक पर चर्चा की समाप्ति तक बढ़ा दी जाए।

अनेक माननीय सदस्य : हाँ।

SHRI DAYANIDHI MARAN: Today, the hon. young, dynamic Minister was answering about Maintenance, Repair and Overhaul (MRO). Till Air India was with the Government of India, no discount was given for MRO, no discounts were given for maintenance or repair. The moment Air India was sold to Tatas, Tatas are getting the benefits which Air India should have got. If you had given these benefits to the Air India earlier, we would have been in profit. But you made sure that you run the airline into losses and hand it over to Tata.

There was one young person, Captain Gopinath. He was welcomed by the middle-class people. … (*Interruptions*) I am not yielding. … (*Interruptions*) I want to speak about Captain Gopinath. … (*Interruptions*)

माननीय सभापति : निशिकांत जी, आप क्या कहना चाहते हैं?

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सर, मैं यह कह रहा हूं कि एयर इंडिया को सरकार ने बेचा। स्पाइस जेट तो इनकी कंपनी थी। इन्होंने कितने घाटे में बेचा, यह इनको बताना चाहिए।

SHRI DAYANIDHI MARAN: Sir, let him prove that it was owned by me. … (*Interruptions*) Mr. Nishikant Dubey, this is a question of privilege. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Maran ji, please address the Chair.

… (*Interruptions*)

SHRI DAYANIDHI MARAN: Sir, my flow was stopped. They do not own any aircraft. Captain Gopinath was a dream of all the middle class people. This is because he said that he will bring the prices of airline tickets equivalent to the price of railway tickets. And he did it. See the Deccan Airways, that too from your State; he made a revolution. We all thought that the new Government, or whichever Government was there in the past 10 years will reduce the air fares. Today, the air fare is equal to train charges. I am talking about the Vande Bharat trains. This is because Vande Bharat train charges have increased very much. Today, you are just copying what is instructed by FAA. You are amending the Act because the European airport authorities want you to follow it. What is the genuineness in this? What are we doing? We are able to send our own Indian-made rockets to the Moon. But we do not have the capacity to make a single aircraft. China has its own aircraft manufacturing capacity.

<u>18.04 hrs</u>

(Shri Krishna Prasad Tenneti *in the Chair*)

Sir, this is for you. I am talking for you. I am talking for every Member. We are talking about having international standards. You are a young Minister. I am asking you. Why is it that there is no Wi-Fi facility being provided to our people inside Air India? Inside Air India, no internet facility is there. While moving across the Indian terrain, you cannot access internet. This is what the consumer wants. At least, you take it up. The security agency in the name of

national security will try and ensure that the Indian consumer will never get an internet facility in Air India. We travel from Chennai to Delhi. It is a two-and-a-half-hour flight. We really are cut off from what is happening around the society. Some people are travelling for more than two-and-a-half hours. I think, the common man needs it. Hosur is now coming up as a good MRO spot. Please ensure that Hosur is promoted. Do not transfer everything to Gujarat. Gujarat has got enough of it. I think, other States have to be satisfied.

Coming to the Chennai Airport, we are talking about a new airport. I think that the young, dynamic Minister should make a visit to the Chennai Airport and see how much of land is being wasted by the Airports Authority. On the left side and right side, we have Defence lands. Not a single person is there. Only wild trees are growing there. And you have petroleum or fuel containers for that thing which can be moved around. On the right-hand side, we have residences for the workers. I know it is essential. You can shift those residences across the road where they have enough land. You can put 15 more aero bridges. That means you can expand the capacity. No Minister wants to do this for Chennai. I request you to please do that.

Even the Coimbatore airport was supposed to get into the international map. Till date, we are not able to do that. The unfortunate thing is that monopoly exists in Thoothukudi airport. What is that monopoly? There is a Thoothukudi airport where only one airline has the monopoly. It is the Indigo airline. No other aircraft is flying from there. The flight tickets go up to Rs. 25,000 for a propeller and it is full. Now, there is also a monopoly from Trichy to Chennai. Sir, you

have to ensure that monopoly does not prevail in the sector. When you allow monopoly to prevail, prices increase, and the consumers get affected.

Sir, right now, you are only a policeman. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Kindly address the Chair.

SHRI DAYANIDHI MARAN: Hon. Chairperson, Sir, I cannot say that you are a policeman.

You are only a policeman. You have a *lathi* with you. Please use that *lathi* on the airlines to reduce the price and increase facilities, and please do not use that *lathi* on the consumers.

Thank you very much.

DR. M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI (PONNANI): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me this opportunity to take part in this discussion.

Sir, considering the constraints of time, I would like to briefly draw the attention of the hon. Minister and the Government to certain burning issues related to civil aviation, and especially, to our expatriate passengers from Kerala. I understand that the hon. Minister is definitely aware of the drastic results and very serious effects caused by frequent strikes by pilots of certain airlines, resulting in cancellation of flights. I would like to request the hon. Minister to have a serious look into this matter. Sir, what will be the fate of these passengers. If the flights are cancelled at the last minute, it will cause much disruption in the system and also, it will cause much hardships and sufferings to the passengers? It was often repeated that it has been frequently happening in the recent days.

Sir, through you, I would like to request the hon. Minister to find an everlasting solution for these catastrophes. In the last recent months, many such flights were cancelled causing much sufferings to the expatriate passengers from Kerala. Sometimes it happens that the validity of the passport is over if the flights are cancelled at the last moment. Many people also lose their jobs. It happens that the return flights of many of these expatriates -- who have come to their motherland for vacations -- are cancelled at the last hour of their vacations. When their flights are cancelled, they are in a very difficult condition, and it happens that sometimes they lose their jobs.

Sir, in a very unfortunate recent event, a 40-year-old native of Kerala died in Muscat. His wife was not able to be by his side in his final hours as her flight was cancelled at the last moment, and she was unable to secure a flight ticket in the following two days. What will be the hardships? What will be the fate of that lady? I would like to draw the attention of the hon. Minister to a very unfortunate thing. The family of the deceased approached the airline concerned for compensation. The airline refused to pay the compensation. I would like to request the Government that there must be a humanitarian approach, a passenger-friendly approach, and a consumer-friendly approach with regard to the civil aviation. There is no accountability; there is no humanitarian approach; there is no passenger-friendly attitude. The passengers are put to trouble. There is no compensation for them. It is against any kind of international laws in denying their compensation.

Sir, again, I am coming to the problems faced by our expatriates from Kerala. They face very great difficulties in transporting the bodies of the deceased from foreign countries to our motherland. Efficient and expert processes have to be introduced especially for expatriates from Kerala. They are badly affected. Hon. Minister, there must be a system and a device must be evolved for improving the storage and cargo facilities and logistic issues need to be addressed.

With regard to the expatriates from Kerala, their contribution to the public exchequer is very valuable. It is very, very precious. But still, their problems remain unresolved in spite of repeated appeals from Members of Parliament and the organisation of the expatriates who are working abroad. Sir, a large number of expatriates are employed as labourers in middle and low income groups. But the excessively high air fare is unaffordable for the expatriates. So, there must be an urgent Government intervention. I do not know why the Government is not intervening in this matter. The field is left to the airlines. They are free to do whatever they want to do. Sir, in the entire world, there is a general principle: when there is more demand, the rate has to be reduced. When there is demand during vacation days and festival days, these airlines increase their air fares.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

DR. M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Sir, I am concluding within two minutes. We want more seats and additional flights for Kerala. Bilateral discussions need to be held and agreements have to be signed especially with GCC countries. Recently, at Mumbai Airport, there was an incident of two aircraft coming in the

same runway, which is very surprising. It is a very, very serious event. It has raised serious question of safety concerns.

Finally, I would like to congratulate the Minister for bringing in RTR examination under DGCA. It is a good move. We support it. I urge that there should be more scientific and undefective methods for the aspiring pilots. The examiners have to be trained. They are not as much trained as they should be. I would like to request the hon. Minister to consider it.

Once again, I would like to draw the attention of the Minister to the fate of the expatriate passengers, their sufferings caused by the last-minute cancellation of flights and high fare rates. Thank you, Sir.

HON. CHAIRPERSON: Shri N.K. Premachandran. Sir, have you already spoken?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: No.

HON. CHAIRPERSON: Sir, I will call you later. Dr. Rajkumar Sangwan.

डॉ. राजकुमार सांगवान (बागपत) : सभापति महोदय, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं इस सदन के समक्ष भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। यह विधेयक हमारे एविएशन सेक्टर के लिए एक मील का पत्थर साबित होगा। हवाई परिवहन किसी भी देश के विकास के लिए महत्वपूर्ण और बुनियादी ढांचों में से एक है। यह ऐसा क्षेत्र है, जो प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से अर्थव्यवस्था और रोजगार सृजन को प्रभावित करता है।

सभापति महोदय, इस क्षेत्र की सफलता मुख्यतः यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं तथा यात्रा की सुरक्षा जैसे कारकों पर निर्भर करती है। हमारे देश में नागर विमानन मंत्रालय विमान अधिनियम, 1934; विमान नियम, 1937; भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 और

अंतर्राष्ट्रीय नागरिक विमानन सम्मेलन (शिकागो कन्वेंशन), 1944 को दृष्टिगत रखते हुए हवाई परिवहन को संचालित करता है।

महोदय, समय तकनीकी परिवर्तन तथा आवश्यकताओं के अनुरूप यात्रियों की सुरक्षा तथा सुविधा के लिए कानून को अपडेट किया जाना अति आवश्यक होता है। नागर विमानन मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत बिल भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 समय की मांग के अनुरूप है। यह बिल वर्ष 1934 के अधिनियम की अस्पष्टता को दूर करता है, यात्रियों की सुरक्षा व सुविधाओं को अंतरराष्ट्रीय मापदंडों के अनुरूप पूरा करता है और वर्तमान समय में नागर विमानन क्षेत्र में व्यवसाय करने के लिए प्रतियोगियों को सरल स्पष्ट प्रावधान प्रदान करता है। इस बिल में यात्रा में लगने वाले अतिरिक्त समय की समस्या के समाधान पर ध्यान दिया गया है। भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 न केवल वर्तमान समय की जरूरतों को पूरा करता है, बल्कि भविष्य की चुनौतियों का भी समाधान प्रदान करता है। यह विधेयक हमारी सरकार के 'मेक इन इंडिया' और 'आत्मनिर्भर भारत' पहल का समर्थन करता है। विमानन क्षेत्र में विनिर्माण में प्रोत्साहित करने के लिए सक्षमता प्रदान करता है।

महोदय, अभी थोड़ी देर पहले सदन में राजीव प्रताप रूड़ी जी बोले थे। उनको विधान सभा, लोक सभा और हवाई जहाज उड़ाने के साथ-साथ नागरिक उड्डयन विभाग को चलाने का भी अनुभव है। जब वह अपनी बात रख रहे थे तो उनकी बात सुनते हुए पता चल रहा था कि उनके काफी अनुभव थे। हम उनको सुन रहे थे तो अच्छा लग रहा था। उन्होंने अपनी बात रखते हुए अपनी एक मांग भी दोहरा दी कि पटना में एक नया एयरपोर्ट बनना चाहिए। मेरा लोक सभा क्षेत्र बागपत, जो मेरठ का हिस्सा है और मेरी एक विधान सभा भी मेरठ की है, मेरठ स्वतंत्रता संग्राम में आजादी की प्रथम चिंगारी 1857 की क्रांति की धरा है। महाभारत कालीन हस्तिनापुर जैसा महत्वपूर्ण स्थान मेरठ में है। खेल उद्योग में अंतर्राष्ट्रीय केन्द्र मेरठ में है। अंतर्राष्ट्रीय क्रिकेट में जो बड़े-बड़े खिलाड़ी क्रिकेट खेलते हैं, वह मेरठ से बना बैट लेकर पिच पर उतरते हैं। हमारे यहां एक हवाई पट्टी है। वहां हवाई पट्टी तो है, लेकिन हवाई जहाज नहीं है।

महोदय, यहां माननीय उड्डयन मंत्री जी बैठे हैं तो मेरा आपके माध्यम से उनसे अनुरोध है कि मेरठ महत्वपूर्ण स्थान है और बिजनौर, सहारनपुर, मुजफ्फरनगर, शामली, मेरठ, बागपत जनपद के लिए विमान की जरूरत है, लेकिन विमान नहीं है। अगर हवाई पट्टी को उच्चीकृत करके वहां से भी छोटे विमान चला दिए जाएं तो मैं समझता हूं कि वहां के लोगों को उसका लाभ मिलेगा। यह भी उल्लेखनीय है कि यह बिल नागर विमानन के क्षेत्र में 'मेक इन इंडिया' की अवधारणा को सार्थकता प्रदान करता है। मैं इस प्रगतिशील बिल का समर्थन करता हूं तथा नागर विमानन मंत्री श्री किंजारपु राममोहन नायडु को इस विधेयक को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। धन्यवाद।

श्री रमेश अवस्थी (कानपुर) : माननीय सभापति महोदय, धन्यवाद। मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे भारत के सर्वोच्च लोकतांत्रिक मंदिर में बोलने का मौका दिया है। मैं पहली बार लोकसभा का सदस्य चुनकर आया हूं। इसलिए यह सोचकर बहुत उत्साहित एवं गौरवान्वित भी हूं कि देश की तरक्की के मुद्दों पर मुझे अपनी राय रखने का अवसर मिल रहा है और साथ ही अपनी लोक सभा क्षेत्र कानपुर की देवतुल्य जनता एवं भारतीय जनता पार्टी के अपने कार्यकर्ता साथियों का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, जिन्होंने मुझे सांसद के रूप में चुनकर यहाँ भेजा है।

महोदय, मैं आज नागरिक उड्डयन मंत्रालय के बिल पर अपनी बात रखूं, उससे पहले आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के उस विज़न को प्रणाम करना चाहूंगा, जिसमें उन्होंने हवाई चप्पल पहनने वाले को भी हवाई सफर करने की कल्पना संजोई और उसे जमीन पर भी उतारा। आज पूरा देश ही नहीं, बल्कि दुनिया में केवल एकमात्र नेता नरेन्द्र मोदी जी हैं, जो कहते हैं कि सपना आपका और संकल्प हमारा। उन्होंने जो कहा है, वह किया है। यही कारण है कि आज एक गरीब आदमी भी हवाई सफर करने में सफल हुआ है, इसलिए मैं उनके बारे में दो पंक्तियां जरूर करना चाहूंगा।

मुझे लगता है कि आदरणीय प्रधानमंत्री जी पर ये पंक्तियां बिलकुल सटीक बैठती हैं-

खुद से जीतने की जिद है मेरी,

मुझे खुद को ही हराना है।

मैं भीड़ नहीं हूं दुनिया की,

मेरे अंदर ही जमाना है।।

महोदय, यह माननीय प्रधानमंत्री जी का ही विज़न है कि भारत में आज ट्रेन और बस की तरह हवाई सफर भी आम आदमी की पहुंच में आ गया है। पहले लोग भारत में केवल एयरलाइनों के बंद होने के बारे में सुनते थे, लेकिन अब स्थितियाँ बदल गई हैं और नागरिकों के लिए उड़ान को सुलभ बनाने के लिए नई हवाई सेवाएं स्थापित की जा रही हैं। भारत में नागरिक उड्डयन के नये युग की शुरुआत आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने अपने पहले ही कार्यकाल में कर दी थी। भारत धार्मिक परंपराओं से जुड़ा हुआ देश है। हवाई अड्डे तेजी से विभिन्न आध्यात्मिक स्थलों के लिए महत्वपूर्ण लिंक बन गए हैं। वर्ष 2023 में घरेलू हवाई यातायात में अभूतपूर्व वृद्धि देखी गई। यह उछाल एक व्यापक प्रवृत्ति को दर्शाता है जहां धार्मिक पर्यटन ने पर्याप्त गति प्राप्त की है। हवाई यात्रा को आम आदमी की पहुंच में लाने के लिए सरकार ने 10 सालों में कई नये Airports खोले हैं। सिविल एविएशन का यह क्षेत्र उन्नति की ओर अग्रसर है। इसमें और भी संभावनाएं हैं। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

महोदय, यह जानकर खुशी हो रही है कि, आर.सी.एस योजना को इस महत्वपूर्ण पहल के लिए निर्धारित 502 करोड़ रुपये के साथ पर्याप्त धनराशि मिल रही है। यह प्रतिबद्धता विशेष रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र को जोड़ने के लिए सरकार के समर्पण को दर्शाती है, जो क्षेत्रीय एकीकरण और आर्थिक विकास के लिए महत्वपूर्ण है।

