



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 62]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 24, 2015/फाल्गुन 5, 1936

No. 62]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 24, 2015/PHALGUNA 5, 1936

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 फरवरी, 2015

दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार

(बारहवां संशोधन) विनियम, 2015

(2015 का 2)

फा. सं. 409-8/2014-एनएसएल-I.—भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 (1997 का 24) की धारा 11 की उप-धारा (1) के खंड (ख) के उप-खंड (ii), (iii) एवं (iv) के साथ पठित धारा 36 के अधीन इसको प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण एतद्वारा दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार विनियम, 2003 (2003 का 4) संशोधित करने के लिए आगे निम्नलिखित विनियम बनाता है, नामतः :-

| |
|---|
| 1. (1) ये विनियम दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार (बारहवां संशोधन) विनियम, 2015 (2015 का 2) कहे जाएंगे। |
| (2) वे 1 मार्च, 2015 की तिथि के प्रभाव से लागू होंगे। |
| 2. दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार विनियम, 2003 (2003 का 4) की अनुसूची-II में पैराग्राफ-(क), तालिका-1 में "0.65 रुपये प्रति मिनट की अधिकतम सीमा" शब्दों और संख्याओं के स्थान पर, "0.35 रुपये (पैंतीस पैसे) प्रति मिनट की अधिकतम सीमा" शब्द और संख्याएं प्रतिस्थापित की जाएंगी। |

सुधीर गुप्ता, सचिव

[विज्ञापन-III/4/असा./142/14]

टिप्पणी 1:- मूल विनियम फा.सं. 409-5/2003-एफएन दिनांक 29.10.2003 (2003 का 4) के माध्यम से प्रकाशित किए गए थे और बाद में अधिसूचना सं. --- द्वारा संशोधित किए गए थे :

- (i) 409-5/2003-एफएन दिनांक 25.11.2003 (2003 का 5) (प्रथम संशोधन);
- (ii) 409-5/2003-एफएन दिनांक 12.12.2003 (2003 का 6) (द्वितीय संशोधन);
- (iii) 409-5/2003-एफएन दिनांक 31.12.2003 (2003 का 7) (तृतीय संशोधन);

939 GI/2015

(1)

- (iv) 409-8/2004-एफएन दिनांक 06.01.2005 (2005 का 1) (चौथा संशोधन);
- (v) 409-8/2004-एफएन दिनांक 11.04.2005 (2005 का 7) (पांचवां संशोधन), जो अपील सं. 7 वर्ष 2005 में माननीय टीडीसैट द्वारा इसके आदेश दिनांक 21.09.2005 के माध्यम से रद्द कर दिया गया है;
- (vi) 409-5/2005-एफएन दिनांक 23.02.2006 (2006 का 1) (छठा संशोधन);
- (vii) 409-5/2005-एफएन दिनांक 10.03.2006 (2006 का 2) (सातवां संशोधन);
- (viii) 409-2/2007-एफएन दिनांक 21.03.2007 (2007 का 2) (आठवां संशोधन);
- (ix) 409-22/2007-एफएन दिनांक 27.03.2008 (2008 का 2) (नौवां संशोधन);
- (x) 409-12/2008-एफएन दिनांक 09.03.2009 (2009 का 2) (दसवां संशोधन);
- (xi) 409-8/2014-एनएसएल-। दिनांक 23.02.2015 (2015 का 1) (ग्यारहवां संशोधन);

टिप्पणी. 2. व्याख्यात्मक ज्ञापन में दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार (बारहवां संशोधन) विनियम, 2015 (2015 का 2) के उद्देश्यों तथा कारणों की व्याख्या की गई है।

“दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार (बारहवां संशोधन) विनियम, 2015” के लिए व्याख्यात्मक ज्ञापन

भारत में अंतरसंयोजन (आईयूसी) के लिए रूपरेखा

1. प्राधिकरण द्वारा अंतरसंयोजन उपयोग प्रभारों की संरचना दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार (आईयूसी) विनियम, 2003 (2003 का 1) दिनांक 24.01.2003 के माध्यम से स्थापित की गई थी। यह विनियम दिनांक 01.05.2003 से प्रभावी हुआ। पहले वाले विनियम को प्रतिस्थापित करते हुए, एक संशोधित आईयूसी व्यवस्था को ‘दूरसंचार अंतरसंयोजन उपयोग प्रभार विनियम, 2003 (2003 का 4)’ दिनांक 29.10.2003 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था। यह विनियम 01.02.2004 से प्रभाव में आया। इन विनियमों में कैरिज प्रभार दूरी पर आधारित थे।
2. प्राधिकरण ने एक संशोधन विनियम, दिनांक 23.02.2006 को अधिसूचित किया, जिसके माध्यम से कैरिज प्रभारों पर एक अधिकतम सीमा (सीलिंग) नियत की गई थी। कैरिज प्रभार व्यवस्था में परिवर्तन ने दूरसंचार सेवा प्रदाताओं (टीएसपी) को लम्बी-दूरी के टैरिफों को कम करने और देश भर में एक समान एसटीडी टैरिफ की पेशकश करने के लिए, एक सुदृढ़ आधार प्रदान किया।
3. बाद में, वर्ष 2008-09 में एक और आईयूसी समीक्षा की गई। विस्तृत परामर्श प्रक्रिया के आधार पर, प्राधिकरण ने 09.03.2009 को एक संशोधित आईयूसी व्यवस्था अधिसूचित की, जो 01.04.2009 से प्रभावी हुई। संशोधित व्यवस्था के माध्यम से कैरिज प्रभार पर 0.65 रुपये (पैंसठ पैसे) प्रति मिनट की अधिकतम सीमा (सीलिंग) जारी रखी गई और ट्रान्जिट कैरिज प्रभार को संशोधित किया गया एवं इसे 0.20 रुपये (बीस पैसे) प्रति मिनट से कम करके 0.15 रुपये (पन्द्रह पैसे) प्रति मिनट कैरिज किया गया था।
4. आईयूसी व्यवस्था की समीक्षा करने के लिए, प्राधिकरण ने आईयूसी व्यवस्था की इस समीक्षा को देश में नवम्बर, 2014 में प्रारम्भ किया।
5. इस कार्य के पूर्ववर्ती कार्य के रूप में, प्राधिकरण ने 30.04.2014 और 05.06.2014 के परामर्श-पत्रों के माध्यम से वायरलेस एक्सेस प्रदाताओं, वायरलाइन एक्सेस प्रदाताओं और एनएलडीओ को नेटवर्क उपयोग और लागतों से संबंधित सूचनाएं प्रस्तुत करने के लिए कहा। बाद में, प्राधिकरण ने आईयूसी के विभिन्न पहलुओं पर हितधारकों के विचारों को प्राप्त करने के लिए आईयूसी पर एक परामर्श पत्र दिनांक 19.11.2014 जारी किया। हितधारकों को 11.12.2014 तक लिखित टिप्पणियां और 18.12.2014 तक प्रत्युत्तर टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए कहा गया। कुछ हितधारकों के अनुरोध पर, टिप्पणियों और प्रत्युत्तर टिप्पणियों को प्रस्तुत करने की तारीख क्रमशः 22.12.2014 और 29.12.2014 तक बढ़ा दी गई। दो उद्योग संघों, 15 टीएसपी और 47 अन्य हितधारकों से, जिनमें कंपनियां, संगठन, फर्म और व्यक्तियों से लिखित टिप्पणियां प्राप्त हुईं। छह टीएसपी और एक व्यक्ति से प्रत्युत्तर टिप्पणियां प्राप्त हुईं। हितधारकों से प्राप्त टिप्पणियां और प्रत्युत्तर टिप्पणियों को भादूविप्रा की वेबसाइट www.trai.gov.in पर प्रदर्शित किया गया। हितधारकों के साथ दिल्ली में 09.01.2015 को एक खुली चर्चा आयोजित की गई। परामर्श-पत्र दिनांक 19.11.2014 में, प्राधिकरण ने मोबाइल टर्मिनेशन प्रभार (एमटीसी), फिक्सड टर्मिनेशन प्रभार (एफटीसी), अन्तरराष्ट्रीय टर्मिनेशन प्रभार (आईटीसी), घरेलू कैरिज प्रभारों और ट्रान्जिट कैरिज प्रभारों से सम्बन्धित विभिन्न मुद्दों पर हितधारकों के विचारों की मांग की।
6. प्राधिकरण ने एमटीसी, एफटीसी और आईटीसी पर आईयूसी विनियम के एक संशोधन को दिनांक 23.02.2015 को जारी किया है। यह विनियम शेष आईयूसी घटकों अर्थात् कैरिज प्रभार, ट्रान्जिट प्रभार और ट्रान्जिट कैरिज प्रभार से संबंधित है।