महोदय, मैं नागरिक उड्डयन मंत्रालय की सराहना करना चाहता हूँ। इसके उत्कृष्ट काम के लिए विशेषकर RCS-UDAN योजना (Regional Connectivity Scheme- Ude Desh ka Aam Naagrik) के लिए, जिसे वर्ष 2016 में शुरू किया गया था, जिससे कम सेवा प्राप्त और अनछुए मार्गों को भी जोड़ा गया है।

महोदय, नागरिक उड्डयन के क्षेत्र में हुई प्रगति उलेखनीय है। डिजिटलीकरण के लिए आदरणीय प्रधामंत्री मोदी जी के दृष्टिकोण के तहत, सरकार ने डिजी यात्रा परियोजना के साथ प्रभावशाली प्रगति की है।

महोदय, मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र कानपुर की ओर केंद्रित करना चाहता हूँ। उत्तर प्रदेश में सबसे ज्यादा आबादी वाला शहर कानपुर है। जिसकी आबादी लगभग 50 लाख से भी ऊपर है। अंग्रेजों के शासनकाल में कानपुर को "मैनचेस्टर ऑफ़ द ईस्ट" कहा जाता था। कानपुर देश के पांच बड़े शहरों में शामिल था। लेकिन, कानपुर को वह सब कुछ नहीं मिला जिसका वह हक़दार था। जब से हमारी डबल इंजन की सरकार आयी है, तब से कानपुर के विकास की गति का पहिया आगे बढ़ा है। उसी गति को हमें और आगे बढ़ाने की जरूरत है। भारत के छोटे-छोटे शहर विकसित शहरों की श्रेणी में आ चुके हैं, परंतु कानपुर अपने विकास की राह देख रहा है।

महोदय, किसी भी विकसित शहर के लिए बस एवं रेल सुविधा के साथ हवाई यात्रा भी बहुत महत्वपूर्ण होती है, परन्तु कानपुर में अभी तक कोई सिविल एयरपोर्ट नहीं था। यहाँ पर डिफेंस का एयरपोर्ट था, जहां से कभी भी नियमित हवाई यात्रा का संचालन नहीं हो सका जिससे कानपुर का व्यवसाय काफ़ी प्रभावित हुआ है। कानपुर हवाई अड्डे की जरूरतों को पूरा करने के लिए मुझे विश्वास है कि माननीय उड्डयन मंत्री कानपुर की हवाई सुविधाओं को बढ़ाने को प्राथमिकता देंगे। सबसे पहले, नाइट लैंडिंग सिस्टम को प्रारंभ करने की ज़रूरत है। दूसरा मौजूदा समय में हवाई अड्डे पर एटीसी कर्मचारियों की एक शिफ्ट चल रही है। इस व्यवस्था से हवाई सेवाओं में निरंतरता नहीं मिल पा रही है इसलिए एटीसी स्टाफ की शिफ्ट को दोहरा करने की आवश्यकता है। हवाई यातायात नियंत्रण (एटीसी) प्रणाली को उन्नत करना महत्वपूर्ण है। एटीसी सिस्टम का नियंत्रण रक्षा मंत्रालय के अधीन है। इसलिए मैं माननीय रक्षा मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि एटीएस सिस्टम को 24 घंटे चालू रखने के लिए रक्षा मंत्रालय को निर्देशित करें, ताकि कानपुर के एयरपोर्ट पर नाइट लैंडिंग सिस्टम चालू हो सके और फ्लाइट्स की संख्या में वृद्धि हो सके।

माननीय सभापति महोदय, मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए यह कहना चाहूंगा कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने वर्ष 2047 तक विकसित भारत का संकल्प लिया है। उसकी सिद्धि में नागरिक उड्डयन विभाग की तरक्की इसलिए खास मायने रखती है, क्योंकि भारत के लोगों को देश के अंदर और बाहर की दुनिया से शायद सोलर हवाई सेवाओं के माध्यम से ही जोड़ा जा सकता है।

सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

***SHRI SELVARAJ V. (NAGAPATTINAM):** Sir, Vanakkam. Thank you for the opportunity. I extend my thanks to the voters of Nagapattinam Parliamentary Constituency and the people of Nagapattinam and Tiruvarur Districts of Tamil Nadu. Kodiyakkarai, Kodiyakkadu, Thopputhurai are the places situated in my constituency. Therefore, from one corner, ‘Kodi’, from a shore ‘Karai’, and from one ‘Thurai’, a harbour, I am speaking in the discussion on the Civil Aviation Bill. I am a Member of Parliament asking for aeroplane services coming from ‘Kaadu’, meaning a forest. That is why we insisted on 100-day employment guarantee scheme. When I went for expressing thanks to the voters of my constituency, the people of the rural areas, especially the ordinary people, the working-class, with tears in their eyes, were asking for implementation of the 100-day employment guarantee scheme. That is why, we are asking for increasing the funds meant for MGNREGA besides increasing the man days of work given under this scheme.

We have a young Minister. Not only the Cabinet Minister is young, the Minister of State is also young. Both the Ministers are young. As the aeroplanes

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

fly faster, maybe, it looks like these young Ministers are appointed to cope up with this speed. I wish they worked efficiently. As mentioned by my colleague hon. MP Shri Sachithanantham, Air India was made as a PSU by Jawaharlal Nehru by getting it from JRD Tata. Today we sold that Air India to Rattan Tata. We purchased from JRD Tata, the grandfather and sold it to Rattan Tata, the grandson. This is today's situation. Today the Indian Government does not have a single aeroplane. We were not having any aeroplane for safely rescuing the people, students and others from war-affected areas, during the Russia-Ukraine war. We were told that as MPs we would be given flight tickets for travelling to Delhi from our constituencies and back to home. As we do not have the Government aeroplanes to fly, we are travelling by any airlines, producing the ticket and making the claim for the same. This is the situation as of now. I request for a direct flight service from Delhi to Trichy. This becomes difficult as we have only one Indigo flight from Delhi to Trichy. There is only Indigo flight. I am saying my experience.

Our colleague Rajesh Ranjan, MP spoke about the exorbitant prices of food and other items sold in airports. I agree to what he said. Particularly I came by flight on Monday. While coming I boarded at Trichy at 6.25 am. I reached Chennai by 9.05 am. But there was an announcement for the flight being delayed from Chennai. It was scheduled to take off at 10.40 am, then 11.30 am, and at last it took off at 12.15 noon. I had to wait for five hours and 15 minutes at Chennai Airport. When I asked for four pieces of Idli, the cost was Rs 400. This is the prevailing situation.

I, therefore, urge for increasing more number of direct flights between Delhi and Trichy. There are many MPs who will be benefitted by this flight service such as myself as MP of Nagapattinam Constituency, MP from Perambalur, MP from Trichy and MPs of other nearby constituencies. Nagore is a famous place in my constituency. Muslim minority people have their Dargah here in Nagore. Velankanni Church is there where the Christians from all over the country come and pray to Annai Velankanni, the mother. Similarly, near Karaikal, we have Tirunallar which has a Hindu temple being worshipped by Hindus in large numbers. There are several Hindu temples all around. Nagapattinam is a special constituency having people of different faiths and religions. I, therefore, urge that an airport should be set up in Nagapattinam or Tiruvarur for the benefit of people living in Mayiladuthurai, Nagapattinam and Tiruvarur Districts of Tamil Nadu. My constituency has many coastal areas. Therefore, I request you to provide protection centres in my constituency to protect from cyclones affecting my constituency. Thank you. Vanakkam.

***DR. D. RAVI KUMAR (VILUPPURAM):** Sir, Vanakkam. This Amendment Bill is introduced by repealing the 1934 Act. When I looked into the details of the Bill, I came to know that the intention of the Government is to just change the name in Hindi and Sanskrit without making any major changes in the content of the Bill. This Government is following the same approach as it was following earlier. They renamed the Criminal Procedure Acts in Hindi and Sanskrit. Even after we

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

stated this as unconstitutional, they are very particular, and they continue to change the names of such Acts.

While talking on this Bill, I also want to raise some of the demands pertaining to my Viluppuram Constituency. During the 17th Lok Sabha I raised about this issue. It was about an airstrip which was set up during the time of the Second World War in Ulundurpet. This airstrip remains the same. I urge that an airport should be set up here under the UDAN Scheme. During the previous term of Lok Sabha, I was told that this Ulundurpet airstrip was included in the list of UDAN airports, but there was no further action in this regard. First, they said they had issued licence for Neyveli. Since it is coming in Neyveli, Ulundurpet may not be considered. But to my surprise, the airport was not at all created in Neyveli. If you provide an airport in Ulundurpet, it will benefit the neighbouring Trichy, Kallakurichi, Viluppuram and other districts of Tamil Nadu. As there is an availability of a runway and sufficient land in this Ulundurpet area with adjoining highways, it becomes a natural choice for creation of an airport. I, therefore, urge upon the hon. Union Minister for Civil Aviation, through you Sir, to provide an airport at Ulundurpet. There is an airport in Puducherry. But the flight services are less in number. Flights are only operated from Hyderabad and Bangalore to Puducherry. If the flights are operated between Chennai and Puducherry, hundreds of tourists will be benefitted. Puducherry has become a tourist destination. During Saturdays and Sundays several thousands of people from States like Karnataka, Kerala and Andhra Pradesh visit this place. Therefore, I urge that the current airport in Puducherry should be expanded.

Tamil Nadu has to provide the land for the expansion of Puducherry airport. There were talks held between both the Governments of Tamil Nadu and Puducherry and the Government of Tamil Nadu has agreed to provide land for expansion activities. The hon. Minister is very well aware of this place. He has a better understanding about Tamil Nadu and Puducherry. Therefore, I urge that he should take action in carrying out expansion activities in Puducherry airport which will definitely benefit the people of this area. Besides passenger traffic, it will also help in freight operations and ensuring industrial development of this area. Due to the efforts of the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, so many industries have come around East Coast Road in Tamil Nadu. Particularly in Marakkanam, the efforts are on to create a harbour. If you take forward the expansion activities in Puducherry airport, that will definitely benefit Tamil Nadu and Puducherry together. Therefore, I request you to do this favour.

Many Members here spoke about the airfares. While booking tickets, it shows one fare, for instance. as Rs.30,000. But once we go for booking, within seconds, it is, for instance, showing as Rs.60,000. This is a huge difference. Through the Artificial Intelligence (AI), these companies have designed their system in such a way that if there is more number of searches or demands for a particular service, the prices get inflated. The hon. Union Minister should take action in order to control such immoral practices. Almost all MPs, who spoke here, have flagged this issue.

Another issue is relating to flight delays. This Amendment Bill talks about compensation. But we need compensation for delayed flights from these airline

companies. Time is of essence. We cannot get back the precious time once it is spent. If an MP had to wait in an airport due to a delayed flight, the time lost by that particular MP cannot be given back to him. Therefore, I urge that keeping in view of the precious time of passengers, there should be compensation provided by these air operators if there is any delay beyond the scheduled departure. I urge that the hon. Minister should take appropriate action needed in this regard. Thank you.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Sir, for affording me the opportunity to take part in the discussion on the Bharatiya Vayuyan Vidheyak, 2024.

Sir, I rise to support the contents of the Bill in full but strongly oppose the title of the Bill as it is in Hindi whereas the contents of the Bill are in English. At the time of the introduction of the Bill, I had made an observation and I opposed the introduction of the Bill on the ground that Article 348(1)(b) is very clear that the authoritative text of the Bill shall be in English. That is a mandatory provision in the Constitution. But unfortunately, this Government is not complying with the mandatory provision of the Constitution, thereby, violating it. They have again done the same thing in the case of the IPC, the CrPC, and the Indian Evidence Act. But here, the entire content of the Bill is in English, but unfortunately, only the title alone has been changed. I do not know what is the logical reason by which this is being done. I have already explained it at the time of the introduction of the Bill. I am not going into the details. I feel that this is a

deliberate attempt on the part of the Government by indirectly imposing Hindi on the non Hindi speaking States and people belonging to South India.

Coming to the Bill, I fully congratulate the hon. Minister. He is very dynamic. Everybody is saying this. Today, the hon. Speaker also congratulated him the way in which he is answering in the Parliament. His performance in the Parliament is very good. We hope and expect that the performance in the Parliament should be reflected in the performance in the Ministry also. Let the Minister take that initiative. Definitely, the entire House will be with you. The Civil Aviation sector is getting much importance. Even the common man is able to travel by air. In such a situation, definitely, a lot of things can be done in this area.

Coming to this Bill, there is nothing new to oppose in this Bill as it is replacing and re-enacting a 90-year-old law, that is, the Aircraft Act of 1924. This Bill is a legislative initiative aimed at comprehensive reenactment of the Aircraft Act of 1934. This is an accepted fact that we are bound by the provisions of the international conventions and agreements. We know that India is a signatory to the Chicago Convention of 1944. Therefore, it is an obligation on our part to harmonise our legislation with the standards recommended by the international reputed agencies.

Further, the importance and significance of the Bill is that it provides enabling provisions for design, manufacturing, and maintenance of aircraft. Further, this Bill is providing statutory authority to the Director General of Civil Aviation, Bureau of Civil Aviation and Security, and Aircraft Accident

Investigation Bureau. These three agencies are having a pivotal role in providing safety and security to the passengers as well as the aircraft as a whole. These three organisations are being mentioned in the discussion, and so many provisions are there in the Bill dealing with all these three organisations.

I am raising a specific issue. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the Aircraft Rules. There is the ICAO (International Civil Aviation Organisation) Document 10147, 2023. This is the document, that is, International Civil Aviation Organisation Document 10147, 2023. This is to be implemented by all the nations by 1st January, 2023. Every country, which is a signatory to the document, is bound by the document. They have to implement a national framework in handling the dangerous goods; they have to have an industry standard; and there must be a Regulatory Control Board. These are the essential requirements so as to comply with the International Civil Aviation Organisation Document 10147. This is in respect of the safety and security aspect.

The standard is also well-mentioned, and in order to achieve the safety and security of the passengers, in regard to aircraft, airport and everywhere, definitely training is very mandatory. Updated skilling and training should be provided to the employees/staff who are engaged in all of these activities. The standard is competency-based training and assessment, which is highly required according to the International Civil Aviation Organisation Document 10147. So, training programme of airlines is required. All the airlines are responsible for ensuring the safety according to this document.

I would like to ask a question to the hon. Minister. I do not know whether it is by virtue of this document or by other means, but you have issued the Civil Aviation Requirements (CAR) on 25th January, 2023, and you have completely neglected the CBTA functions. The CBTA functions are not defined. The eligibility, content management, stakeholders' responsibility, the depth and the level of training and also the standard of assessment portfolio -- nothing is being well-defined. Actually, the CAR is not in accordance with the document about which I have repeatedly mentioned earlier. So, I would like to seek a clarification or an answer from the hon. Minister regarding this because in order to achieve the safety and security of the aircraft, of the passengers, and of the airport, definitely these requirements have to be complied with in accordance with the document that I have mentioned earlier.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to a couple of issues more. One is regarding the airline online ticketing hidden charges. When a passenger books a ticket online, a convenience fee of Rs. 300 to Rs. 350 is charged per head by the airlines. Why is it so? When the passenger looks into the fares, the convenience charges are hidden, and it is reflected only after entering the passenger details and at the time of making the payment. Why is this convenience fee being charged from them? The fact is that the airline is saving the commission paid to the travel agents when a passenger books the ticket online. Why is the convenience fee being charged from them? When Air India was under the management of the Government of India, the convenience fee was not applied while booking a ticket. If you compare with the railways,

there is also no convenience charge collected while booking the ticket online. So, my second question to the hon. Minister is this. Why is there this additional burden on the passengers when the airlines save the agents' commission, when the passengers book tickets online?

Sir, I have only two more simple points. The next point is regarding the User Development Fee (UDF) at the airport. The UDF is collected to cover the revenue shortfalls and to ensure fair returns to the airport operator. Recently, the Trivandrum Airport's UDF was enhanced as approved by the Airports Economic Regulatory Authority. When the UDF was introduced, it was only applicable to the embarking passengers. But now it is made applicable to the disembarking passengers also. The disembarking passengers normally do not use any amenities at the airports. On the other hand, you can see that when a passenger comes out from the aircraft and reaches the airport, he or she is rushing to go out of the airport at the earliest. This is the usual trend. In spite of collecting the UDF, we see that a number of passengers are queuing up in most of the airports. So, my third question to the hon. Minister is this. Why is the UDF charged from the disembarking domestic passengers?

Coming to another issue with regard to Air India's negative attitude towards the State of Kerala -- my learned friend, Mr. Samadani has also just drawn the attention to it -- Air India has withdrawn almost all its operations from the Kozhikode Airport. Air India is not operating any international flight from the Trivandrum Airport which was an international airport declared since long and it

is sensitively a very important airport in spite of the potential of this airport for catering to the international passengers.