(1) घरेलू कैरिज प्रभार

7. भारत में एक्सेस लाइसेन्सधारी लाइसेन्सप्राप्त सेवा क्षेत्र (एलएसए) के अंदर एक्सेस सेवाओं की पेशकश कर सकते हैं। इण्टर-एलएसए कॉलों को किसी राष्ट्रीय लम्बी-दूरी ऑपररेटर (एनएलडीओ) के माध्यम से प्रचालन करना पड़ता है। किसी टीएसपी द्वारा एनएलडीओ को इण्ट्रा-एलएसए कॉलों को वहन करने के लिए लागत को पूरा करने के लिए भुगतान किए जाने वाले प्रभारों को कैरिज प्रभार कहा जाता है।
8. दिनांक 29.10.2003 के मूल विनियम में, भारत के भीतर लम्बी-दूरी की कॉलों के लिए कैरिज प्रभारों को 0-50 किलोमीटर, 50+ से 200 किलोमीटर, 200+ से 500 किलोमीटर और 500 किलोमीटर से अधिक के स्लैबों के लिए क्रमशः रु. 0.20, रु. 0.65, रु. 0.90, रु. 1.10 प्रति मिनट के रूप में निर्दिष्ट किया गया। निर्दिष्ट किए गए कैरिज प्रभारों पर, टीएसपी को लम्बी-दूरी की कॉल के कैरिज प्रभारों के -/+ 10% के भीतर किसी मूल्य का मोलभाव करने की अनुमति थी।
9. कैरिज प्रभारों की समीक्षा की गई और दिनांक 23.02.2006 के विनियम ने 0.65 रु. प्रति मिनट की एक अधिकतम सीमा (सीलिंग) निर्धारित की। इन प्रभारों की वर्ष 2008-09 में फिर से समीक्षा की गई और प्राधिकरण ने 0.65 रु. प्रति मिनट की अधिकतम सीमा को बनाए रखने का निर्णय किया।