Another point is regarding the handbag rules. There should be a common handbag rule for airlines. Most of the airlines allow seven kg handbag, and a laptop to be carried free. This is a practice followed for years. Now, certain airlines, like Air India Express, weigh the laptop also. The passengers are facing difficulty at the airport due to this act of the airlines. There should be a common rule for all the airlines.

My last point is regarding the aviation security. The expenses incurred on the security at the airport are also charged on the passengers as Passenger Service Fee and, still, the passengers are being held up in long queues for security check due to shortage of x-ray, screening machine facilities, and shortage of staff.

When the airports are privatised, the passengers are more burdened and the airports that operate the flights are getting the profit. That has to be looked into. Passenger safety, amenities, and their security have to be given prime importance. With these words, I conclude and I support the Bill.

ADV. GOWAAL KAGADA PADAVI (NANDURBAR): Sir, I would like to say that the Bill does not propose anything new. It does not propose the creation of any new body. The DGCA, BCAS and the AIB still exist. There is a provision regarding emergency powers of the Central Government for protecting public health and the manner of paying compensation. There is nothing new in this Bill about that also.

Let us address the elephant in the room. The definition of the Short Title and the Long Title of the Bill is Bharatiya Vayuyan Vidheyak. A senior colleague of mine sitting next to me was discussing aircraft but he was not able to understand the title of it. From the legal ramification, I would like to say to the hon. Minister that when you use the title 'Bharatiya Vayuyan Vidheyak', you use 'Vayuyan' but in the English definition, you define only 'aircraft'. You do not define 'Vayuyan'. There is a legal problem. So, you have to define 'Vayuyan' also. You have redefined aircraft and you have removed balloons, airships, gliders, kites and flying machines. Where do you plan to include these gliders, airships and flying machines, if not in this definition?

Sir, I would also like to discuss Section 9 of this Bill which says that the Central Government can have a say over the order of the Director General of Civil Aviation whenever they want. If the Director General of Civil Aviation is issuing certain orders or notification regarding the security, and the Central Government as per their whims and fancies change it, there will be some security lapse. I would request the hon. Minister to clarify that issue.

I would like to discuss certain issues. There is a penalty on obstruction. There are obstructions in and around the airport due to structures for which there are strict restrictions. These structures pose grave danger to the aircraft and hence should be demolished or cleared at the earliest. Just a penalty would not be sufficient.

Some years ago, there was an air crash at the Mangalore airport. The inquiry reveals that it was due to the design of the airport, which was a table-top

design, the air crash happened. It was recommended that there should not be table-top airports in the country. About a month ago, an aircraft crashed in Nepal also. There also, it was a table-top design. My advice is that we should avoid the table-top design of the airport just like Goa airport.

There should be a push for the PSUs like HAL, NAL etc., which would have a well-settled infrastructure for manufacturing and securing MRO of aircraft. The Government should support the PSUs and not hand over everything to the private companies. I would like to request that we should encourage setting up of MRO facility considering the huge unemployment among the educated technical staff. We have to have standards in line with international standards like ICAO and FAA. Today, the Civil Aviation Minister said that this FAA is as per the European standards which apply everywhere. So, I would like the hon. Civil Aviation Minister to reconsider that issue. I have spoken on the Bill but I would like to give certain advice to the Minister. The Government should regulate the airfare so that the middle-class and the poor people benefit. सर, मजबूरी है, कभी-कभी ट्रैवल करना पड़ता है। It is not a luxury. So, they should just re-consider that as well.

Sir, I would like to mention that Kolhapur airstrip is very thin. It is because of Kolhapur airstrip being very thin, Boeing and Airbus cannot land over there. So, I would like you to reconsider that. The Gondia airport has been going under construction for five years to six years. It has still not run into operation. So, kindly look into that as well. Also, I would like to speak about two airports in Goa. There are two airports in Goa, that is, Dabolim and Mopa. There is a problem

there. Almost 4.3 lakh people use Dabolim airport. They have access to the Dabolim airport. My request is that both the airports should be made operational.

I would like to recite just one poem in the end and nothing else.

आसमान में हमारी शक्ति का प्रतीक बने वायुयान,
उसे जंजीरों में मत बाँधिये, मत रोकिए उसकी उड़ान।
सत्ता के दबाव में न दबे, ऊँचा कद न झुके,
हर नागरिक कहे, आजादी के पंख न रूकें।।

इस विधेयक में ऐसी शक्ति हो, जो देश, जनता और प्रगति के हित में हो। With these words, I conclude my speech.

श्री प्रवीन खंडेलवाल (चांदनी चौक) : महोदय, मैं भारतीय वायुयान विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

भारत के एविएशन सेक्टर में अब तक एयरक्रॉफ्ट एक्ट ऑफ 1934 के जरिए से एविएशन सेक्टर को रेगुलेट किया जा रहा था। 90 साल हो गए हैं। वर्ष 1934 से लेकर वर्ष 2013 तक एविएशन सेक्टर किसी और स्थिति में था। वर्ष 2014 से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के आने के बाद 10 साल में एविएशन सेक्टर एक नये आयाम पर चला गया है। हम सब जानते हैं कि एविएशन सेक्टर देश के इंफ्रास्ट्रक्चर का बहुत महत्वपूर्ण हिस्सा है। पिछले 10 वर्षों में एविएशन सेक्टर की महत्ता सब लोगों का पता लगी है। एयर ट्रैफिक बढ़ रहा है, एयर पैसेंजर बढ़ रहे हैं। उसको देखते हुए और एविएशन सेक्टर के डेवलपमेंट और ग्रोथ को देखते हुए मॉडर्न और एफिशिएंट रेग्युलेटरी फ्रेमवर्क की जरूरत है। इसलिए इस विधेयक का आना अपने आप में बहुत आवश्यक है। मैं प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विजन को और सिविल एविएशन के मंत्री राम मोहन नायडू जी को बधाई देता हूँ कि वे इतना अच्छा विधेयक लेकर आए हैं। यह जो विधेयक है, हमारे देश के एविएशन सेक्टर के लिए यह आने वाले समय में एक बड़ा कदम साबित होगा। जब एयर ट्रैफिक बढ़ता है तो उसके साथ-साथ सेफ्टी स्टैंडर्ड्स का भी इनहैंस होना बहुत जरूरी है। टेक्नोलॉजी का

एडवांस होना भी बहुत जरूरी है। उसके लिए एडवांस नेवीगेशन सिस्टम का एडॉप्शन हो, एफिशिएंट एयर ट्रैफिक मैनेजमेंट का ध्यान रखा जाए और ग्रीनर एविएशन का सॉल्यूशन हो, तो इस प्रकार के बिल की जरूरत पड़ती है। कस्टमर जिस तादाद से एयर का यूज कर रहे हैं, उसके लिए एक सपोर्टिव कस्टमर सर्विस मैकेनिज्म की जरूरत है, तो इस बिल की जरूरत पड़ती है। कस्टमर सर्विस के लिए क्लियर गाइडलाइंस बनाने की जरूरत हो, तो इस बिल की जरूरत पड़ती है। बड़ी मात्रा में जो हमारे जहाज हैं, वे कार्बन का एमिशन करते हैं, उसका जो एनवायर्नमेंटल इम्पैक्ट है, उसको मिटिगेट करेंगे, तो इको फ्रेंडली टेक्नोलॉजीज का एडॉप्शन करने के लिए इस प्रकार के बिल की जरूरत पड़ती है।

महोदय, मैं इस बिल का समर्थन इसलिए कर रहा हूं क्योंकि यह बिल हिंदुस्तान के एविएशन सेक्टर को मॉडर्नाइज करेगा और सिविल एविएशन के जो रेगुलेशन्स हैं, उन्हें सिम्प्लीफाई करेगा तथा हमारे एविएशन सेक्टर की ग्रोथ को भी एनश्योर करेगा। इस बिल के पास होने के बाद भारत इंटरनेशनल सिविल एविएशन ऑर्गेनाइजेशन की गाइडलाइन्स को पूरा कर पाएगा, जिसके कारण हम पूरे विश्व में सिस्टम को और अच्छे तरीके से एडॉप्ट कर पाएंगे। इसी बिल में ब्यूरो ऑफ सिविल एविएशन सिक्योरिटी का प्रावधान है। आज पैसेंजर्स की सिक्योरिटी एक बड़ा विषय है और सिविल एविएशन का ब्यूरो बनने के बाद इसमें काफी हद तक हम सिक्योरिटी को मेजर कर पाएंगे। इसी प्रकार रेडियो टेलीफोन ऑपरेटर का सर्टिफिकेट और लाइसेंस का प्रावधान इस बिल में किया है, उससे हम हिंदुस्तान में इंटरनेशनल टेली कम्यूनिकेशन स्टैंडर्ड्स को एडॉप्ट कर पाएंगे। रेगुलेटरी डिसिजन्स के अगेंस्ट अपील कर सकते हैं, यह हमारे उपभोक्ताओं को एक बहुत बड़ा बेनिफिट देने वाला है। इस बिल के माध्यम से कम्प्रीहेंसिव एविएशन सिक्योरिटी का फ्रेमवर्क बनेगा। इंडिपेंडेंट एयरक्रॉफ्ट एक्सीडेंट इनवेस्टिगेशन का ब्यूरो बनेगा। डीजीसीए प्राइमरी रेगुलेटरी अथॉरिटी बनेगा और पेनेल्टी ऑन एनफोर्समेंट के प्रोविजन्स और अच्छे तरीके से देश में कर पाएंगे।

सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से तीन-चार निवेदन करना चाहता हूं। देश में बड़ी संख्या में ऐसी सिटीज हैं जो हमारे ट्रेड का हब हैं, लेकिन वहां अभी एयर कनेक्टिविटी नहीं है। मैं मंत्री जी से

आग्रह करूंगा कि ऐसी सिटीज को आइडेंटीफाई किया जाए और उनके साथ एयर कनेक्टिविटी शुरू की जाए। हम सब जानते हैं कि एयरलाइन्स की मनमानी पर कंट्रोल करना बहुत जरूरी है। वे पैसे पूरे लेते हैं, लेकिन सुविधाएं नहीं दे रहे हैं। मैं यहां तक कहूंगा कि जो हमारी एयरलाइन्स ऑपरेट कर रही हैं, वे कई बार कस्टमर्स को बैगर से भी ज्यादा बुरी तरह से ट्रीट करती हैं। मुझे पूरी उम्मीद है कि इस बिल के पास होने के बाद एयरलाइन्स का उपभोक्ताओं के प्रति व्यवहार है, उसके लिए मंत्री जी स्टैंडर्ड ऑपरेटिंग प्रोसीजर्स जरूर बनाएंगे। मेरा एक निवेदन दिल्ली को लेकर है। दिल्ली में ट्रैफिक बहुत ज्यादा है इसलिए रोड पर चलना मुश्किल हो गया है। मेरा निवेदन है कि पॉसिबिलिटीज एक्सप्लोर की जाएं कि दिल्ली में एयर टैक्सी चलाई जाए। दिल्ली का बहुत बड़ा वर्ग समय की कीमत को समझता है। सड़क से दूरी नापने से बेटर है कि छोटी-छोटी एयर टैक्सीज चलाई जाएंगी, तो मुझे लगता है कि दिल्ली में हम और अच्छे तरीके से काम कर पाएंगे। शुरू में हो सकता है कि किसी एक वर्ग के लिए ऐसा हो, लेकिन यदि इसे एडॉप्ट किया जाएगा तो भविष्य में निश्चित रूप से उसका लाभ अन्य वर्गों को भी मिलेगा। माननीय मंत्री जी ने इस सेक्टर को बेटर करने के लिए जो कदम उठाए हैं, उसके लिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र चांदनी चौक की चाट पकौड़ी को जरूर खिलाएंगे। मंत्री जी हमारी बातें जरूर मानेंगे, ऐसा मैं मानता हूं। मैं इस बिल का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

19.00 hrs

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदय, सदन में आज भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर चर्चा हो रही है।… (व्यवधान) महोदय, इस बिल के अनुसार यह एक्ट विमानों से संबंधित कई गतिविधियों को रेगुलेट करता है, जैसे मैन्युफैक्चरिंग, स्वामित्व, उपयोग, संचालन और व्यापार। इस बिल के माध्यम से सरकार 90 साल पुराने एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 को बदलने की तैयारी कर रही है, जो अंतर्राष्ट्रीय समझौते का हिस्सा है।

सभापति महोदय, बिल के उद्देश्यों और कारणों को लेकर सरकार की ओर से कहा गया है। एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 में सुरक्षा, निगरानी बढ़ाने तथा एविएशन सेक्टर की ग्रोथ से जुड़ी जरूरतों

को पूरा करने और अंतरराष्ट्रीय समझौतों के प्रावधानों को प्रभावी बनाने के लिए कई बार संशोधन किये गये हैं।

महोदय, 90 सालों की अवधि में अनेक संशोधनों के चलते स्टेकहोल्डर्स के लिए पैदा हुए भ्रम और अस्पष्टताओं को दूर करने, जरूरत से ज्यादा हो गई चीजों को हटाने के लिए यह बिल लाया गया है, ऐसा सरकार का कहना है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि आप बदलाव तो कर रहे हैं, यह अच्छी बात है, लेकिन आपने एविएशन सेक्टर मे विशेषकर जिस तरह निजी कम्पनियों का दखल बढ़ाया है, हवाई अड्डों का निजीकरण किया है, उससे लगता है कि आप अंग्रेजों के समय से प्रभावी कानून में बदलाव तो कर रहे हैं, लेकिन अंग्रेजों की व्यवस्था में बदलाव नहीं करना चाहते हैं। आप बदलाव करें, यह हमारी मांग है।

महोदय, वायुयान विभाग से संबंधित परेशानियाँ कई प्रकार की हो सकती हैं, जो इस उद्योग के विभिन्न पहलुओं को प्रभावित करती हैं। वायुयान की सुरक्षा सबसे महत्वपूर्ण चिंता है। तकनीकी खराबी, मेंटेनेंस में कमी और पायलट की त्रुटियाँ गंभीर दुर्घटनाओं का कारण बन सकती हैं। वायुयान निर्माण और रखरखाव की लागत बहुत अधिक होती है। इसके अलावा, ईंधन की कीमतों में वृद्धि और आर्थिक मंदी के दौरान यात्री संख्या में कमी भी वित्तीय संकट पैदा कर सकती है।

महोदय, वायुयान के संचालन से कार्बन उत्सर्जन होता है, जो जलवायु परिवर्तन में योगदान देता है। इसके अलावा, हवाई अड्डों के पास रहने वाले लोगों के लिए ध्वनि प्रदूषण भी एक समस्या है, इस पर भी मंत्री जी ध्यान देंगे।

महोदय, विभिन्न देशों के वायुयान नियम और मानक अलग-अलग होते हैं, जिससे अंतरराष्ट्रीय उड़ानों के संचालन में कठिनाई होती है। नियामक अनुपालन में जटिलताएँ भी उद्योग के लिए बाधा बन सकती हैं। ऐसे में आप जो यह बिल लेकर आए हैं, इसके प्रभावी होने के बाद ये कठिनाइयां दूर कैसे होंगी?