10. परामर्श-पत्र में, घरेलू कैरिज प्रभारों को निर्धारित करने के लिए कार्यप्रणाली पर एक विशिष्ट प्रश्न उठाया गया था। हितधारकों से कुछ विशिष्ट भौगोलिक क्षेत्रों के लिए कैरिज प्रभार की किसी अलग अधिकतम सीमा की आवश्यकता और इन भौगोलिक क्षेत्रों को कैसे पहचाना जा सकता है, पर उनकी टिप्पणियां प्रदान करने का अनुरोध भी किया गया।
11. परामर्श प्रक्रिया के दौरान, सेवा प्रदाताओं की राय आम तौर पर यह थी कि विभिन्न भौगोलिक क्षेत्रों के लिए विषम कैरिज प्रभार निर्धारित करने की कोई आवश्यकता नहीं है और कि प्रभार, क्षेत्र विशेष पर निर्भर हुए बिना, देश भर में एक समान होना चाहिए। अधिकांश सेवा प्रदाताओं ने यह प्रस्तुत किया कि घरेलू प्रभार की अधिकतम सीमा को कम किया जाना चाहिए। कुछ सेवा प्रदाताओं ने यह सुझाव दिया कि इसे 0.65 पैसे प्रति मिनट के स्तर पर ही बनाए रखना चाहिए। इन सेवा प्रदाताओं ने यह तर्क दिया कि 0.65 पैसे प्रति मिनट की विद्यमान अधिकतम सीमा का जारी रहना सभी भौगोलिक क्षेत्रों और साथ ही विशिष्ट भौगोलिक क्षेत्रों की आवश्यकता को एक आपसी अनुबन्ध के आधार पर पूरी करेगा। कई अन्य हितधारकों ने यह तर्क दिया कि 0.65 पैसे प्रति मिनट की अधिकतम सीमा को वर्ष 2006 में नियत किया गया था; तब से, एनएलडी खण्ड में और साथ ही एनएलडी ट्रैफिक में प्रतिस्पर्धा में वृद्धि के कारण, कैरिज की लागत नीचे आ गई है। क्षेत्र (सेगमेंट) की इकोनॉमी ऑफ स्केल, नेटवर्क की वास्तुकला में सुधारों, और नेटवर्क उपकरण में प्रगति के कारण से, सम्बद्ध लागतें भी समय के साथ काफी कम हुई हैं। जिन सेवा प्रदाताओं ने कैरिज प्रभारों में अधिकतम सीमा में कमी के लिए तर्क दिया, उनके द्वारा संशोधित कैरिज प्रभारों का मूल्य 0.8 पैसे प्रति मिनट से 0.30 पैसे प्रति मिनट के बीच में था।
12. हितधारकों द्वारा की गई टिप्पणियों और सुझावों की ध्यानपूर्वक जांच की गई है। प्राधिकरण का यह मत है कि टीएसपी द्वारा कैरिज नेटवर्क (अर्थात् एनएलडीओ) को इण्ट्रा-एलएसए वॉयस ट्रैफिक संचालित करने के लिए भुगतान किए जाने वाले घरेलू कैरिज प्रभार एनएलडीओ द्वारा किए गए कार्य के सिद्धान्त पर आधारित होना चाहिए। कैरिज प्रभारों के लिए 65 पैसे प्रति मिनट की अधिकतम सीमा वर्ष 2006 में नियत की गई थी। इसके बाद से, कई घटनाएँ घटित हुई हैं (जैसे उपरोक्त पैरा-11 में सन्दर्भित हैं)। नए टीएसपी ने एनएलडी क्षेत्र में प्रवेश किया है। एनएलडी ट्रैफिक महत्वपूर्ण (सिगनिफिकेंट) रूप से बढ़ गया है। ट्रैफिक में वृद्धि एवं परिणामस्वरूप लागतों की कमी को अनदेखा नहीं किया जा सकता है। इसलिए, प्राधिकरण का मत है कि यह कैरिज प्रभार की समीक्षा करने के लिए एक सुदृढ़ मामला है।
13. बाजार में कैरिज प्रभारों की प्रचलित दर को भी ध्यान में लिया गया था। यह अवलोकन किया गया कि प्रचलित उन दरों में एक बड़ा अंतर है, कुछ एनएलडीओ 9 पैसे प्रति मिनट, जितने कम कैरिज प्रभार की पेशकश करते हैं जबकि कुछ अन्य अधिकतम सीमा अर्थात् 65 पैसे प्रति मिनट लागू करते हैं। दरों में यह अंतर कुछ अत्यधिक ट्रैफिक वाले मार्गों (रूटों) के सापेक्ष भिन्न स्तर की प्रतियोगिता (कॉम्पटीशन) को दर्शाता है, साथ ही दूरदराज क्षेत्रों में कैरिज प्रभार पर ट्रैफिक के न पड़ने वाले प्रभाव को भी दर्शाता है। उसी समय में, जो मूल्य अधिकतम सीमा प्रभार बिन्दु के पास या के बराबर हैं, वे टीएसपी के लिए उपलब्ध विकृत प्रोत्साहन की ओर इंगित करते हैं, विशेष रूप से वे प्रभार, जो ऊर्ध्व रूप से एकीकृत (वर्टीकल इन्टीग्रेटेड) टीएसपी द्वारा अधिक राजस्व को एनएलडीओ परिचालनों में बुक करने के लिए जो, एक्सेस सेवा लाइसेन्सों के विपरीत, स्पेक्ट्रम उपयोग प्रभारों (एसयूसी) को लेवी करने के अन्तर्गत नहीं हैं। उच्च अधिकतम सीमा का सम्भावित दुरुपयोग कैरिज प्रभार व्यवस्था की समीक्षा को प्रेरित करने वाला एक और कारण है।
14. विषय को आगे विश्लेषित करने के लिए, प्रमुख एनएलडीओ के लाभों की जांच की गई।¹ शीर्ष छह एनएलडीओ (बीएसएनएल² के अलावा) की लाभप्रदता कैरी किए गए मिनटों और साथ ही समायोजित की गई सकल आय (एजीआर) द्वारा मापी गई, उनके ध्वनि परिचालनों के लिए गणना की गई। यह पाया गया कि उनका पीबीआईटी मार्जिन (पीबीआईटी/एजीआर) 38-91% है। (तालिका 6)

तालिका-6 : शीर्ष छह एनएलडीओ के पीबीआईटी मार्जिन

| क्र.सं. | सेवा प्रदाता | पीबीआईटी मार्जिन |
|---------|--------------|------------------|
| 1. | एनएलडीओ-1 | 74% |
| 2. | एनएलडीओ-2 | 86% |
| 3. | एनएलडीओ-3 | 91% |
| 4. | एनएलडीओ-4 | 78% |
| 5. | एनएलडीओ-5 | 38% |
| 6. | एनएलडीओ-6 | 55% |

15. लेखांकन पृथक्करण रिपोर्टों (एसआर) में उपलब्ध कराई गई जानकारी का उपयोग करके, आगे का विश्लेषण किया गया। बीएसएनएल सहित शीर्ष सात एनएलडीओ की प्रति मिनट कैरिज लागत (कैरी किए गए मिनटों और साथ ही एजीआर के आधार पर), जिनके द्वारा 2013-14 में एनएलडी ट्रैफिक का

¹ विश्लेषण को वॉयस ट्रैफिक कैरी करने वाले 11 एनएलडीओ के लिए किया गया, जो कैरी किए गए मिनटों और साथ ही एजीआर के अनुसार मार्केट के लगभग 99% का संचालन करते हैं।

² बीएसएनएल की वार्षिक रिपोर्ट 2013-14 यह दर्शाती है कि आधारभूत (बेसिक) सेवाओं और सीएमटीएस सेवाओं से आमदनियों को 2010-11 के दौरान अपनाए गए किसी सूत्र के आधार पर एनएलडी (और आईएलडी) खण्डों के लिए आबंटित किया जाता है। क्षेत्र के लिए वास्तविक आय की जानकारी के अभाव में, बीएसएनएल को तालिका-6 की गणना में शामिल नहीं किया गया है।

लगभग 96% भाग कैरी किया गया, का आंकलन किया गया। इन 7 एनएलडीओ की प्रति मिनट लागत (पूंजी व्यय और परिचालन व्यय जोड़ के) 3 पैसे प्रति मिनट और 84 पैसे प्रति मिनट के बीच में और औसत कैरिज प्रभार लगभग 31 पैसे प्रति मिनट है। पूरे उद्योग (11 एनएलडीओ) के लिए, औसत कैरिज प्रभार लगभग 30 पैसे प्रति मिनट है।

16. यह नोट किया गया कि बीएसएनएल को छोड़कर उद्योग के लिए औसत कैरिज प्रभार लगभग 21 पैसे प्रति मिनट था। बीएसएनएल के मामले में कैरिज की उच्चतर लागत के कारणों में से, एक यह है कि बीएसएनएल ट्रैफिक की एक महत्वपूर्ण मात्रा को दूरस्थ और ग्रामीण क्षेत्रों के लिए कैरी करता है। साथ ही, पुराने नेटवर्क से संबंधित अतार्कित लागतों और एनएलडीओ परिचालनों के विरुद्ध बुक की गई कर्मचारी और परिचालन लागतें भी बीएसएनएल द्वारा रिपोर्ट की गई उच्चतर कैरिज लागतों के लिए जिम्मेदार हैं। दिनांक 27.04.2011 को भादूविप्रा द्वारा जारी किए गए आईयूसी पर एक पिछले परामर्श पत्र के प्रतियुत्तर में, बीएसएनएल ने यह प्रस्तुत किया था कि ग्रामीण क्षेत्रों में कैरिज सेवाएं प्रदान करने की लागत आम तौर पर अन्य क्षेत्रों के लिए कैरिज प्रदान करने की लागत का लगभग 1.5 गुना आती है।
17. इस पृष्ठभूमि में, निम्नलिखित कार्यप्रणाली को इण्ट्रा-एलएसए वॉयस ट्रैफिक (कॉलों की कैरिज) को कैरी करने वाले एनएलडीओ की घरेलू कैरिज लागत की गणना के लिए उपयोग किया गया है:-

- (क) फुल्ली एलोकेटिड कॉस्ट (एफएसी) पद्धति का पालन किया गया है।
- (ख) टीएसपी द्वारा प्रस्तुत की गई वर्ष 2013-14 के लिए लेखांकन पृथक्करण रिपोर्ट³, जो एनएलडी सेवा में आय, लागतों और पूंजी निवेश से सम्बन्धित हैं, और अन्य रिपोर्टों/रिटर्नों के डेटा को प्रभार की गणना करने की प्रक्रिया में उपयोग किया गया है।
- (ग) घरेलू कैरिज प्रभार की गणना में, उत्पाद "वॉयस" पर व्यय की गई लागतों पर विचार किया गया है। कैरिज प्रभार की गणना करते हुए गैर-वॉयस सम्बन्धित उत्पादों, अर्थात् लीज पर लिए गए सर्किटों और अन्य, पर व्यय की गई लागतों पर विचार नहीं किया गया है।
- (घ) एनएलडीओ द्वारा की गई बिक्री और विपणन लागतों (अन्य प्रासंगिक लागतों के साथ-साथ) को भी कैरिज प्रभार की गणना में प्रासंगिक माना गया है क्योंकि कोई टीएसपी अपने इण्ट्रा-एलएसए ट्रैफिक को कैरी करने के लिए एनएलडीओ के बारे में निर्णय करने के लिए स्वतंत्र है। इसलिए ये बिक्री और विपणन लागतें प्रासंगिक लागतों का भाग बनाती हैं।
- (ङ) एनएलडी सेवा की एएसआर रिपोर्ट वॉयस सेवाओं के घरेलू कैरिज की आय और लागतों को विभिन्न दूरियों के अनुसार प्रस्तुत नहीं करती है (उदाहरण के लिए, मेट्रो-एलएसए से मेट्रो-एलएसए के लिए या कम विकसित एलएसए में दूरस्थ स्थान के लिए, जैसे कि उत्तर-पूर्व एलएसए)। इसलिए, प्रति मिनट कैरिज प्रभार की गणना को पूरे भारत के लिए एक सम्पूर्ण रूप में किया है न कि कॉल द्वारा तय की गई दूरी के हिसाब से।
- (च) प्रति मिनट कैरिज लागत प्राप्त करने के लिए, प्रासंगिक लागतों और 15 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (आरओसीई) के योग को, एनएलडीओ द्वारा कैरी किए गए मिनटों से विभाजित किया गया है, जिसे नीचे निरूपित किया गया है:-

$$\text{प्रति मिनट कैरिज लागत} = \frac{X_1 + X_2}{Y_M}$$

(लाइसेंस प्रभार के बिना)

Y_M

जहां

X_1 परिचालन लागतों को दर्शाता है;

X_2 नियोजित पूंजी पर वापसी -15% है;

Y_M एनएलडीओ द्वारा कैरी किए गए मिनटों को दर्शाता है।

- (छ) एक्सेस सेवा प्रदाता द्वारा एनएलडीओ को भुगतान की जाने वाली प्रति मिनट कुल कैरिज लागत पर पहुंचने के लिए, लाइसेंस प्रभार (एलएफ) (8%) को प्रति मिनट कैरिज प्रभार (ऊपर (च) में गणना) पर लोड किया गया है:

$$\text{प्रति मिनट कैरिज लागत} = \frac{\text{कैरिज लागत प्रति मिनट (एलएफ के बिना)}}{(100 - \text{एलएफ दर})}$$

(एलएफ सहित)

(100 - एलएफ दर)

- (ज) उपरोक्त कार्यप्रणाली के आधार पर, बीएसएनएल को छोड़कर उद्योग की प्रति मिनट कैरिज लागत 21 पैसे आती है। जब बीएसएनएल को सम्मिलित किया जाता है, तब औसत कैरिज लागत लगभग 30 पैसे आती है, जैसा कि निम्न तालिका में दिखाया गया है:-

³लेखांकन प्रणाली पर रिपोर्टिंग प्रणाली विनियम, 2012 (2012 का 7) के अनुपालन में टीएसपी द्वारा जमा की गई।

तालिका-7

(रु. करोड़ में)

| व्योरे | उद्योग |
|---|--------|
| (क) परिचालन लागतें (अवमूल्यन (डैप्रिशीएशन) सहित) | 7603 |
| (ख) नियोजित पूंजी | 28878 |
| (ग) नियोजित पूंजी पर वापसी (आरओसीई) @ 15% | 4332 |
| (घ) कुल लागत आरओसीई सहित(क+ग) | 11935 |
| (ङ) एनएलडीओ द्वारा कैरी किए गए मिनट (करोड़ में) | 42680 |
| (च) प्रति मिनट कैरिज लागत (आरओसीई सहित) (पैसे में).....(घ/ङ) | 28 |
| एलएफ (8%) को लोड करने के बाद प्रति मिनट कैरिज लागत (पैसे में) | 30 |