मंत्री जी, हमारे देश में पायलट, तकनीशियन और ग्राउंड स्टाफ की कमी एक बहुत बड़ी समस्या है। इसके बहुत पद खाली हैं। उचित प्रशिक्षण और कुशल मानव संसाधन की इस सेक्टर में

जरुरत है, जिस पर आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। इन परेशानियों के समाधान के लिए निरंतर प्रयास और नवाचार की आवश्यकता है, ताकि वायुयान उद्योग सुरक्षित, आर्थिक और पर्यावरणीय दृष्टिकोण से टिकाऊ बन सके।

महोदय, मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि हवाई अड्डों के लिए भूमि अधिग्रहण एक बहुत बड़ी समस्या है। इसके कारण बहुत आंदोलन होते हैं। पुलिस लोगों पर लाठियां चलाती हैं। लोगों को घर नहीं मिलते हैं। भूमि अधिग्रहण से प्रभावित होने वाले किसानों और आबादी क्षेत्र में रह रहे लोगों की समस्याओं पर भी आपको विशेष ध्यान देने की जरुरत है। हवाई अड्डों के लिए भूमि-अधिग्रहण से प्रभावित होने वाले किसानों और आबादी क्षेत्र में रहने वाले लोगों की समस्याओं पर भी आपको विशेष ध्यान देने की जरुरत है, क्योंकि अगर हम कुछ नया बना रहे हैं तो वहां से लोगों के घर न उजड़ें। उनके पुनर्वास की व्यवस्था करें और हर चीज बढ़ाएं, जिससे लोगों को लाभ मिले।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि एयरलाइंस जिन रूटों पर सबसे ज्यादा फ्लाइट्स का ऑपरेशन कर रही हैं, वहां हवाई टिकटों के दाम बेतहाशा बढ़ रहे हैं। न्यूनतम और अधिकतम हवाई किराये में बहुत ज्यादा फर्क है। ऐसे में यात्रियों को इसके कारण बहुत ज्यादा परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। विशेषकर छुट्टियों और त्यौहारों के समय एयरलाइन्स कंपनियां मनमर्जी से किराया बढ़ा देती हैं। इस पर लगाम लगाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, एविएशन सेक्टर की बात हो रही है, तो मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को यह बताना चाहूंगा कि एलायंस एयर एक सरकारी कम्पनी है। उसके टॉप मैनेजमेंट के कार्यालय की स्थिति का तो आप संज्ञान लीजिए कि किस तरह वहां मनमर्जी की जा रही है, तन्ख्वाह बढ़ाई जा रही है। जो ड्यूटी में नहीं आ रहा है, उसको भी तन्ख्वाह दी जा रही है। इस पूरे मामले की विस्तृत शिकायत आपके कार्यालय में ई-मेल से कुछ लोगों ने भेजी भी थी, लेकिन शायद आपने इस पर ध्यान नहीं दिया। सरकार ने इस एयरलाइंस के कुछ विमानों को ठीक करवाने के लिए बजट भी दे दिया। इसके बावजूद भी उन्हें ठीक नहीं करवाया जा रहा है। आप इस विषय पर गंभीरता से ध्यान

दें । वे समय पर नहीं चलती हैं और एक-एक, डेढ़-डेढ़ घंटे की देरी कर देती हैं । माननीय मंत्री जी नौजवान हैं । वे निश्चित रूप से मेरी बातों का ध्यान रखेंगे ।

महोदय, आज मंत्री महोदय पुराने कानून में बदलाव की बात कर रहे हैं, लेकिन मेरे राजस्थान के विभिन्न हवाई अड्डों से घरेलू कनेक्टिविटी भी नहीं है । मैं आपसे मांग करता हूँ कि जोधपुर, बीकानेर, जहाँ से आपके दो-दो मंत्री आते हैं, हमें जब नागौर से आना पड़ता है तो हमें जोधपुर, बीकानेर और किशनगढ़ से फ्लाइट पकड़नी होती है । कई बार तो फ्लाइट्स वहां से चलती ही नहीं है । आपने बीकानेर की फ्लाइट्स बढ़ायी, लेकिन बीच-बीच में छ:-छ: महीने फ्लाइट्स बंद रहती हैं । उड़ानों की संख्या कैसे बढ़ेगी? अन्य स्थानों के लिए भी यहाँ से घरेलू उड़ानों की संख्या बढ़ाई जाए । पर्यटन की दृष्टि से राजस्थान देश का एक महत्वपूर्ण राज्य है । यहां पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए आपको यहां से कनेक्टिविटी को बढ़ाना होगा ।

इसके साथ ही, हवाई अड्डों पर खाने-पीने की चीजों की जो कीमतें हैं, उसको नियंत्रित किया जाए । मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आप कानून में बदलाव ला रहे हैं, लेकिन आप धरातल पर भी बदलाव लाइए । पुरानी हवाई पट्टियों में सुधार किया जाए और हवाई अड्डों पर बढ़ते निजीकरण को रोका जाए ।

सर, अभी टर्मिनल-1 पर जो दुर्घटना हुई, जिसमें एक व्यक्ति की मौत हो गयी । आप मौके पर भी गए थे । आप पूरी रिपोर्ट मंगाए । इसमें जो लोग दोषी थे, उनके खिलाफ कड़ी कार्रवाई हो, ताकि ऐसा हादसा दोबारा न हो । मैं एक रिपोर्ट पढ़ रहा था कि वर्ष 2024 में करीब 16 करोड़ लोग घरेलू हवाई यात्रा करेंगे, जबकि इसमें 3 करोड़ लोग पहली बार हवाई जहाज़ से यात्रा करेंगे । साल 2030 तक देश में हवाई सफर करने वाले लोगों की संख्या सालाना 30 करोड़ तक पहुंच सकती है । वर्ष 2030 में हर साल 30 करोड़ घरेलू एयर पैसेंजर्स के साथ, इंडियन एविएशन की पहुंच 10 से 15 प्रतिशत होगी और अभी यह एक बड़ा संभावित बाजार होगा ।

सभापति जी, मेरा मंत्री जी से विशेषकर यही कहना है कि हवाई कनेक्टिविटी, जो देश के अन्य इलाके हैं, जो हमारे पुराने एयरपोर्ट्स हैं, नए एयरपोर्ट्स कहां बनें, पुराने एयरपोर्ट्स का रख-

रखाव और सुविधा कैसे हो और आम आदमी को इसका फायदा कैसे मिले, पूर्णिया से आने वाले सांसद जी ने इस पर बात की थी। पूर्णिया में हवाई अड्डे के साथ उन्होंने कहा कि गंभीर बीमारियों से जो पीड़ित होते हैं, अगर इनको इमरजेंसी में लाना हो तो ऐसी विशेष छूट का आप प्रावधान रखें। कई बार स्टूडेंट कोई एग्ज़ाम देने जा रहा है, जैसे यूपीएससी का, स्टेट की किसी सेवा का, अगर उसका सेंटर दूर है, ट्रेन रद्द हो जाती है या रिज़र्वेशन नहीं मिलता है, उस समय वह हवाई जहाज़ का उपयोग करना चाहता है, लेकिन उसकी आर्थिक स्थिति ठीक नहीं है तो उसको कैसे मदद की जा सकती है, तो ये व्यवस्थाएं भी हमें सोचनी हैं। आम आदमी को हवाई यात्रा करने का मौका मिले, गरीब आदमी को भी हवाई यात्रा करने का मौका मिले। इसमें आप सुधार करो। आप जवान हैं और हमारे साथ लगातार दूसरी बार सदन में आए हैं और आपके फादर साहब भी मंत्री रहे हैं। आप निश्चित रूप से हमारी बातों को आप सुनेंगें। सांसदों का भी सम्मान हवाई अड्डों पर ज्यादा कैसे हो, इस बात का भी विशेष रूप से आप ध्यान रखें। आम आदमी की तरफ से सिक्योरिटी को ले कर कई बार शिकायतें आती हैं, इस पर ध्यान देने की जरूरत हैं। आप सारा सामांजस्य बिठा कर हिंदुस्तान की हवाई सेवा को विश्व में बेहतर कैसे बनाएं, इस पर काम करना चाहिए। … (व्यवधान)

माननीय सभापति: बेनीवाल जी, आपका समय समाप्त होता है। एडवोकेट चन्द्र शेखर जी।

… (व्यवधान)

एडवोकेट चन्द्र शेखर (नगीना) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद करता हूँ। अपने व्यक्तिगत जीवन में, मुझे आज भी याद है कि मेरी माँ ने एक बार मुझसे कहा कि मेरे मामा बहुत गौरवशाली हैं कि उनकी बिटिया ने उनको प्लेन का सफर करा दिया। क्योंकि हम गांव से आते हैं, किसान परिवार से हैं, तो हर चीज़ की हमारे लिए अहमियत है। मैंने भी यह तय किया था कि मैं अपनी सैलरी से अपनी माँ को एक बार हवाई जहाज़ का सफर ज़रूर कराऊंगा। अब हालात ऐसे हैं, आप बेहतर जानते हैं, देश भी जानता है, सब लोग जानते हैं कि गरीब आदमी हवाई जहाज़ में सफर नहीं कर सकता है। प्रधान मंत्री जी ने तो बहुत दिनों पहले कहा था कि हवाई चप्पल पहनने वाला हवाई जहाज़ में सफर करेगा। लेकिन आज हालात ऐसे हैं, किराया-भाड़ा

इतना बढ़ गया है, जो नीतियां हैं, उनकी वजह से कि गरीब आदमी सफर नहीं कर सकता है। गरीब आदमी तो ट्रेन के ए.सी. डब्बे में भी सफर नहीं कर सकता है। इस तरह के हालात हैं, तो मेरी मंत्री जी से मांग है कि कोई ऐसी व्यवस्था की जाए कि जो करोड़ों महिलाएं देश की हैं, करोड़ों परिवार ऐसे हैं, जिन्होंने हवाई जहाज़ में जाने का सपना ही देखा है, उनको भी एक बार मौका मिले कि वे भी हवाई जहाज़ का सफर कर सकें। अगर किराया सस्ता होगा तो शायद वे प्रयास कर सकते हैं, उनके बच्चे प्रयास कर सकते हैं।

इसके साथ-साथ, ज्यादातर एयरपोर्ट्स प्राइवेट हो गए हैं और प्राइवेट होने की वजह से कर्मचारियों का शोषण होता है। चूंकि हमारे यहां बेरोज़गारी बहुत है तो कर्मचारियों को वहां काम करने में जो सैलरी मिलती है, उसमें कई जगहों का एक बार का टिकट भी नहीं आता है। मेरा आपसे आग्रह है कि जहां एयरपोर्ट्स प्राइवेट हो गए हैं, वहां कम से कम न्यूनतम वेतन 20 हज़ार रुपये होना चाहिए ताकि वे अपने परिवार का पेट पाल सकें और कभी हवाई जहाज़ का सफर भी कर लें, ऐसा मौका उनको मिलना चाहिए। साथ ही, प्राइवेट होने की वजह से एससी, एसटी एवं ओबीसी के बच्चों को जो नौकरी मिल जाती थी, वह भी ज़ीरो हो गई है। मेरा आपसे आग्रह है कि जहां पर प्राइवेटाइज़ेशन हो गया है, उनसे भी कहा जाए कि कमज़ोर वर्ग के बच्चों को मौका दिया जाए।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र नगीना के लोगों का धन्यवाद करता हूँ, जिन्होंने मुझे चुन कर यहां भेजा है। वहां एयरपोर्ट नहीं है। लंबे समय से उनकी यह मांग है। वहां पायलेट ट्रेनिंग स्कूल भी नहीं है, एयर होस्टेस ट्रेनिंग स्कूल भी वहां खोलना चाहिए। क्योंकि ग्रामीण क्षेत्र की प्रतिभाओं को नकारना नहीं चाहिए। इसके साथ ही, मेरे जिले सहारनपुर में एक पुराना एयरपोर्ट है, जो कि डिफेंस का है, सरसावां में है, लेकिन वहां से पैसेंजर यात्रा के लिए कोई सुविधा नहीं है। एक जगह है, जिसका नाम छुटमलपुर है, वह क्रांतिकारी जगह है, जहां हम पैदा हुए है, वह क्रांतिकारी जगह ही है। वहां पर भी हवाई पट्टी की स्थापना सरकार को करानी चाहिए, ताकि हमारे छुटमलपुर के लोगों को बहुत अच्छा लगेगा3 और फायदा भी होगा, क्योंकि जनता के लिए सफर आसान हो जाएगा।

सर, हम सुबह से प्रयास कर रहे हैं कि हमें बोलने का मौका दिया जाएगा। हमें ढाई-ढाई घंटे इंतजार करने के बाद मौका मिल रहा है। मैं भाजपा के साथियों को याद दिलाना चाहता हूं कि एक समय था, जब आपके भी दो मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट थे। आज आपकी सरकार है। आपको तीसरी-चौथी बार मौका मिला है। किसी में ज्ञान की थोड़े ही कमी है। ऐसा तो नहीं है कि रानी के पेट से ही राजा पैदा होता है या कोई माँ के पेट से ही सीख कर आता है। हम तो 15-15 साल संघर्ष करके आए हैं। जब हमें मौका ही नहीं मिलेगा, अपनी बात ही नहीं रख पाएंगे तो हमारी बात कैसे पहुंचेगी।

महोदय, यह मेरी मांग नहीं है। यह पंजाब के लोगों की मांग है। देश के प्रधानमंत्री पंजाब में कह कर आए थे, आदमपुर एयरपोर्ट का नाम सदगुरू रविदास जी महाराज के नाम पर करने के लिए प्राइम मिनिस्टर कह कर आए थे। इसे आप पता करा लीजिए। यह ऑन रिकॉर्ड है। प्राइम मिनिस्टर जब पंजाब गए थे तो वह अपनी स्पीच में कह कर आए थे कि आदमपुर, जालंधर में जो एयरपोर्ट है, उसका नाम हम सदगुरू रविदास जी महाराज के नाम पर करेंगे। लेकिन, दावे, दावे और वादे, वादे हैं, कब तक ये खोखले वादे होते रहेंगे? देश के प्रधानमंत्री की बात का कोई सम्मान होना चाहिए। क्या मंत्री जी नहीं सुनना चाहते या फिर उन्होंने झूठा वायदा दिया था? इस पर भी ध्यान देना चाहिए।

साथ-साथ मेरी मांग भी है, मैं पुन: इस बात को दोहराऊंगा। मैं गांव में जाता हूं, मीटिंग्स में जाता हूं। मैं महिलाओं से पूछता हूं कि क्या आपने हवाई जहाज से सफर किया है? मैं लाखों लोगों से मिल चुका हूं, आज तक गरीबों ने हाथ नहीं उठाया है कि उन्होंने हवाई जहाज का सफर किया है। उन्होंने हेलीकॉप्टर का भी सफर नहीं किया है।

सर, इस देश में आर्थिक गैर-बराबरी बहुत बड़े पैमाने पर है। गरीब पैदा होता है, मर जाता है, न तो उसे अच्छा इलाज मिलता है, न सुविधाएं मिलती हैं, बस उसका जीवन है कि वह पैदा हो गया है। ऐसा लगता है कि वह मजबूरी में पैदा हो गया। उसको पैदा ही नहीं होना चाहिए था। इस देश में कमजोर वर्गों के लोगों का भी सम्मान होना चाहिए। उनको अवसर मिलना चाहिए। सरकार की योजनाओं में गरीबों की हिस्सेदारी होनी चाहिए। इस बात का ध्यान सरकार को रखना चाहिए।

अगर सरकार उनका ध्यान नहीं रखती है तो वह सरकार गरीबों की नहीं हो सकती है। सरकार ने नौजवान मंत्री दिए हैं। मुझे उम्मीद है कि एक नौजवान दूसरे नौजवान के दर्द को, गरीबों के दर्द को और ग्रामीण क्षेत्र के लोगों के दर्द को समझेगा। मुझे आपके ऊपर भरोसा है। पिछली बार भी यह विषय उठा था। हम सब चाहते हैं कि इस बार आप इसे सफल करने में कामयाब हो जाएंगे। मेरी मंगल कामना भी है कि कोई गरीब परिवार आपके लिए प्रार्थना व दुआ करे कि आपने उनको यह मौका दिया। वरना, भारत में आदमी गरीबी में ही पैदा हो और गरीबी में ही मर जाए। यह हजारों सालों तक चला है। आज आजादी के 75 सालों के बाद भी यह नहीं हो पा रहा है, तो इस पर हमें गौर करना चाहिए कि यह क्यों नहीं हो पा रहा है? हमारे कई सीनियर साथी यहां पर हैं। मैंने उनको प्लेन चलाते हुए देखा है। मेरा विश्वास है कि अगर इधर से भी और उधर से भी, सब लोग जनता के विषय में सोचेंगे तो जनता की जिंदगी आसान होगी, जो अभी नजर नहीं आती है।

मैं फिर आपसे आग्रह करूंगा कि आप चेक कराइए। एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चे को वैसे भी नौकरी नहीं मिल रही है। जब यह सेक्टर पूरी तरह से प्राइवेट हो जाएगा तो हम लोग रिजर्वेशन का क्या करेंगे? एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चों को रिजर्वेशन से क्या फायदा होगा? वे रिजर्वेशन के नाम पर गाली खाते हैं। जब सब चीजें प्राइवेट हो जाएंगी तो रिजर्वेशन कहां से मिलेगा? प्राइवेट वाले कहां रिजर्वेशन दे रहे हैं? आप उनसे कहिए कि प्राइवेट सेक्टर में भी रिजर्वेशन दी जाए। मैं निजी विधेयक लेकर आया कि प्राइवेट सेक्टर में एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चे को मौका मिलना चाहिए। सुप्रीम कोर्ट का एक ऑर्डर आया है। उस पर चर्चा भी हुई कि क्रिमीलेयर हो गए हैं। आप लोगों ने कितने अरबपति बनाए हैं? कितने एससी, एसटी के लोगों के पास हवाई जहाज है? आप बताइए कि कितने लोगों के पास हेलीकॉप्टर है। आपके पास कुछ भी आँकड़े नहीं हैं। सब लोग मिल कर गरीबों को कुचलना चाहते हैं। यह गलत है। मैं पुन: आपको धन्यवाद दूंगा।