18. बीएसएनएल की पूर्व प्रस्तुति (पैरा-16 देखें) को संज्ञान में लेकर ग्रामीण और दूरदराज के क्षेत्रों के लिए कैरिज सेवाएं प्रदान करने की औसत लागत को 0.21 पैसे प्रति मिनट के 1.5 गुने के रूप में लिया जा सकता है, जो लगभग 0.32 पैसे प्रति मिनट आती है। इस सन्दर्भ में, एक उपलब्ध विकल्प ग्रामीण और दूरदराज के क्षेत्रों के लिए एक अलग, उच्चतर अधिकतम सीमा (सीलिंग) को नियत करना है। प्राधिकरण ने यह नोट किया कि दो अलग अधिकतम सीमाओं को नियत करना ग्रामीण और दूरदराज के क्षेत्रों के लिए कॉलों की कैरिज को व्यवहार में महंगा बनाएगा और इन क्षेत्रों के लिए कॉलों को और भी हतोत्साहित करेगा। इसलिए, प्राधिकरण ने एनएलडी कैरिज के लिए एक समान एकल अधिकतम सीमा स्थापित करने के लिए निर्णय लिया, यद्यपि किन्हीं भी ऐसे परिवर्तनों का हिसाब करने के लिए, जो औसत निकालने के कारण या टीएसपी द्वारा विभिन्न लागत आबंटनों से पैदा हो सकते हैं, जैसा ऊपर के पैरा-17 में दर्शाया गया है, एक मार्क-अप नियोजित किया है। प्राधिकरण ने यह पाया कि एक अधिकतम सीमा प्रभार टीएसपी को पर्याप्त गुंजाइश (हेडरूम) और लचीलापन प्रदान करता है, जिससे वे मार्केट की स्थिति के अनुसार एवं संपादित कार्य के आधार पर, वास्तविक अंतरसंयोजन मूल्यों को निर्धारित कर सकते हैं।
19. प्राधिकरण का यह मत है कि क्योंकि कैरिज प्रभारों को किसी अधिकतम सीमा के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है और एनएलडीओ को व्यापार (एनएलडी ट्रेफिक) हासिल करने के लिए एक प्रतिस्पर्धात्मक एनएलडी बाजार में परिचालन करना है, कैरिज प्रभारों के लिए अधिकतम सीमा को प्रति मिनट 35 पैसे पर फिक्सड करना तर्कसंगत होगा (ऊपर निकाली गई कैरिज लागतों पर लगभग 10% का एक मार्क-अप देने के बाद)।
20. कैरिज प्रभार लम्बी-दूरी (एसटीडी) टैरिफों को निर्धारित करने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। कोर नेटवर्क में आईपी के लिए पूर्ण माइग्रेशन सहित, आसन्न प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों को देखते हुए, कैरिज लागत की संरचना के बदलने की भी सम्भावना है। इसलिए, प्राधिकरण ने यह निर्णय किया है कि यह कैरिज प्रभारों के व्यवस्था की, उसके प्रभाव में आने के पश्चात दो साल बाद समीक्षा करेगा, अर्थात्, समीक्षा वित्तीय वर्ष 2017-18 में आरंभ करके, निष्कर्ष पर पहुंचाई जाएगी।

(2) ट्रान्जिट कैरिज प्रभार

21. वर्तमान विनियामक रूपरेखा के अनुसार, सभी टीएसपी का इंटर-एलएसए मोबाइल ट्रेफिक बीएसएनएल की फिक्सडलाइनों को बीएसएनएल के फिक्सडलाइन नेटवर्क में लेवल-II टैक्स पर सौंपा जाता (हैंडओवर) है। लेवल-II टैक्स से एसडीसीए स्तर तक टीएसपी के इस ट्रेफिक को बीएसएनएल द्वारा कैरी किया जाता है और बीएसएनएल टीएसपी पर 15 पैसे प्रति मिनट का एक विनियमित प्रभार लगाता है। परामर्श-पत्र में बीएसएनएल के एएसआर से ट्रान्जिट कैरिज की लागत के डेटा को अलग-अलग करने के साथ-साथ ट्रान्जिट कैरिज प्रभार का आंकलन करने के लिए विधि और लागतों के विवरणों के सम्बन्ध में एक विशिष्ट प्रश्न उठाया।
22. टीएसपी का आमतौर पर यह नज़रिया है कि कोई भी ट्रान्जिट कैरिज प्रभार नहीं होना चाहिए क्योंकि यह लाभार्थी ऑपरेटर (बीएसएनएल) द्वारा ही नेटवर्क का हैंडओवर प्वाइंट तय किया गया है, जिस पर यह अपने नेटवर्क पर समाप्त होने वाली किसी कॉल को स्वीकार करता है; यह केवल एक टर्मिनेशन प्रभार की वसूली कर सकता है। जब एक बार कॉल किसी टर्मिनेटिंग ऑपरेटर को सौंप दी गई है, तब किसी भी अतिरिक्त ट्रान्जिट कैरिज प्रभार की अवधारणा ही नहीं उठती है। इन टीएसपी ने आगे यह प्रस्तुत किया कि बीएसएनएल किसी भी एसडीसीए पर पीओआई प्रदान नहीं करता है और इसने मोबाइल से बीएसएनएल के फिक्सडलाइन हेतु इण्ट्रा-सर्कल कॉलों के लिए टर्मिनेशन के एक मात्र प्वाइंट के रूप में लेवल-II टैक्स को घोषित कर रखा है। एक सेवा प्रदाता ने यह प्रस्तुत किया कि यदि किसी कॉल के लिए एक्सेस नेटवर्क (चाहे मोबाइल या फिक्सड) के उपयोग के लिए प्रभार पहले से ही निर्धारित किया जाता है (अर्थात् फिक्सड टर्मिनेशन प्रभार), तो उसी सेवा के लिए, अतिरिक्त कोई प्रभार नहीं होना चाहिए। इसलिए कि ट्रेफिक सौंपने के बारे में बीएसएनएल द्वारा एकतरफा निर्णय लिया गया है, इन टीएसपी ने आगे यह प्रस्तुत किया कि प्राधिकरण को या तो (क) बीएसएनएल को सभी टर्मिनेटिंग प्वाइंट्स (एसडीसीए) पर कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए आदेश देना चाहिए; ऐसा करने में विफल रहने पर, लेवल-II टैक्स को टर्मिनेशन प्वाइंट्स के रूप में माना जाना चाहिए; या फिर (ख) एक्सेस प्रदाताओं को अपनी इंटर सर्कल लम्बी-दूरी की कॉलों को एसडीसीए पर टर्मिनेट करने लिए निजी एनएलडीओ का उपयोग करने के लिए अनुमति देनी चाहिए। बीएसएनएल सहित, कुछ सेवा प्रदाताओं ने यह प्रस्तुत किया कि ट्रान्जिट कैरिज प्रभार प्रदान करने की लागत को एएसआर में अलग किया जा सकता है क्योंकि दूरी-आधारित डेटा को एएसआर

द्वारा प्राप्त (कैचर) नहीं किया जाता है। एक टीएसपी ने घरेलू लीज सर्किटों (डीएलसी) के लिए भादूविप्रा द्वारा हाल ही फिक्स्ड की गई की अधिकतम सीमा के आधार पर, 2 पैसे प्रति मिनट के एक लागत-आधारित ट्रान्जिट कैरिज प्रभार का अनुमान लगाया है। सेवा प्रदाता ने आगे यह प्रस्तुत किया कि बीएसएनएल अपने पुराने स्विचों को आईपी स्विचों से बदलने जा रहा है, जो ट्रान्जिट कैरिज प्रभार को और कम करेगा।

23. प्राधिकरण ने यह नोट किया कि ट्रान्जिट कैरिज प्रभारों में प्राथमिक मुद्दा, वह टर्मिनेटिंग प्वाइंट है, जिस पर इंटर-एलएसए मोबाइल कॉल्स को फिक्स्ड नेटवर्क पर हैंडओवर किया जाना है। कई सेवा प्रदाताओं ने भी लागू प्रभारों पर ध्यान केन्द्रित करने की बजाय, इन कॉलों के हैंडओवर प्वाइंट पर ध्यान केन्द्रित किया है। प्राधिकरण ने भी यह नोट किया कि विभिन्न प्रकार की कॉलों के हैंडओवर का प्रश्न लाइसेन्स देने की शर्तों और अंतरसंयोजन पर भादूविप्रा के अन्य निर्धारणों का विषय है। विद्यमान आईयूसी विनियम, केवल लागू प्रभारों के साथ संबंध में है, जिसमें कि ट्रान्जिट कैरिज प्रभार भी शामिल है। प्राधिकरण ने यह नोट किया कि इंटर-एलएसए मोबाइल कॉल्स को फिक्स्ड नेटवर्क पर हैंडओवर को भादूविप्रा डिटरमिनेशन दिनांक 08.01.2001 द्वारा निर्धारित किया गया था। इसके बाद, 2001/2002 में, एक समान तरह की धारा को सेल्युलर मोबाइल टेलीफोन सेवा लाइसेंस में भी डाला गया था। भादूविप्रा डिटरमिनेशन दिनांक 08.01.2001 का प्रासंगिक पैरा निम्नानुसार है:—

“पैरा-7 सभी प्रकार की इंटर-सर्कल और इंटर-नेटवर्क कॉल सामान्य रूटिंग पदानुक्रम (हाइराकी) के अनुसार, लेवल-I टैक्स को सौंपी जाती है जो, इसके बाद, आने वाले ट्रैफिक को पदानुक्रम (हाइराकी) में नीचे अर्थात् लेवल-II को और उसके बाद एसडीसीए स्तर पर, स्थानीय नेटवर्क को रूट करता है। इस सामान्य पदानुक्रम को मोबाइल नेटवर्क में प्रारम्भ हुई और किसी फिक्स्ड नेटवर्क में टर्मिनेट हुई कॉलों के लिए पालन किया जाना चाहिए। तथापि, सेल्युलर ऑपरेटर को और अधिक लचीलापन और ट्रैफिक का सहज प्रवाह देने के लिए एलडीसीए में समाप्त होने वाले ट्रैफिक हेतु गेटवे एमएससी को अंतरसंयोजन ढूंढने वाले के अनुरोध पर लेवल-I टैक्स को बायपास करके सीधे लेवल-II टैक्स से जोड़ने के लिए निर्देशित किया जा सकता है। टैक्स के नीचे और टैण्डम लेवल पर भी पीओआई आपसी अनुबन्ध के साथ उपलब्ध कराया जा सकता है।”

24. वास्तव में, इन कॉल्स हैंडओवर को प्रशासित करने वाली व्यवस्था सीएमटीएस लाइसेन्स शर्त का एक भाग बन गई है। बाद में, यद्यपि, यूएस और यूएल लाइसेन्सों में यह शर्त सम्मिलित नहीं थी; फिर भी, क्योंकि कई सीएमटीएस लाइसेन्स परिचालन में थे, इस शर्त पर प्राधिकरण द्वारा दोबारा विचार नहीं किया गया था। इन कॉलों के हैंडओवर प्वाइंट के निर्धारण के बाद से काफी समय बीत गया है। साथ ही, टीएसपी ने बार-बार प्राधिकरण से इंटर-एलएसए मोबाइल कॉल्स को फिक्स्ड नेटवर्क पर हैंडओवर करने के प्वाइंट को बदलने के लिए अनुरोध किया है। प्राधिकरण का यह मत है कि इन कॉलों को हैंडओवर के प्राथमिक मुद्दे का पहले निपटान किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि वर्तमान विनियम प्रासंगिक प्रभारों को निर्धारित करने तक सीमित है। इसलिए प्राधिकरण, इस समय ट्रान्जिट और ट्रान्जिट कैरिज प्रभार के सम्बन्ध में विद्यमान विनियम में संशोधन/समीक्षा करने का प्रस्ताव नहीं करता है। प्राधिकरण इन कॉलों को हैंडओवर प्वाइंट को निर्धारित करने के लिए अलग से एक परामर्श पत्र जारी करेगा।

TELECOM REGULATORY AUTHORITY OF INDIA

NOTIFICATION

New Delhi, the 24th February, 2015

The Telecommunication Interconnection Usage Charges (Twelfth Amendment) Regulations, 2015 (2 of 2015)

File No. 409-8/2014-NSL-I.—In exercise of the powers conferred upon it under section 36, read with sub-clauses (ii), (iii) and (iv) of clause (b) of sub-section (1) of section 11, of the Telecom Regulatory Authority of India Act, 1997 (24 of 1997), the Telecom Regulatory Authority of India hereby makes the following regulations further to amend the Telecommunication Interconnection Usage Charges Regulation, 2003 (4 of 2003), namely:—

- | |
|--|
| 1. (1) These regulations may be called the Telecommunication Interconnection Usage Charges (Twelfth Amendment) Regulations, 2015. |
| (2) They shall come into force on the 1st day of March, 2015. |
| 2. In Schedule II of the Telecommunication Interconnection Usage Charges Regulation, 2003 (4 of 2003), in paragraph (a), in Table-I, for words and figure “Rupees 0.65 per minute” , words and figure, “Rupee 0.35 (thirty five paise) per minute” shall be substituted. |

SUDHIR GUPTA, Secy.

[ADVT.-III/4/Exty./142/14]

Note 1.—The principal regulations were published vide F.No. 409-5/2003-FN dated 29.10.2003 (4 of 2003) and subsequently amended vide notifications Nos. —

- (i) 409-5/2003-FN dated 25.11.2003 (5 of 2003) (First Amendment);
- (ii) 409-5/2003-FN dated 12.12.2003 (6 of 2003) (Second Amendment);
- (iii) 409-5/2003-FN dated 31.12.2003 (7 of 2003) (Third Amendment);
- (iv) 409-8/2004-FN dated 06.01.2005 (1 of 2005) (Fourth Amendment);
- (v) 409-8/2004-FN dated 11.04.2005 (7 of 2005) (Fifth Amendment), which has been set aside by Hon'ble TDSAT vide its Order dated the 21.09.2005 in appeal No. 7 of 2005;
- (vi) 409-5/2005-FN dated 23.02.2006 (1 of 2006) (Sixth Amendment);
- (vii) 409-5-2005-FN dated 10.03.2006 (2 of 2006) (Seventh Amendment);
- (viii) 409-2-2007-FN dated 21.03.2007 (2 of 2007) (Eighth Amendment);
- (ix) 409-22/2007-FN dated 27.03.2008 (2 of 2008) (Ninth Amendment);
- (x) 409-12/2008-FN dated 09.03.2009 (2 of 2009) (Tenth Amendment);
- (xi) 409-8/2014-NSL-I dated 23.02.2015 (1 of 2015) (Eleventh Amendment).