सर, हम ही कोरम पूरा करते हैं। इसे आप देख लीजिए। हम ही बैठकर कोरम पूरा करते हैं। हमें अपने देश की पार्लियामेंट पर विश्वास है कि आज नहीं तो कल इस पार्लियामेंट से गरीबों के लिए कानून बनेंगे और गरीबों के लिए पॉलिसीज़ बनेंगी। गरीबों को भी सम्मान की जिंदगी मिलेगी। ऐसा

हमें विश्वास है। मैं आपका धन्यवाद करता हूं। मुझे अपने नौजवान मंत्री जी से उम्मीद है कि वह गरीबों की बात को सुनेंगे और हमारी पीड़ा को समझेंगे। हमारे क्षेत्रों में काम कराने के लिए धन्यवाद। जय भीम।

श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : सभापति महोदय, आपने मुझे नागर विमानन मंत्री द्वारा लाए गए भारतीय वायुयान विधेयक 2024 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। भारतीय वायुयान विधेयक 2024 पुराने एयरक्रॉफ्ट एक्ट 1934 की जगह लेगा।

महोदय, हमारे कई सदस्यों ने कहा कि यह चुनावी बिल है। इसको ऐसे ही लाया गया है। वर्ष 1934 के विधेयक के अंदर बदलाव होना बहुत जरूरी था। इसी के माध्यम से वर्ष 1934 में सुरक्षा और निगरानी बढ़ाने, एविशन क्षेत्र की ग्रोथ से जुड़ी जरुरतों को पूरा करने के लिए जरूरी था। अंतर्राष्ट्रीय समझौते के प्रावधानों को प्रभावी बनाने के लिए कई बार संशोधन किया गया।

महोदय, विगत कई सालों की अवधि में अनेक संशोधनों के चलते स्टेकहोल्डर के लिए पैदा हुए भ्रमों और अस्पष्टता को दूर करने, जरुरत से ज्यादा हो गई चीजों को हटाने और एविएशन सेक्टर को मैन्युफैक्चरिंग एंड मेंटेनेंस में आसानी लाने के लिए ईज ऑफ डूइंग बिजनेस के लिए इस बिल को पेश किया जा रहा है।

सभापति महोदय, इस विधेयक के माध्यम से कानून की स्पष्टता को दूर करना है। मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर भारत जैसे पहलुओं को समर्थन करने के लिए विमानन क्षेत्र में बराबर कारोबार और विनिर्माण को आसान बनाने व सक्षम प्रावधान करने के लिए यह विधेयक है।

महोदय, मैं इसका स्वागत करता हूं। इस विधेयक का मुख्य उद्देश्य न केवल भारत के सिविल एविएशन क्षेत्र को मजबूत करना है, बल्कि ग्लोबल स्तर पर भारत की स्थिति को भी मजबूत करना है। भारत का नागरिक उड्डयन क्षेत्र पिछले एक दशक में काफी तेजी से विकसित हुआ है। भारत सरकार ने वर्ष 2014 से 2024 तक इस क्षेत्र में महत्वपूर्ण प्रगति की है। वर्ष 2014 में भारत में कुल 75 हवाई अड्डे थे। वर्ष 2024 तक यह संख्या बढ़कर 148 हो गई है। सरकार का लक्ष्य वर्ष

2025 तक इसे 220 तक पहुंचाना है। वर्ष 2027 तक भारत में संचालित होने वाले विमानों की संख्या 1,100 तक पहुंचने की उम्मीद है। वित्त वर्ष 2024 में घरेलू यात्री यातायात 306.79 मिलियन था, जो पिछले वर्ष की तुलना में 13.5 पर्सेंट अधिक है। अंतर्राष्ट्रीय यातायात 69.64 मिलियन था, जिसमें 22.3 पर्सेंट की वृद्धि हुई है। वित्त वर्ष 2024 में घरेलू माल यातायात 1.32 मिलियन मीट्रिक टन और अंतर्राष्ट्रीय माल यातायात 2.04 मीट्रिक टन था।

महोदय, मैं मुंबई से आता हूँ। मेरे यहां सांताक्रूज एयरपोर्ट, इंटरनेशनल छत्रपति शिवाजी महाराज एयरपोर्ट है, जहां दो रनवे हैं। एक रनवे दूसरे को क्रॉस करता है, इसलिए एक ही रनवे चालू रहता है। एक सम्माननीय सदस्य ने कहा था कि एक उड़ान उड़ने के पहले दूसरी उड़ान आकर रुकी थी, जिसकी वजह से अवघात होने की संभावना थी। सांताक्रूज एयरपोर्ट में दो रनवे होने बहुत जरूरी हैं। सांताक्रूज एयरकोर्ट के बगल में जो झुग्गी-झोपड़ियां हैं, उनको डेवलप करना बहुत जरूरी है। मुझे मंत्री महोदय श्री राममोहन नायडू जी और श्री मुरलीधर मोहोल जी से आंसर चाहिए। बजट के समय भी मैंने इस पर बात कही थी। बजट में सिटी का डेवलपमेंट करने के लिए, सिटी में रहने वाले गरीब और मध्यम वर्गीय लोगों के इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए 11,11,111 करोड़ खर्च करने वाले हैं। उसमें से निधि देकर, उसके माध्यम से मुंबई एयरपोर्ट के अगल-बगल में जो झोपड़-पट्टियां हैं, उनका डेवलपमेंट कर सकते हैं। … (व्यवधान) इसके बारे में, मैं माननीय मंत्री जी से आंसर चाहता हूं। 1 लाख करोड़ रुपये की निधि इसके लिए दी जाएगी, तो जो पंत प्रधान आवास बिल्डिंग बनेगी, उसके अंदर इसको बेचकर पैसा भी वापस ले सकते हैं। दो रनवे होने से मुंबई का एयरपोर्ट सक्षम हो जाएगा।

नवी मुंबई के एयरपोर्ट का काम भी चल रहा है। मैं बहुत साल से देख रहा हूं कि नवी मुंबई का एयरपोर्ट बनने जा रहा है। वह कब बनेगा? मैंने ऐसा सुना था कि इस साल वह एयरपोर्ट बन जाएगा। इस एयरपोर्ट को डीबा पाटिल नाम देने का एक प्रस्ताव है। आप उस प्रस्ताव को भी पारित करें। स्टेट गवर्नमेंट ने इस प्रस्ताव को आपके पास भेजा है। उनके लोग भी यहां आकर आपसे मिलने आए थे या मिलेंगे। मुझे अभी इसकी जानकारी नहीं है। अगर वे नहीं मिले हैं, तो मिलेंगे। मेरी

मांग है कि डीबा पाटिल जी का नाम भी वहां आना चाहिए। ... (व्यवधान) कई सदस्यों ने यह भी कहा कि रात में एयरपोर्ट में विमान उतारा नहीं जाता। रत्नागिरी के अंदर, जीपी के अंदर, दोनों एयरपोर्ट्स के संबंध में क्या काम हुआ? उनका भी डेवलपमेंट होना चाहिए। रत्नागिरी के जब मंत्री थे, तब उसके अंदर जगह एक्वायर करने का प्रोसीजर चला था। इसके बाद उसका क्या हुआ? आपसे इसका उत्तर मिलेगा, तो बहुत अच्छा लगेगा। मैंने जो बातें कही हैं, आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी उनका जवाब देंगे और एयरपोर्ट के पास जो झुग्गी-झोंपड़ियां हैं, उस प्रश्न को हल करने में सहयोग करेंगे।

***KUMARI SUDHA R. (MAYILADUTHURAI):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity and allowing me to speak on this subject. I have few requests. I am placing my requests before the most dynamic and young Civil Aviation Minister. I think that he will consider my requests.

Sir I hail from Mayiladuthurai. Mayiladuthurai constituency is a historical, spiritual and holy place. This is also called as the *Karma Bhumi*. Thousands of devotees visit this spiritual and holy place every day. Not only India but from throughout the world devotees and pilgrims visit this place. Particularly tourists from Japan and China come to this place. Even people from USA and London pay a visit to Mayiladuthurai. In Kumbakonam of Mayiladuthurai we have the temples for all nine planets, the Navagrahas. All these temples are world famous. We have ancient temples constructed 1000, 2000 or 3000 years ago are located within a radius of 100 kilometres.

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

There are several Atheenams or Mutts in Mayiladuthurai. Many temples are managed by these Mutts. Since it is a city of world famous temples all around this place is frequently visited by thousands of pilgrims from all over the world every day, I urge the Hon. Union Minister for Civil Aviation to provide an airport in Mayiladuthurai or Kumbakonam and which will definitely be a service provided to God. There is a place called Vaitheeswarankoil in Mayiladuthurai. Nadi Astrology of this place is world famous. People from China, and Japan visit this place to know their predictions through this Nadi Astrology. By looking at the pulse, i.e. Nadi, these Nadi astrologers predict about the past, present and future life of a particular person.

This new airport is very much needed in Mayiladuthurai to promote this world famous Nadi astrology and to further promote India's culture and tradition, and if this airport is created, the common people of Mayiladuthurai constituency will be grateful to Hon Minister for Civil aviation for his kind gesture. When I accompanied our Young Leader Shri Rahul Gandhi during the '*Bharat Jodo Yatra'* organised by the Congress party from Kanniyakumari to Kashmir, a person who accompanied us died during the Yatra due to an accident. He died when the Yatra was in Maharashtra. We struggled a lot to take the body of the deceased from Maharashtra to Chennai. Because he belonged to an ordinary farmer's family to lift his body through air ambulance was a difficult task. The fare of this air ambulance was more than Rs 1.5 lakh or 2 lakh.

As we were unable to pay such a huge money and transport the body of the deceased we took him by road to Chennai. This was a painful incident which

moved me a lot. That is why I am sharing this with you. Many Indians had to go abroad to work there and to earn their livelihood besides supporting their families in India. If, on unforeseen situations, they die, air ambulance services are to be used for bringing their dead bodies back to India which is a costly affair altogether. Many cannot afford to such services. As a result, these bodies are not able to get last respects in a dignified manner.

The Indian Government should give some subsidy to bear the huge cost of transporting the dead bodies of Indians dying in foreign countries. This will help those families which are already in despair. Moreover, it will help in burying the bodies with due respects. Due to extreme poverty situation in the family unable to manage, these people, in search of a job, go to these foreign countries leaving their families, children and our country. If such persons die there, if the families had to receive the dead bodies, the fare of air ambulance service should be reduced.

I humbly request the Hon. Union Minister to look into this. If we go to airports, if we want to buy a water bottle, we are afraid, it costs us more. If we can purchase one litre water bottle for Rs 10 or Rs 20 outside airports, the same is sold for Rs100/- or Rs150/- inside airports. We are afraid. If we can purchase Idli for Rs 50 per plate outside, the same is sold at Rs 250 or Rs 300/- inside the airports. The restaurants inside airports charge exorbitant prices on the foods items sold there. If an ordinary person reaches an airport he has to think twice or thrice before purchasing any food item to eat.

I therefore request the Hon. Minister to issue instruction for reducing the prices of food items sold inside airports. Similarly, when we cancel our flight stickets at the last moment, due to unforeseen circumstances, only 20 percent or 15 percent are given back as refunded money. For instance, if we had purchased an air ticket for Rs 10000/- and if we happen to cancel it due to some reasons or situation, only 20 per cent or 15 percent of the amount is refunded. Private airlines operators…

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

KUMARI SUDHA R.: Sir one minute. This money fully goes to the Private airlines operators. The vacant seat created out of our cancelled ticket is sold again by the airlines operator for three fold of the actual face. They are not at loss. They only get profit. If I cancel a ticket, I am refunded just 20 percent of what I paid to them, rather the airline company sells that ticket again to another passenger by hiking the fare three times or more. This is Win-Win situation for the airlines operators in India. I urge that Hon Minister should take into consideration this aspect of air ticketing and air fare. Similarly, the differently abled persons travel on flights.

HON CHAIRMAN: Time is over. Please conclude.

KUMARI SUDHA R.: Sir, one second. Sir, please give me just one more minute. I urge that concessions on air fare should be given to differently-abled persons if they travel by flight. Unlike other passengers, the airfares of differently-abled persons should be a reduced one. I humbly request that these fares should be at least 70 to 80 percent less than the original fare. Thank you. Vanakkam.

श्री प्रवीण पटेल (फूलपुर) : महोदय, आज सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। अभी कुछ दिन पहले प्रश्नकाल में मैंने एक प्रश्न पूछा था कि कुंभ को देखते हुए वहां पर नाइट लैंडिंग की सुविधा के लिए क्या विचार किया जाएगा? कल क्षेत्र से लोगों ने फोन किया कि परसों कुंभ मेला प्राधिकरण और माननीय मंत्री जी के निर्देश पर इस विभाग के अधिकारियों ने बैठक की है और जल्द ही इस पर आगे कुछ न कुछ रास्ता निकलेगा। मंत्री जी से मैं बताना चाहूंगा कि आदरणीय रूडी साहब ने इस बात की चर्चा की। हम लोगों को प्रयाग का वासी होने के नाते गर्व होता है कि पहली ट्रेन भी हमारे प्रयागराज से कानपुर तक चली और पहला हवाई जहाज भी इलाहाबाद से नैनी तक चला। रूडी जी ने इस बात को बताया भी और यह इतिहास के पन्नों में दर्ज भी है। रूडी जी ने इस बात की चर्चा की। 6 हजार 5 सौ डाक लेकर इलाहाबाद से हवाई जहाज ने उड़ान भरी और सबसे पहला हवाई अड्डा भी हमारे लोक सभा क्षेत्र बमरौली में बना। अत: एक इतिहास जुड़ा हुआ है। हम आपसे यह निवेदन करना चाहते हैं कि खासकर जैसा आपने देखा पिछले महाकुंभ में लगभग 22 करोड़ लोग प्रयागराज आए। उत्तर प्रदेश के सबसे बड़े जिलों में प्रयागराज एक है। उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा आबादी वाला प्रदेश है। निश्चित रूप से मैं यह चाहता हूं कि 6 महीने बाद जो महाकुंभ आ रहा है, इसमें अनुमानित लोगों के आने की संख्या 40 करोड़ के आसपास बताई जा रही है।

महोदय, आप इस बात को समझ सकते हैं कि 40 करोड़ लोग कितने ज्यादा होते हैं। प्रदेश और जिले से ही नहीं बल्कि विदेशों से भी बहुत सारे लोग आते हैं। हम आपसे जरूर यह मांग करना चाहेंगे कि खासकर कुंभ के दौरान बहुत से लोग आते हैं। यूएसएस और ईंग्लैंड से भी बहुत सारे लोग आते हैं। कुंभ में, संगम नहाने के लिए जो मुम्बई से और दिल्ली से आते हैं, उनको काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अगर कुंभ के दौरान वहां पर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा मिलेगी तो निश्चित रूप से हम लोगों के लिए गर्व का विषय होगा। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा कि महाकुंभ के दृष्टिगत प्रयागराज में आईएलएस कटैगरी-3 प्रणाली की स्थापना की आवश्यकता है, ताकि वहां का परिचालन सुरक्षित और अच्छे ढंग से संचालित हो सके। माननीय मंत्री से मेरा एक और निवेदन है कि खाासकर इलाहाबाद-प्रयागराज एयरपोर्ट को कृषि उड़ान योजना

के तहत सम्पादित करने की कार्रवाई पर भी विचार करने का कष्ट करें, जिससे किसानों को भी उसका लाभ मिल सके। उसके साथ-साथ मेरा माननीय मंत्री से निवेदन है कि अभी हमारे प्रयागराज से आठ जगहों के लिए उड़ान की व्यवस्था है। उसमें नई दिल्ली, मुम्बई, बैंगलोर, भोपाल, देहरादून, लखनऊ और बिलासपुर है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि प्रयागराज से हैदराबाद, प्रयागराज से हैदराबाद, प्रयागराज से गोवा, प्रयागराज से अहमदाबाद, प्रयागराज से जयपुर, प्रयागराज से गुवाहाटी, प्रयागराज से इंदौर, प्रयागराज से पुणे, प्रयागराज से नागपुर, प्रयागराज से पटना, प्रयागराज से कोलकता और प्रयागराज से जम्मू के लिए उड़ान शुरू की जाए। इसके पहले भी लगभग 17 उड़ानें वहां से होती थीं। लेकिन, इधर आठ उड़ानें ही हो रही हैं। इससे निश्चित रूप से लोगों को समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। निश्चित रूप से हम आपसे यह भी निवेदन करना चाहेंगे कि खासकर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की संबद्धता मिलेगी तो आने वाले समय में, खासकर हमारे प्रयागराज में अगर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा मिलेगी तो अच्छा होगा। सऊदी अरब जाने वाले लोगों को लखनऊ से जाना पड़ता है। यहां से पैंसेजर्स की कमी है। सबसे ज्यादा पैसेंजर देने वाला यह एयरपोर्ट है। यह भी हम आपसे बताना चाहते हैं। इसके साथ-साथ मैं माननीय मंत्री जी को एक बात का सुझाव देने चाहता हूं। खासकर, माननीय मोदी जी की सरकार ने, जो पहले की सरकारों में कुछ लोगों के लिए एयरलाइंस की सुविधा हुआ करती थी, जैसा माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि हवाई चप्पल पहनने वालों को हम हवाई जहाज की सुविधा देने का काम करेंगे तो यह अब दिखाई भी दे रहा है। जब हम लोगों को प्रयागराज से आना होता है तो तीन हजार रुपये में टिकट मिल जाता है। वहां से गरीब से गरीब व्यक्ति अब हवाई जहाज के माध्यम से ट्रैवल कर रहा है। निश्चित रूप से माननीय मंत्री हम कहना चाहते हैं कि जो आम आदमी है, चाहे वह हमारा किसान हो, गरीब हो या महिलाएं हों, जब से यह सरकार बनी है और जैसी सुविधाएं दी जा रही हैं, निश्चित रूप से उनके अंदर एक विश्वास पैदा हुआ है। स्वाभाविक रूप से जब वे जाते हैं तो कई बार उनके कपड़े गंदे रहते हैं, चप्पल पहने रहते हैं, वे अच्छी लैंग्वेज में बोल नहीं पाते हैं, एयरपोर्ट पर सीआईएसएफ की

थोड़ी सख्ती रहती है, वहां उनको थोड़ी सी असुविधा होती है। हम लोग कई बार देखते हैं कि यदि उनका आधार कार्ड कहीं छूट जाता है या खो जाता है, जबकि वे बार-बार कहते हैं कि मोबाइल में मेरा आधार कार्ड देख लीजिए, लेकिन उसके बावजूद वे लोग मानते नहीं हैं और कहते हैं कि आधार कार्ड लाइए। उसके लिए उनको परेशान होना पड़ता है। कई जगहों पर हमने इस बात को भी देखा है कि हवाई अड्डों पर चेकिंग के दौरान जूते उतारने पड़ते हैं, जिससे थोड़ा सा लोगों के आत्मसम्मान पर भी ठेस पहुंचती है। निश्चित रूप से आप इन चीजों में सुधार करेंगे। ऐसा हम लोगों का विश्वास है। हम माननीय मंत्री जी के प्रति बहुत आभार प्रकट करते हैं। सुबह से हम लोग इस बात को देख रहे हैं कि जब से इस विधेयक चर्चा शुरू हुई है, तब से माननीय मंत्री जी लगातार एक-एक बात नोट करते जा रहे हैं कि किस तरीके से इन चीजों को करना है। स्वाभाविक है कि आपके दिशा-निर्देश में आने वाले समय में यह विभाग निश्चित रूप से ऊंचाइयां प्राप्त करेगा। जैसा कि हम लोग माननीय रूडी जी के समय में इस विभाग को जानते थे कि यह आम आदमी के लिए है, उसी तरीके से आपके समय में भी जो आम आदमी है, उसको यह विश्वास है कि यह विभाग बहुत तेजी के साथ खासकर आम आदमी के लिए, गरीब आदमी के लिए और किसान के लिए आप सारी सुविधाएं देने का काम करेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद। जय हिन्द।

डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) : महोदय, आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर बोलने की इजाजत दी है, उसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

मेरे कुछ प्वाइंट्स हैं। फेयर रेग्युलेट होना चाहिए, वह बहुत बढ़ जाता है। आपने उसके लिए स्पेशल टाईम भी दिया था। जब फ्लाइट बहुत डिले हो जाती है या कैंसिल हो जाती है, तो यात्री को क्षतिपूर्ति मिलनी चाहिए। जिन एयरपोर्ट्स की कंस्ट्रक्शन्स हो रही हैं, उनकी निगरानी होनी चाहिए। हमने बरसात के समय देखा है कि कितनी खराब कंस्ट्रक्शन थी, उस पर एक्शन लेना चाहिए। अफोर्डेबल एयर टैक्सी होनी चाहिए, क्योंकि उससे पेशेंट्स जाते हैं। वह इतना अनअफोर्डेबल होता है, इसलिए वे उसकी सर्विस अवेल नहीं कर पाते हैं। पेशेंट्स, स्टूडेंट्स और वृद्धजनों के लिए कंसेशनल फेयर्स होने चाहिए।

दूसरा, हमारे जो टूरिस्ट डेस्टीनेशंस हैं, जो कल्चरल डेस्टीनेशंस हैं, हिस्टोरिकल प्लेसेज़ हैं, धार्मिक महत्वपूर्ण की जगहे हैं, वाइल्ड लाइफ सैंचुरीज़ हैं, हिली रिजॉर्ट्स हैं, हम लोगों को वहां पर कनेक्टिविटी बढ़ानी चाहिए। इससे एयर फ्लो भी बढ़ेगा और हमारी लोकल इकोनॉमी भी बढ़ेगी।

माननीय मंत्री जी, पूर्णिया और भागलपुर में एयरपोर्ट्स शुरू करने चाहिए। नॉर्थ में बागडोगरा एयरपोर्ट है। पश्चिम बंगाल में दो एयरपोर्ट्स हैं, एक कोलकाता में है और दूसरा नॉर्थ में साढ़े पांच किलोमीटर्स पर बागडोगरा एयरपोर्ट है। बागडोगरा में एयरफोर्स का टर्मिनल है। वहां से चाइना और बांग्लादेश बॉर्डर्स पास हैं। हमारे देश और चाइना की जो पोजीशन है, वह धीरे-धीरे भारतीय जमीन पर इन्क्रोचमेंट कर रहा है। यह ठीक नहीं है, क्योंकि वह सिविलियन के लिए हो पाएगा या नहीं।

माननीय मंत्री जी, मेरी आपसे गुजारिश है कि इसके विकल्प के रूप में किशनगंज है, which is about 100 kilometres South of Bagdogra. उससे यह होगा कि जो मुर्शिदाबाद और मालदा है, कोलकाता के लिए 350 किलोमीटर्स जाना पड़ता है, बागडोगरा के लिए 250 किलोमीटर्स जाना पड़ता है, अगर किशनगंज में एयरपोर्ट बन जाएगा, तो 150 किलोमीटर्स पर मुर्शिदाबाद, मालदा और भागलपुर के पैसेंजर्स यहां से सुविधा का लाभ उठा सकेंगे। मेरी गुजारिश है कि इसकी महत्ता और सीमाओं की समस्याओं को देखते हुए, यह किया जाए।

तीसरा, एयरपोर्ट एक्सपैंशन के लिए जमीन चाहिए। मेरी गुजारिश है कि आप वक्फ की जमीन न लें। आज यहां पर एक बहुत ही असंवैधानिक बिल लाया गया है। उसमें सरकार चाहती है कि गरीब से गरीब मुसलमानों के बच्चों के लिए वक्फ की जो जमीन है, वह उसको हड़प लेना चाहती है। ऐसा न हो कि इस वक्फ की जमीन पर ये लोग इन्क्रोचमेंट करें।

महोदय, मेरी एक और गुजारिश है कि बिहार राज्य में लगभग 14 करोड़ की आबादी है। वहां पर सिर्फ तीन एयरपोर्ट्स ऑपरेशनल हैं। एक पटना में है, बाकी दो एयरपोर्ट्स में बहुत माइल्ड ट्रैफिक है। उसको देखते हुए पूर्णिया और भागलपुर को इमीडिएटली शुरू किया जाए। किशनगंज को इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने की जरूरत है।

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं भारतीय वायुयान अधिनियम, 2024 की चर्चा में भाग लेना चाहता हूं।

मैं सबसे पहले माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री नायडू गारू की तारीफ करता हूं। वह यंग हैं, इंटैलीजेंट हैं और वह अपने विषय के मास्टर हैं। वे अपने मंत्रालय को बहुत आगे ले जाएंगे। Control of the design, manufacture, maintenance, possession, use, operation, sale, export and import of aircraft, इस बिल में 34 क्लॉजेज़ हैं। मैं पूरे के पूरे 34 क्लॉजेज़ का समर्थन करता हूं। नागरिक उड्डयन मंत्री नायडू गारू के नेतृत्व में सिविल एविएशन पूरी दुनिया के सामने कंपीट करेगा, ऐसा मेरा इनके ऊपर विश्वास है।

मैं इनका ध्यान पूर्वोत्तर के राज्यों की तरफ ले जाना चाहता हूं। जब भी मैं यहां पर भाषण देता हूं, मेरी इस सदन से उम्मीद है कि वह ध्यान दे, क्योंकि मैं अरुणाचल प्रदेश से चुनकर आता हूं। अरुणाचल प्रदेश एक स्ट्रैटेजिक स्टेट है, जिसमें बार-बार हमारा पड़ोसी क्लेम करता है कि एक डिस्प्यूटेड लैंड है। मैं आज इस सदन को बताना चाहूंगा कि कांग्रेस राज में अरुणाचल प्रदेश में वर्ष 1962 की वॉर के बाद और वॉर से पहले 11 एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउंड्स थे। कांग्रेस उनको अपने 60 साल के राज में भूल गई और छोड़ दिया था। आज मोदी जी ने आकर 11 में 7 एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउण्ड्स को रेनोवेट किया और ऑपरेशन में लाए। इसके साथ ही मोदी जी ने वर्ष 2018 में ईटानगर में एयरपोर्ट की नींव डाली और वर्ष 2023 में फ्लाइट शुरु कर दी। इसके लिए मैं मोदी सरकार और सिविल एविएशन मिनिस्ट्री को अरुणाचल प्रदेश की ओर से धन्यवाद देता हूं।

सर, इसके साथ ही पूर्वोत्तर राज्यों के लिए पायलट ट्रेनिंग सेंटर लीलाबाड़ी में ऑपरेशनल हो गया है। वहां पर आज देश भर से आकर पायलट ट्रेनिंग ले रहे हैं। यह मोदी जी और एनडीए का कमाल है। मैं ऑनरेबल मिनिस्टर से यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां अनिनी और दिरांग दो एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउण्ड्स हैं। अरुणाचल प्रदेश एक स्ट्रैटेजिक स्टेट है, इसलिए स्टेट गवर्नमेंट ने दिरांग और अनिनी में एडवांस्ड ग्राउण्ड के लिए रिक्वेस्ट भेजी है। मैं आशा करता हूं कि इसको

ऑनरेबल सिविल एवियेशन मिनिस्टर ध्यान देंगे और बनाएंगे। हमारे बड़े भाई रूडी जी पायलट हैं और उनको पूरा एक्सपीरियंस है। अरुणाचल प्रदेश में आईएलएस नहीं लग सकता है, क्योंकि रन वे पतला है, पहाड़ है। इसलिए आप आईएलएस न लगाकर पायलट के साथ और जमीन में लगाएंगे तो मानसून सीज़न में भी ऑपरेशनल हो सकता है, अन्यथा बारिश होने पर सर्विस बंद हो जाती है।

मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि सिविल एविएशन को जमीन चाहिए। हमारे कार्बी आंगलोंग असम में 4,656 स्क्वायर मीटर से ज्यादा रन वे फ्री ऑफ कॉस्ट विदाउट कंपेसेशन एलोकेट हो गया है। वहां सर्वे भी हो गया है, डीपीआर भी बन गई है। हमारे यहां एक ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट, कार्बी आंगलोंग नॉर्थ ईस्ट में चाहिए। आपको फ्री में जमीन दे रहे हैं। मोदी ने कहा था कि हवाई चप्पल वाला भी फ्लाइट में जाएगा। उड़ान स्कीम से एक फ्लाई बिग एयरलाइन्स पूर्वोत्तर राज्यों में चलती थी। वह हर कैपिटल को कनेक्ट करती थी। वह कॉन्स्टीट्यूएंसी में पासीघाट, तेज़ू, इम्फाल, शिलांग, पाकयोंग सिक्किम से कनेक्ट करती थी। वह आज ठप्प पड़ी है, क्योंकि फ्लाई बिग एयरक्राफ्ट लाइंस एब्रप्टली बंद हो गई है। इसके लिए सिविल ऐवियेशन मिनस्टिर से रिक्वेस्ट है कि हमें कोई बिग एयरक्राफ्ट नहीं चाहिए, जो केवल 80-90 सीटर का कोलकाता से गुवाहाटी और पासीघाट के लिए हो। गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ इंडिगो या दूसरे एयरक्राफ्ट जाएंगे तो दस हजार रुपये फेयर है, लेकिन गुवाहाटी से पासीघाट आने में 1400 फेयर है और तेज़ू जाने में भी 1400 फेयर है। यह इतना सस्ता है। सही में हवाई चप्पल पहनने वाला ट्रैवल करता है। हमें किसी भी एयरलाइन से एटीआर ही चाहिए। नॉर्थ ईस्टर्न रीज़न में हमारे सिक्किम में पाकयोंग सुंदर एयरपोर्ट बना रखा है, लेकिन वहां भी कोई सर्विस नहीं है। बोडो मिलिटेंट एंड गवर्नमेंट इंडिया के एग्रीमेंट के मुद्दे पर रूपसी एयरपोर्ट को उड़ान स्कीम में बोडोलैंड में अच्छे से बनाया गया है, वह अभी अब बंद हो गया है। असम में दिल्ली से जोरहाट फ्लाइट सर्विस चाहिए, क्योंकि वहां दो नेशनल यूनिवर्सिटीज़ हैं। वहां आयलफील्ड की रिफाइनरीज हैं। वहां गुवाहाटी और डिब्रूगढ़ के बीच में जोरहाट है। जोरहाट में कोई डायरेक्ट एयर सर्विस नहीं होने के कारण यूनिवर्सिटीज़ का एस्टेबिलिशमेंट नहीं हो पा रहा है। नॉर्थ बंगाल के बारे में मेरे से पूर्व वक्ता बोल रहे थे। कोलकाता और बागडोगरा के बीच रायगंज और

मालदा में एक एयरपोर्ट बनाया जा सकता है क्योंकि नॉर्थ बंगाल, सिक्किम और दार्जलिंग से आने-जाने में सुविधा होगी। बिहार के लिए सुविधा होगी। इस चीज का ध्यान ऑनरेबल मिनिस्टर रखेंगे।

महोदय, मैं पिछली लोक सभा में सिविल एविएशन से संबंधित संसदीय कमेटी में मेम्बर था। वहां सौ से ज्यादा लोगों ने एक ही बात बोली कि एयर टिकट का दाम कम किया जाए। स्टेंडिंग कमेटी के चेयरमैन ने सभी एयरलाइंस के चेयरमैंस को बुलाकर मीटिंग की थी कि कैसे फेयर्स को कम किया जाए। सभी एयरलाइंस के सीएमडी आए थे। मैं ऑनरेबल मिनिस्टर नायडु गारू जी को यह कहना चाहूंगा कि एयर फेयर पर कहीं न कहीं कंट्रोल होना चाहिए। मेडिकल इमरजेंसी में पूर्वोत्तर राज्यों से लोग दिल्ली और मुंबई में आते हैं और अगर किसी का देहांत हो जाता है तो उस डेडबॉडी को दिल्ली-मुंबई से वापस भेजने में हम नेताओं को ही बहुत तकलीफ उठानी होती है कि उसको कैसे उसके राज्य में पहुंचाया जाए? इसमें फेयर की कोई सीमा नहीं है। कभी-कभी मैं यहां से डिब्रूगढ़ जाता हूं तो 30 हजार रुपये में जाता हूं। मैं मंत्री जी नायडु गारू जी से कहना चाहूंगा कि मोदी जी ने अरुणाचलवासियों को एयरपोर्ट दिया। इससे इंडिगो मुंबई, कोलकाता और इटानगर दिल्ली से चार दिन जाती है। दूसरी एयरलाइंस को भी लगाइए। हम लोगों को टिकट नहीं मिल पाता है कि दिल्ली इटानगर फ्लाइट में इतना रश है। असम और बंगाल के पैसेंजर्स उसमें जाते हैं। उसमें मैक्सिमम पैरामिलिटरी फोर्सेस और आर्मी ही अवैल करती है। देश की सिक्योरिटी के लिए हमें पूर्वोत्तर राज्यों के तेजू, पासीघाट, जिरोम और मेचुका में एडवांस्ड लैंडिंग ग्राउंड्स हैं। वहां सर्विस के लिए आप दूसरे एटीआर से आप पूर्वोत्तर राज्यों को कनैक्ट कर दीजिए ताकि हम मेनलैंड से दिल से जुड़ेंगे। हम साथ में भी रहेंगे और ताकत के साथ रहेंगे। चीन बॉर्डर में भी एयर और इंटरनेट कनेक्टिविटी चाहिए। धन्यवाद।

श्री जिया उर रहमान (सम्भल) : सभापति महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र सम्भल की विधान सभा कुंदरकी के ब्लॉक मूंडापांडे में एक एयरपोर्ट का उद्घाटन वर्ष 2014 में किया

गया था। केवल वहीं का ही नहीं, अपितु कई एयरपोर्ट्स का उद्घाटन वोटों को साधने की वजह से और कई बार डेट पड़ चुकी थी कि अब उद्घाटन हो रहा है। लेकिन पांच-छ: डेट पड़ने के बाद उद्घाटन हुआ। लेकिन अफसोस है कि उद्घाटन हुए भी चार महीने हो गए हैं, लेकिन कोई भी फ्लाइट मुरादाबाद से उड़कर कहीं नहीं गयी है। सम्भल भी हैंडीक्राफ्ट का एक बहुत बड़ा हब है, वहां इसका काम होता है और एक्सपोर्ट भी होता है। मुरादाबाद में भी पीतल की बहुत बड़ी बस्ती है। वहां से काफी सारा सामान बनकर एक्सपोर्ट होता है। अगर वहां पर एयरपोर्ट जल्दी से जल्दी शुरू हो जाता है तो यकीनन वहां के हर वर्ग तथा समाज के लोगों को एक बहुत बड़ा बेनिफिट मिलेगा।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि उसको हवा-हवाई नहीं बनाया जाए। वहां से जल्दी से जल्दी फ्लाइट्स को शुरू किया जाए। फ्लाट्स सिर्फ दो-तीन जगह ही नहीं, बल्कि इस चीज का ध्यान रखा जाए कि जिस तरह से सम्भल और मुरादाबाद से सामान एक्सपोर्ट हो रहा है तथा वे रेवेन्यू दे रहे हैं, उस हिसाब से वहां ज्यादा से ज्यादा जगहों से फ्लाइट्स की शुरूआत होनी चाहिए।

माननीय प्रधान मंत्री जी का एक नारा था और हमारे एक सहयोगी भी कह रहे थे कि हवाई चप्पल पहनने वाला भी हवाई यात्रा कर सकेगा तो मैं यह कहूंगा कि आज वह हवाई चप्पल पहनने वाला नारा भी हवाई हो गया है। यकीनन इतने महंगे टिकट्स होने के बाद किस तरह से हमारा कोई नागरिक सफर कर सकता है?