Note 2. The Explanatory Memorandum explains the objects and reasons of The Telecommunication Interconnection Usage Charges (Twelfth Amendment) Regulations, 2015 (2 of 2015).

Explanatory Memorandum to “The Telecommunication Interconnection Usage Charges (Twelfth Amendment) Regulations, 2015”

Framework for IUC in India

1. The framework of Interconnection Usage Charges was established by the Authority through ‘The Telecommunication Interconnection Usage Charges (IUC) Regulation, 2003 (1 of 2003)’ dated 24.01.2003. This Regulation became effective from 01.05.2003. A revised IUC regime was notified through ‘The Telecommunication Interconnection Usage Charges Regulation, 2003 (4 of 2003)’ dated the 29.10.2003 superseding the earlier Regulation. This Regulation came into effect from 01.02.2004. In these Regulations the carriage charges were distance-based.
2. The Authority notified an amendment Regulation dated 23.02.2006, through which a ceiling on carriage charges was fixed. The change in the carriage charge regime provided a strong basis to the telecom service providers (TSPs) to reduce long-distance tariffs and to offer uniform STD tariffs across the country.
3. Subsequently, another IUC review was conducted in 2008-09. Based on the detailed consultation process, the Authority notified a revised IUC regime on 09.03.2009 which became effective from 01.04.2009. Through the revised regime, the ceiling carriage charge of Re. 0.65 per minute was continued and the transit carriage charge was revised and reduced from Re. 0.20 per minute to Re. 0.15 per minute.
4. To review the IUC regime, the Authority initiated this review of the IUC regime in the country in November, 2014.
5. As a precursor to the exercise, the Authority asked wireless access providers, wire-line access providers and NLDOs through letters of 30.04.2014 and 05.06.2014 to submit information related to network usage and costs. Subsequently, the Authority issued a Consultation Paper (CP) on IUC dated 19.11.2014 to

seek the views of stakeholders on various aspects of IUC. Stakeholders were asked to submit written comments by 11.12.2014 and counter-comments by 18.12.2014. On the request of some stakeholders, the dates for submission of comments and counter-comments were extended up-to 22.12.2014 and 29.12.2014 respectively. Written comments were received from two industry associations, 15 TSPs and 47 other stakeholders, including companies, organizations, firms and individuals. Counter-comments were received from six TSPs and one individual. The comments and the counter-comments received from the stakeholders were placed on the TRAI's website— www.trai.gov.in. An Open House Discussion was held on 09.01.2015 in Delhi with stakeholders. In the CP dated 19.11.2014, the Authority had sought the views of stakeholders on the various issues related to Mobile Termination Charge (MTC), Fixed Termination Charge (FTC), International Termination Charge (ITC), domestic carriage charges and transit carriage charges.

6. The Authority has issued an amendment to the IUC regulation on MTC, FTC and ITC on 23.02.15. Hence, this Regulation deals with the remaining IUC components i.e. Carriage Charge, Transit Charge and Transit Carriage Charge.

(1) Domestic Carriage Charge

7. Access licensees in India can offer access services within the Licensed Service Area (LSA). Inter-LSA calls have to be routed through a National Long Distance Operator (NLDO). The charges to be paid by a TSP to the NLDO to cover the cost for carrying inter-LSA calls are called carriage charges.
8. In the principal Regulation of 29.10.2003, the carriage charges for long distance calls within India, were specified as Re. 0.20, Re. 0.65, Re. 0.90, Rs. 1.10 per minute for the slabs of 0-50 Kms., 50+ to 200 Kms., 200+ to 500 Kms. and above 500 Kms. respectively. On the specified carriage charges, TSPs were allowed to negotiate a value within +/- 10% of the long distance call carriage charges.
9. The carriage charges were reviewed and the Regulation of 23.02.2006 stipulated a ceiling of Re. 0.65 per minute. These charges were reviewed again in 2008-09 and the Authority decided to retain the ceiling of Re. 0.65 per minute.
10. In the CP, a specific question was raised on the methodology for determining the domestic carriage charge. Stakeholders were also requested to provide their comments on the need for a separate carriage charge ceiling for some specific geographic regions, and how these geographic regions could be identified.
11. During the consultation process, service providers were generally of the view that there is no need for introducing asymmetric carriage charges for different geographic regions and the charge should be uniform across the country irrespective of region. Most service providers submitted that the ceiling of the domestic charge should be reduced. Some service providers submitted that it should continue to be at 65 paise per minute. These service providers contended that the continuation of the present ceiling of 65 paise will cater to all geographic regions as well as specific geographic regions on a mutual agreement basis. Many other stakeholders argued that the ceiling of 65 paise per minute was fixed in 2006; since then, with the increase in competition in the NLD segment as well as in NLD traffic, the cost of carriage has come down. Associated costs have also reduced substantially over time on account of economies of scale, improvements in network architecture, and advances in network equipment. Service providers who argued for a reduction in the ceiling on carriage charges, suggested carriage charges varying between 8 paise per minute and 30 paise per minute.
12. The comments and suggestions made by the stakeholders have been carefully examined. The Authority is of the view that domestic carriage charges to be paid by the TSP to the carriage network (i.e. NLDO) for carrying inter-LSA voice traffic should be based broadly on the principle of work done by the NLDOs. Further, the ceiling of 65 paise for carriage charge was fixed in 2006. Thereafter, many developments have taken place (as referred to in para 11 above). New TSPs have entered the NLD segment. NLD traffic has increased significantly. The increase in traffic and the resultant lowering of costs cannot be ignored. Therefore, the Authority is of the view that there is a strong case to review the carriage charge.

13. The prevailing rate of carriage charges in the market was also taken into account. It was observed that there is a large variation i.e., some NLDOs offer carriage charges as low as 9 paise per minute while a few others charge at the ceiling rate, i.e., 65 paise per minute. The difference in rates reflects both the different levels of competition in certain dense traffic routes vis-à-vis other routes, and also the relative inelasticity of prices for traffic to remote locations. At the same time, prices that are near or equal to the ceiling charge point to the perverse incentive available to TSPs, especially those that are vertically integrated, to book higher revenues from NLDO operations that are not subject to levy of spectrum usage charges (SUC) unlike access service licences. The potential misuse of a high ceiling is another reason prompting a review of the carriage charge regime.
14. To analyse the matter further, the profits of major NLDOs were examined⁴. The profitability of the top 6 NLDOs [measured by minutes carried as well as adjusted gross revenue (AGR), other than BSNL⁵] for their voice operations were computed. It was found that their PBIT margin (PBIT/AGR) is 38-91% (Table-6).