आप लोग निजीकरण पर ज्यादा भरोसा करते हैं। आपने सरकारी इंडियन एयरलाइन को बेच दिया। एयरपोर्ट्स को प्राइवेट करते जा रहे हैं। इससे प्राइवेट कंपनीज़ अपनी मनमर्जी से दोगुना-तिगुना किराया कर देती हैं। उसका आम आदमी आसानी से भुगतान नहीं कर सकता है। अगर वह किसी वजह से अपने टिकट को कैंसिल करना चाहता है तो नाम मात्र का पैसा उसे वापस मिलता है। इसलिए मेरी गुजारिश है कि एक ऐसी पॉलिसी बनाई जानी चाहिए, जिससे इन लोगों की मनमर्जी नहीं चल सके। आप लगातार निजीकरण करते जा रहे हैं। आपका निजीकरण में ज्यादा विश्वास है इसलिए मैं गुजारिश करूंगा कि आने वाले समय में, चूँकि जो एक इंडियन एयरलाइन थी, वह भारत

की पहचान थी, उसको तो आपने खत्म कर दिया, लेकिन मैं उम्मीद करता हूँ कि आने वाले समय में आप और किसी एयरपोर्ट का निजीकरण नहीं होने देंगे। खासतौर पर एयरपोर्ट्स के अंदर खाने-पीने की जो चीजें होती हैं, अगर कोई नागरिक सफर कर रहा हो तो उसको खाने-पीने की चीजें लेने के लिए कई बार सोचना पड़ता है।

सभापति महोदय, मेरी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से दरख्वास्त है कि इस चीज पर भी पॉलिसी बनाई जाए और इस पर कंट्रोल होना चाहिए कि अगर कोई व्यक्ति सफर कर रहा है तो खाने-पीने की चीजों के दामों पर एक लिमिट होनी चाहिए तथा उनके दाम अनावश्यक नहीं बढ़ाने चाहिए। मैं अपनी बात को यहीं पर समाप्त करता हूँ।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इस उम्मीद के साथ कि मैं माननीय मंत्री जी का इन बातों पर संज्ञान दिला सकूँ कि वे मेरी बात पर गौर करते हुए मुरादाबाद, सम्भल का जो एयरपोर्ट है, उसे जल्दी से जल्दी शुरू करवाने का काम करेंगे।

[جناب ضیاءالرحمان (سنبھل): محترم چیرمین صاحب، میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا۔

چیرمین صاحب، میں آپ کے ذریعہ سے محترم منتری جی سے کہنا چاہتا ہوں کہ میرے لوک سبھا پارلیمانی حلقہ سنبھل کی وِدھان سبھا کُندرکی بلاک مُنداپاندے میں ایک ائر پورٹ کا اُدگھاٹن سال 2014 میں کیا گیا تھا۔ صرف وہی کا نہیں، ابھی تو کئی ائرپورٹس کا اُدگھاٹن ووٹوں کو سادھنے کی وجہ سے اور کئی بار ڈیٹ پڑ چُکی تھی کہ اب اُدگھاٹن ہو رہا ہے۔ لیکن پانچ چھہ ڈیٹ پڑنے کے بعد اُدگھاٹن ہوا۔ لیکن افسوس ہے کہ اُدگھاٹن ہوئے بھی چار مہینے ہو چکے ہیں، لیکن کوئی بھی فلائٹ مرادآباد سے اُڑ کر کہیں بھی نہیں گئی ہے۔

سنبھل بھی ہینڈی کرافٹ کا ایک بہت بڑا ہب ہے، وہاں اس کا کام ہوتا ہے اور ایکسپورٹ ہوتا ہے۔ مرادآباد میں بھی پیتل کی ایک بہت بڑی بستی ہے۔ وہاں

سے کافی سارا سامان بن کر ایکسپورٹ ہوتا ہے۔ اگر وہاں پر ائرپورٹ جلد سے جلد شروع ہو جاتا ہے تو یقیناً وہاں کے ہر طبقے اور سماج کے لوگوں کو ایک بہت بڑا بینیفِٹ ملے گا۔ محترم چیرمین صاحب، میں آپ کے ذریعہ سے کہنا چاہتا ہوں کہ اس کو ہوا ہوائی نہیں بنایا جائے، وہاں سے جلدی سے جلدی فلائٹ کو شروع کیا جائے۔ فلائٹ صرف دو۔تین جگہ ہی نہیں، بلکہ اس بات کا دھیان رکھا جائے کہ جس طرح سے سنبھل اور مرادآباد سے سامان ایکسپورٹ ہو رہا ہےاور وہ ریوینو دے رہے ہیں، اس حساب سے وہاں زیادہ سے زیادہ جگہوں سے فلائٹس کی شروعات ہونی چاہئیے۔

محترم وزیرِ اعظم صاحب کا ایک نارہ تھا اور ہماری ایک سہوگی بھی کہہ رہے تھے کہ ہوائی چپل پہننے والا بھی ہوائی یاترا کر سکے گا تو میں یہ کہوں گا کہ آج وہ ہوائی چپل پہننے والا نارا بھی ہوائی ہو گیا ہے۔ یقیناً اتنے مہنے ٹکٹس ہونے کے بعد کس طرح ہمارا کوئی شہری سفر کر سکتا ہے؟

آپ لوگ نجی کرن پر زیادہ بھروسہ کرتے ہیں۔ آپ نے سرکاری انڈین ائر لائن کو بیچ دیا۔ ائرپورٹس کو پرائیوٹ کرتے جا رہے ہیں۔ اس سے پرائیویٹ کمپنیز اپنے من مرضی سے دوگنا تیگنا کرایہ کر دیتی ہیں۔ اس کا عام آدمی آسانی سے بھُگتان نہیں کر سکتا ہے۔ اگر وہ کسی وجہ سے اپنے ٹکٹ کو کینسل کرنا چاہتا ہے تو نام ماتر کا پیسہ اسے واپس ملتا ہے۔ اس لئے میری گزارش ہے کہ ایک ایسی پولیسی بنائی جانی چاہئیے، جس سے ان لوگوں کی من مرضی نہیں چل سکے۔ آپ لگاتار نجی کرن کرتے جا رہے ہیں۔ آپ کا نجی کرن میں زیادہ بھروسہ ہے اس لئے میں گزارش کروں گا کہ آنے والے وقت میں، چونکہ جو ایک انڈین ائر لائن تھی، وہ بھارت کی پہچان تھی، اس کو تو آپ نے ختم کر دیا، لیکن میں امید کرتا ہوں کہ آنے والے وقت میں آپ اور

کسی ائرپورٹ کا نجی کرن نہیں ہونے دیں گے۔ خاص طور پر ائرپورٹس کے اندر کھانے پینے کی جو چیزیں ہوتی ہیں، اگر کوئی ناگرِک سفر کر رہا ہو تو اس کو کھانے پینے کی چیزیں لینے کے لئے کئی بار سوچنا پڑتا ہے۔

چیرمین صاحب، میری آپ کے ذریعہ سے محترم منتری جی سے درخواست ہے کہ اس چیز پر بھی پالیسی بنائی جائےاور اس پر کنٹرول ہونا چاہئیے کہ اگر کوئی انسان سفر کر رہا ہے تو کھانے پینے کی چیزوں کے داموں پر ایک لِمِٹ ہونی چاہئیے۔ اور ان کے دام غیر ضروری نہیں بڑھنے چاہئیے۔ میں اپنی بات کو یہی ختم کرتا ہوں۔ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا، اس امید کے ساتھ کہ میں محترم منتری جی کا ان باتوں پر دھیان دلا سکوں کہ وہ میری باتوں پر غور کرتے ہوئے مرادآباد، سنبھل کا جو ائرپورٹ ہے، اسے جلد سے جلد شروع کروانے کا کام کریں۔]

श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर) : माननीय सभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बहुत ही महत्वपूर्ण विषय, भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर दिया है।

मान्यवर, मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने 10 सालों में पूरे देश का कायाकल्प कर दिया और आज दुनिया में हम हर जगह पर नम्बर एक पर आने के लिए आगे आ गए हैं। जहां पर हमारे बहुत कम एयरपोर्ट्स थे, आज वे दोगुने हो गए हैं। इतने लंबे समय के बाद एक्ट में जो परिवर्तन होना चाहिए था, वह परिवर्तन आज हो रहा है। साथ ही मैं माननीय मंत्री राममोहन नायडू किंजरापु जी को भी बधाई देता हूँ। वे छोटी उम्र में ही इतना अच्छा काम कर रहे हैं। वे बहुत कॉन्फिडेंस से हर चीज को बताते हैं। मैं आज प्रश्न काल में उनका उत्तर देने का स्टाइल देख रहा था। उन्होंने पूरी तरह से सेटिस्फेक्ट्री उत्तर दिए। मैं इसके लिए भी उन्हें बधाई देता हूँ।

मान्यवर, मैं अपनी ट्रेजरी बेंच के साथ अपने आप को सम्बद्ध करता हूँ, क्योंकि इतना समय नहीं है। आपकी तरफ से मुझे बहुत लिमिटेड समय दिया गया है। मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन मांगें आपके सामने रखना चाहता हूँ और आपके माध्यम से सरकार से गुजारिश करता हूँ कि ये अतिशीघ्र पूरी हो जाएंगी। माननीय गोविंद बल्लभ पन्त जी, आपने नाम सुना होगा कि वे पहली सरकार में गृह मंत्री के रूप में रहे थे, उनके नाम पर पंतनगर बसा है। वहीं पर मेरी कॉन्स्टिटुएंसी नैनीताल-ऊधमसिंह नगर में एक छोटा सा एयरपोर्ट बन रहा है, जहां से कभी एक जहाज तो कभी दो जहाज जाते हैं, परंतु वह इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनने के लिए पूरी योग्यताएं रखता है। उसके लिए उत्तराखण्ड की सरकार को मैं बधाई देना चाहता हूँ कि हमारी सरकार ने तथा माननीय मुख्य मंत्री जी ने उसके लिए पूरी जमीन भी दे दी है।

वहां पर केन्द्र के अधिकारियों का दौरा भी हो चुका है। वहां सारी चीजें बन गई हैं। जो जमीन की कमी थी, उसकी भी पूर्ति हो गई है। मैंने माननीय मंत्री जी से वार्ता भी की है। आज मैं पुन: इस सदन के माध्यम से कह रहा हूं कि वह जितनी जल्दी बन जाएगा, उतनी जल्दी सुविधाएं मिलेंगी, क्योंकि पर्यटन के क्षेत्र में इस एयरपोर्ट के चलने से बूम आ जाएगी। नैनीताल, बगल में नीम करौली महाराज का आश्रम है, नौकुचिया ताल है, नल-नील ताल है, दमयंति ताल है, सात ताल है, भीम ताल है, रानीखेत, अल्मोड़ा, चितई, गोलू देव, जागेश्वर धाम, पिथौरागढ़, चम्पावत के पर्यटक स्थल, मायावती आश्रम, बाणासुर का किला, आदि कैलाश और कैलाश मानसरोवर, यहां जाने वालों का तांता लगा रहता है। इसलिए इस एयरपोर्ट का अतिशीघ्र बनना बहुत ही आवश्यक है। हम लोगों ने एन ऑटोबायोग्राफी ऑफ योगी, योगी कथामृत पढ़ी होगी। पांडुखोली नामक जगह पर अल्मोड़ा में वह केव है, जहां पर महावतार बाबा जी ने लाहिड़ी महाशय को योग की दीक्षा दी और वह दुनिया में फैला। इसलिए देश और दुनिया से वहां आने वालों का तांता लगा रहता है। अगर दिल्ली में जहाज को खड़ा करने का मौका नहीं मिला तो हम वहां 35 मिनट में पहुंच जाते हैं। हम वहां पर जहाज रोकने के लिए हवाई अड्डा भी बना सकते हैं। वहां पर कार्गो प्लेन भी चल सकता है। वहां पर हर चीज की सुविधा है। इसी तरह से देहरादून में पहला जहाज चालू किया था। माननीय खंडूरी जी

मुख्य मंत्री थे। ऐसा लगता था कि वह चलेगा ही नहीं, लेकिन आज वहां से देश भर में डेढ़ दर्जन फ्लाइट्स जा रही हैं। पहले जब हम जहाज चलाते थे तो हम पैसेंजर्स के फेयर की आधी कीमत देते थे और आधा पैसेंजर्स देते थे। आज हम एविएशन कंपनी को आरसीएस योजना के अंतर्गत तीन-साढ़े तीन सौ करोड़ रुपए देते हैं, जो जहाज चलाते हैं। अगर 70 सीट्स वाला जहाज चल रहा है और अगर आज उसे 45-50 पैसेंजर्स मिले तो रेस्ट सीट्स की फेयर हम अदा करते हैं। जो कह रहे हैं कि हवाई चप्पल पहनने वालों को हवाई जहाज से चलने की बात कही गई थी, वे कहां हैं? जो यह पूछते हैं, उनसे मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि कृपया पूरी तरहे से देखें, अपनी नॉलेज को अपडेट करें, तो आपको पता लगेगा कि अभी तक हमने कितने सौ करोड़ रुपए दे दिए हैं।

मान्यवर उत्तराखंड राज्य चाइना और नेपाल बॉर्डर से लगा हुआ है। वर्ष 1962 के बाद तीन जिले बने – पिथौरागढ़, उत्तरकाशी और चमोली। तीनों जगहों में उत्तरकाशी के चिन्यालीसौड़, चमोली के गौचर और पिथौरागढ़ के नैनी सैनी में हमारे हवाई अड्डे बने हैं, परंतु वे चालू नहीं हो पा रहे हैं।

मान्यवर, इनका सामरिक महत्व भी है। उस महत्व को समझने की आवश्यकता है, मेरे बोलने की आवश्यकता नहीं है। क्योंकि ये चालू होंगे तो बेवक्त, वक्त काम आने वाले हैं। आज भी आपदा में हमारे हेलीकॉप्टर्स जाते हैं और कई रेसक्यू होते हैं। वे काम आते हैं। भविष्य में, ये हमारे लिए मील के पत्थर साबित हो सकते हैं। इनको प्रारंभ करना बहुत जरूरी है। चार धाम में, यमुनोत्री, गंगोत्री, केदारनाथ जी, बदरीनाथ जी, पंच प्रयाग, पंच बदरी, पंच केदार, इनके इतिहास को जानने का मौका देश और दुनिया को मिलेगा। भगवान शिव ने माता पार्वती जी से शादी की। वहां त्रियुगी नारायण में अग्नि आज भी जल रही है। देश और दुनिया के बड़े-बड़े लोग वहां आकर अपने बच्चों की शादी करते हैं। यह भी एक पर्यटक स्थल है। ठीक तरह से संचालन नहीं होने से जो ऊपरी स्टेज पर हमारे एयरपोर्ट्स हैं, वहां हवाई जहाज नहीं चलने से कई लोग आने से रुक जाते हैं। इसलिए इनको भी देखना बहुत जरूरी है।

मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि उत्तराखंड राज्य में जहां-जहां पर भी हमारे एयरपोर्ट्स हैं, उनका तत्काल प्रभाव से सुधारीकरण करके, उनका चालन प्रारंभ किया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : सभापति जी, मैं आपका अत्यंत आभारी हूं कि आपने मुझे माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 के समर्थन में बोलने का अवसर दिया है।

<u>20.00 hrs</u>

हमारे माननीय सदस्यों ने बहुत विस्तार से कहा है और पहली बार ऐसा एहसास हो रहा है कि आज कहीं न कहीं जहां देश में एयरोप्लेन, एयरक्राफ्ट, एयर सर्विस या लोग हवाई जहाज की यात्राएं मानते थे कि शायद वह देश के कुछ एलीट क्लास के लोगों के लिए हैं। यह कल्पना से भी परे था, मीडियम क्लास के लोग हो या मध्यमवर्गीय हो, गरीब की तो कल्पना से भी परे था। जिस तरह से अभी नॉर्थ ईस्ट के साथी बोल रहे थे या हमारे रूडी साहब ने विस्तार से सारी बातें कही या हमारे प्रतिपक्ष के भी साथियों ने भी कहा कि आखिर मांग चाहे संभल में हो, तो भी उठ रही है, निशिकांत जी के गोड्डा की बात हो या कन्याकुमारी से कश्मीर तक की बात हो। आज आप कुछ कहें, लेकिन यह इस बात को साबित करता है कि Railway is considered to be the lifeline of the country. पिछले 10 वर्षों में रेल की तरह हवाई जहाज भी देश की लाइफ लाइन बन चुका है। इसके लिए मैं अपनी सरकार को बधाई देना चाहता हूं। आज आप देखिये, सभी तो कह रहे हैं कि जहाज में टिकट नहीं मिलता है। फ्लेक्सी फेयर होता क्यों है? जब जहाज की ऑक्युपेंसी बढ़ने लगती है तो वह फ्लेसी फेयर लागू करते हैं और उस पर एक चर्चा होती है।

आज आप यह विधेयक लेकर आए हैं। इसके पहले जो एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 था, उस एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 को आज यह रिप्लेस कर रहा है। उस एक्ट को ही रिप्लेस कर रहा है। आपने देखा होगा कि कोलोनियल या ब्रिटिशर्स ने जो कानून बनाए थे, आज आपने सुबह ही देखा कि वह कानून जो रिडेंडन्ट हो चुका था, उसको रिपील करने के लिए लाए, उसका भी विरोध हो रहा था। अंग्रेज या ब्रिटिशर्स ने हम पर रूल करने के लिए एक्ट बनाए थे। यह विडम्बना है कि आज तक

वह कानून चल रहा था। मैं इस बात की भी बधाई दूंगा कि आज उस एयरक्राफ्ट एक्ट, 1934 को रिप्लेस करके हमारी सरकार भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 लेकर आ रही है। वह अपने आप में एक कॉम्प्रिहैंसिव विधेयक है। इसके लिए भी मैं बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं। मैं इसलिए बधाई देना चाहता हूं कि आखिर जो नया एक्ट आ रहा है, वह किसलिए आ रहा है? जो नया एक्ट आ रहा है, वह रेगुलेट करेगा। अभी तक इसमें रेगुलेट करने के लिए, सिविल एविएशन सेक्टर के रेगुलेशन के लिए कोई ऐसी अथॉरिटी नहीं थी। एक डीजीसीए था। लेकिन इस बार हम देश में इस एक्ट के साथ तीन स्टेच्युटरी अथॉरिटी बनाने जा रहे हैं, जिनका इस कानून के अंतर्गत एक दायित्व होगा। The Directorate General of Civil Aviation will perform the regulatory functions and oversee the safety issues. यह काम डीजीसीए का था। हम एक स्टेच्युटरी अथॉरिटी इस्टेब्लिश करेंगे। The Bureau of Civil Aviation Security will oversee the security issues. हम एक स्टेच्युटरी अथॉरिटी बनाने जा रहे हैं। The Aircraft Accident Investigation Bureau will be there for investigating the aircraft accidents. हम इस तरह की तीन स्टेच्युटरी अथॉरिटी को बनाने जा रहे हैं। इससे गवर्नमेंट ऑफ इंडिया कम से कम इस पूरे सिविल एविएशन के सेक्टर को रेगुलेट कर सकती है, डायरेक्शन दे सकती है और उसको रिव्यू कर सकती है, जिससे देश के यात्रियों की सुरक्षा हो सके। मैं ज्यादा नहीं कहना चाहता हूं। लेकिन जिस तरीके से मैंने प्रारम्भ में जो बात कही थी, उसके लिए आप देखिये कि किस तरह का इस सेक्टर में ग्रोथ हो रहा है। कोविड के बाद पूरी दुनिया में, मैं तुलना नहीं करना चाहता हूं, लेकिन अगर हम अपने देश में देखें तो जो पैसेंजर्स हैं, जहां पिछले सालों में कहा जा रहा था कि 27 परसेंट ग्रोथ अगर किसी सेक्टर में है, तो देश के इस सिविल एविएशन सेक्टर में है, जो दुनिया का अपने आप में एक रिकॉर्ड सेक्टर है। आज वह 27 परसेंट से बढ़कर कितना हो गया? From January to September, 2023, the domestic airlines carried 112.86 million passengers with an increase of 29.10 per cent. हम सिविल एविएशन में 27 से 29.10 परसेंट पर आ गए हैं। यह वर्ष 2022 से इंक्रीज हुआ है।

20.04 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

हमारा सौभाग्य है कि मेरे समय अध्यक्ष जी आसन पर आ जाते हैं। जब तक मेरी स्पीच होती है, तब तक मुझे अपनी बात रखने का अवसर भी मिल जाता है। वर्ष 2022 से जो पैसेंजर्स का ट्रैफिक इंक्रीज हुआ है, 87.42 मिलियन पैसेंजर्स, जो वर्ष 2022 में थे, वह वर्ष 2023 में 112.86 मिलियन पैसेंजर्स हुए हैं, जो अपने आप में 29.10 परसेंट का ग्रोथ है। इंटरनेशनल पैसेंजर्स भी हैं। आखिर जो इतनी बड़ी ग्रोथ है, क्या देश का केवल एलीट क्लास चल रहा है? आज देश का मध्यमवर्गीय चल रहा है, देश के स्टूडेंट्स चल रहे हैं, देश के लोग चल रहे हैं, देश के छोटे-छोटे लोग चल रहे हैं। आप देखिये कि आज इंटरनेशनल या देश के हवाई जहाज के अंदर हर तरह का ट्रैफिक मिलता है। यह कहा जा रहा था कि चप्पल पहनने वाला हर जहाज में आप देख सकते हैं। आज चप्पल वाला भी हवाई जहाज की यात्रा कर रहा है और मोदी जी का सपना साकार हो रहा है। Between January and September, 2023, the airlines carried 45.9 million international passengers. इसमें सिग्निफिकेंटली 39.61 परसेंट की ग्रोथ हुई है। जहाँ इस मिनिस्ट्री ने डोमेस्टिक यात्रा में 29.10 परसेंट ग्रोथ की है, वहीं इंटरनैशनल पैसेंजर्स में 39.61 परसेंट इंक्रीज हुई है, जो पिछले समय की तुलना में अपने आप में खास है।

कहने के लिए बहुत-सी बातें थी, लेकिन समाप्त करने का आपका इशारा है। मैं बुद्धिस्ट सर्किट की बात कहना चाहता हूँ। बुद्धिस्ट सर्किट के अंतर्गत वाराणसी में सारनाथ है, जहाँ पर उन्होंने अपने लोगों को पहली बार प्रीच किया, बोध गया है। तीसरा, कुशीनगर है। सारनाथ में भी एयरपोर्ट बन गया है। कुशीनगर में भी एयरपोर्ट बन गया है, यह हमारी सरकार में ही बना है। प्रधानमंत्री जी ने उद्घाटन किया। बोध गया से इंटरनैशनल फ्लाइट्स चलने लगी, सारनाथ से इंटरनैशनल फ्लाइट्स चलने लगी। श्रावस्ती में भी बन गया है, लेकिन देश के 5 महत्वपूर्ण स्थान हैं, जो गौतम बुद्ध से जुड़े हुए हैं। गौतम बुद्ध की प्रासंगिकता न केवल भारत में है, बल्कि आज देश का एक बड़ा रिलीजन है, चाहे साउथ-ईस्ट एशिया, जापान, थाईलैंड, सिंगापुर, इंडोनेशिया, मलेशिया,

श्रीलंका, चाइना हो, इन देशों के लोग इनको भगवान मानते हैं। यहाँ से लोग भगवान बुद्ध के जन्म स्थान पर भी आते हैं। बोध गया में पीपल के पेड़ के नीचे, जहाँ उनको ज्ञान प्राप्त हुआ, वे लोग वहाँ जाते हैं। वहाँ से उस वृक्ष का पत्ता लेकर जाते हैं। हम सौभाग्यशाली हैं कि सिद्धार्थनगर में, गौतम बुद्ध का जन्म स्थान कपिलवस्तु में हुआ, जो राजा शुद्धोधन की राजधानी थी। जब उन्होंने ज्ञान के लिए राजमहल त्यागा, तो गौतम बुद्ध ने 29 वर्षों तक जहाँ समय व्यतीत किया, वह सिद्धार्थनगर-कपिलवस्तु में किया।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वे इस पर विचार कर लें। वे हमको केवल एक बार समय दे दें, एक बार वे वहाँ चलें। आज पूरी दुनिया के लोग बुद्ध सर्किट की तरफ आकर्षित हैं। आज सभी जगहों पर हवाई अड्डे बन गये, लेकिन सिद्धार्थनगर में, जहाँ गौतम बुद्ध पैदा हुए, वहाँ अभी तक हवाई अड्डा नहीं बना है। वहाँ पर स्टेट गवर्नमेंट ने हेलीपैड बनाने की बात कही है। स्टेट गवर्नमेंट ने जो हेलीपैड बनाने का फैसला लिया है, वहाँ से बुद्धिस्ट सर्किट को कनेक्ट करके हेलिकॉप्टर से, जो लोग भी बौद्ध धर्म को मानने वाले हैं, उनको हम सुविधाएं दें।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से चाहता हूँ कि वे इस पर विचार करें। बुद्धिस्ट सर्किट आज दुनिया में सबसे बड़ी सर्किट है। प्रधानमंत्री जी कहते हैं कि दुनिया ने तो युद्ध दिया, लेकिन हमने बुद्ध दिया। 'बुद्ध' से तात्पर्य है कि शांति दी, अहिंसा, ममता और करूणा का संदेश दिया। आज गौतम बुद्ध सर्किट, जिसकी प्रासंगिकता है, जिससे हमें फॉरेन रेवेन्यू भी मिलेगा। इसलिए हम चाहते हैं कि जहाँ आप कृषि उड़ान की बात कर रहे हैं, 'उड़ान' यात्रा की बात कर रहे हैं, वहीं बुद्धिस्ट सर्किट के पाँच स्थानों की कनेक्टिविटी को भी आप जोड़ें ताकि बुद्धिस्ट सर्किट के लोग आ सकें। आज आप नॉर्थ-ईस्ट तक एयर से जोड़ रहे हैं। 'कृषि उड़ान' के तहत हिली एरियाज, नॉर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स, ट्राइबल एरियाज हों, ऐसे 58 एयरपोर्ट्स को आप जोड़ चुके हैं, जिसमें नॉर्थ-ईस्ट के 25 हिली एरियाज हैं, अदर्स रीजन के भी हैं।

माननीय अध्यक्ष : अब कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री जगदम्बिका पाल: मैं समझता हूँ कि जहाँ रेगुलेशन के साथ-साथ जो डिजिटल किया गया है, आप उसमें देखें कि आज लोगों को बहुत-से कामों के लिए एयरपोर्ट पर नहीं जाना पड़ता है। कम से कम 35 लाख पैसेंजर्स ऐसे हैं, जो घर से ही ऑनलाइन बोर्डिंग कर देते हैं। फेशियल रिकग्निशन टेक्नोलॉजी डेवलप हुई है, उसके माध्यम से कांटैक्टलेस प्रॉसेस हो गया है, जैसे बैंक में कांटैक्टलेस, सीमलेस प्रॉसेस शुरू हुआ है। उसी तरह से, 13 एयरपोर्ट्स पर 'डिजी यात्रा' की सुविधा थी, जिसमें लखनऊ भी आ गया है। मैं उसके लिए मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। इसमें 91 लाख पैसेंजर्स ने रजिस्टर किया है। 1 नवम्बर, 2023 तक 4,56,910 पैसेंजर्स ने यात्रा की है। दुनिया में यह भी अपने आप में एक रेकॉर्ड है।

मैं बहुत सारी बातें कहता, लेकिन आपने समाप्त करने के लिए कह दिया है। मैं आपका आभारी हूँ। लेकिन एक बार माननीय मंत्री जी से आप कह दें कि बुद्धिस्ट सर्किट बहुत ही महत्वपूर्ण है। वे एक बार सिद्धार्थनगर चलें और यह काम करें। मैं इसका समर्थन करता हूँ।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री आनंद भदौरिया (धौरहरा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे भारतीय वायुयान विधेयक, 2024 पर अपनी बात रखने का अवसर प्रदान किया। मैं हमारे नौजवान मंत्री जी को बधाई दूंगा। वे भी साइकिल वाले हैं, हम लोग भी साइकिल वाले हैं। वे इस क्षेत्र में कुछ करने का जज़्बा रख रहे हैं। इसके लिए वे निश्चित रूप से बधाई के पात्र हैं।

आदरणीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि देश की एक बहुत बड़ी आबादी अब अपने यातायात के लिए वायुयान का प्रयोग कर रही है। हर आदमी की इच्छा है कि वह हवाई जहाज में उड़े।

अध्यक्ष जी, मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इंटरनैशनल मानकों के अनुसार सुरक्षा के इंतजाम किए जाएं। जिस हिसाब से एयरपोर्ट्स पर भीड़ बढ़ रही है, कभी-कभी तो हम लोगों को भी बैठने की जगह नहीं मिलती। इसलिए, बैठने की भी पर्याप्त व्यवस्था की जाए। इसके साथ ही साथ मैं आपके समक्ष किराए का विषय भी रखना चाहूंगा। जब आप किसी काउंटर से

टिकट कराएंगे, तो किराया अलग है और किसी प्राइवेट एजेंट से टिकट कराएंगे, तो किराया अलग है। अगर आप आईआरसीटीसी से टिकट कराएंगे, तो अलग किराया है । इस पर भी एक व्यवस्था माननीय मंत्री देने का काम करें ।

साथ ही साथ मैं अपने क्षेत्र के बारे में कहूंगा । लखीमपुर में पलिया हवाई पट्टी है । वह बहुत दिनों से बनी हुई पड़ी है, उस पर भी यातायात शुरू हो, इसके लिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूं । इटावा में आदरणीय नेताजी ने, माननीय श्री मुलायम सिंह यादव जी ने सैफई हवाई पट्टी का निर्माण कराया था । उस पर भी तमाम सुविधाएं देने की जरूरत है । मैं आपसे मांग करता हूं कि सैफई हवाई पट्टी पर आप तमाम, जो जरूरत की चीज़ें हैं, व्यवस्थाएं हैं, उनको कराने का काम करें ।

अध्यक्ष जी, मैं आखिरी बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा । हैलिकॉप्टर सेवा भी एक बड़े स्तर पर शुरू करनी चाहिए । हमारे यहां नैमिषारण्य है । रामचरित्र मानस में तुलसीदास ने लिखा है –

“तीरथ वर नैमिष विख्याता,
अति पुनीत साधक सीधि दाता ।”

उत्तर प्रदेश की सरकार ने भी घोषणा की है कि हम वहां हैलिकॉप्टर सेवा शुरू करेंगे । तमाम जो हमारे पौराणिक स्थल हैं, वहां हैलिकॉप्टर सेवा शुरू की जाए ।

अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही शुक्रवार, दिनांक 9 अगस्त, 2024 को प्रात: 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

20.12 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Friday, August 9, 2024/Sravana 18, 1946 (Saka).

INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website at the following address:

www.sansad.in/ls

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjournment of the House.

Published under Rules 379 and 382 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha (Seventeenth Edition)