Table-6: PBIT margins of top 6 NLDOs

| Sl.No. | Service provider | PBIT margin |
|--------|------------------|-------------|
| 1. | NLDO-1 | 74% |
| 2. | NLDO-2 | 86% |
| 3. | NLDO-3 | 91% |
| 4. | NLDO-4 | 78% |
| 5. | NLDO-5 | 38% |
| 6. | NLDO-6 | 55% |

15. Using the information provided in the Accounting Separation Reports (ASRs), further analysis was undertaken. The carriage cost per minute of top 7 NLDOs including BSNL (based on minutes carried as well as AGR), which together carried around 96% of NLD traffic in 2013-14, was assessed. The cost per minute (Capital Expenditure plus Operating Expenditure) of these 7 NLDOs ranges between 3 paise per minute and 84 paise per minute and the average carriage charge is about 31 paise per minute. For the entire industry (11 NLDOs), the average carriage charge is about 30 paise per minute.
16. It was noted that the average for the industry excluding BSNL was about 21 paise per minute. One of the reasons for the higher cost of carriage in the case of BSNL is that BSNL carries a significant amount of traffic to remote and rural areas. At the same time, unreasonable costs emanating from the legacy network and employee and operating costs booked against NLDO operations are also responsible for higher carriage costs reported by BSNL. In response to a previous consultation paper on IUC issued by TRAI on 27.04.2011, BSNL had submitted that the cost of providing carriage services in rural areas generally comes to about 1.5 times of the cost of providing carriage to other areas.
17. In this backdrop, the following methodology has been used for calculation of domestic carriage cost of the NLDOs carrying inter-LSA voice traffic (carriage of calls):
- a) Fully Allocated Costing methodology has been followed.

¹ The analysis was done for 11 NLDOs carrying voice traffic, covering about 99% of the market by minutes carried as well as AGR.

² The Annual Report 2013-14 of BSNL indicates that the revenues from basic services and CMTS services are distributed to NLD (and ILD) segments on the basis of a formula adopted during 2010-11. In the absence of actual revenue information for the segment, BSNL has not been included in the calculation in Table 6.

- b) Data from Accounting Separation Reports⁶ for the year 2013-14 related to revenue, costs and capital investment in NLD service and other reports/returns submitted by TSPs have been used in the costing exercise.
- c) In the domestic carriage cost computation, costs incurred on the product “voice” have been considered. Costs incurred on non-voice related products i.e. leased circuits and others, have not been considered while calculating the carriage cost.
- d) Sales and marketing costs (along with other relevant costs) incurred by NLDOs have also been considered relevant in the computation of carriage charge. Since a TSP is free to decide on the NLDO for carrying of its inter-LSA traffic, sales and marketing costs form part of relevant costs.
- e) Data in Accounting Separation Reports of NLD service does not provide segregated revenue and costs of voice services for different distances of domestic carriage (for example, metro-LSA to metro-LSA or to remote location in less developed LSAs such as North East LSA). Therefore, the computation of the carriage cost per minute has been arrived at for India as a whole irrespective of the distance the call is carried.
- f) The sum of the relevant costs and return on capital employed (RoCE) at 15% has been divided by the minutes carried by NLDOs, to derive the carriage cost per minute which is denoted below:

$$\text{Carriage Cost Per Minute} = \frac{X_1 + X_2}{Y_M}$$

(without LF)

Where

X_1 represents operating costs;

X_2 is return on capital employed at 15% and;

Y_M represents minutes carried by NLDOs.

- g) License fee (8%) has been loaded on the carriage cost per minute [computed in (f) above] to arrive at the total carriage cost per minute to be paid by the access service provider to the NLDOs:

$$\text{Carriage Cost Per Minute} = \frac{\text{Carriage Cost per minute (without LF)}}{(100 - \text{LF rate})}$$

(including LF)

- h) Based on the above methodology, the industry carriage cost per minute excluding BSNL comes to 21 paise. When BSNL is included, the average carriage cost comes to about 30 paise as shown in the following Table:

³ Submitted by TSPs in compliance to ‘The Reporting System on Accounting System Regulations, 2012 (7 of 2012).

Table-7

(Rs. in crore)

| Particulars | Industry |
|--|-----------------|
| (A) Operating Costs (including depreciation) | 7603 |
| (B) Capital Employed | 28878 |
| (C) Return on Capital Employed (RoCE) @ 15% | 4332 |
| (D) Total Cost including RoCE(A+C) | 11935 |
| (E) Minutes carried by NLDs (in crore) | 42680 |
| (F) Carriage Cost (including RoCE) per minute (in paise)...(D/E) | 28 |
| Carriage Cost per minute after loading LF (8%) (in paise) | 30 |

18. Taking into account the earlier submission of BSNL (see para 16), the average cost of providing carriage services for rural and remote areas could be taken as 1.5 times of 21 paise per minute which comes to about 32 paise per minute. In this context, one option available is to fix a separate, higher ceiling for rural and remote areas. However, the Authority noted that fixing two separate ceilings would make carriage of calls to rural and remote areas costlier in practice, and further disincentivise calls to these areas. Hence, the Authority decided to set a single ceiling for NLD carriage, albeit with a markup, to reckon for any variations that could arise due to averaging or from differing cost allocations by TSPs as indicated in para 17 above. The Authority notes that a ceiling charge provides enough headroom and flexibility for TSPs to set actual interconnection prices in accordance with the work done, after taking into account market considerations.
19. The Authority is of the view that since carriage charges are regulated through a ceiling and NLDs have to operate in a competitive NLD market for acquiring business (NLD traffic), it would be reasonable to fix the ceiling for carriage charges at 35 paise per minute (after giving a mark-up of about 10% on the carriage costs derived above).
20. Carriage charges play an important role in determining the long distance (STD) tariffs. In view of impending technological changes including full migration to IP in the core network, the carriage cost structure is also likely to change. Hence, the Authority has decided that it shall review the carriage charges regime two years after it has been in force, i.e., the review will be undertaken and concluded in financial year 2017-18.
- (2) Transit carriage charge**
21. According to the present regulatory framework intra-LSA mobile traffic from all TSPs to fixed lines of BSNL is being handed over at the Level-II TAX in the fixed line network of BSNL. From Level-II TAX to SDCA level traffic is being carried by BSNL for all TSPs and BSNL levies a regulated charge of 15 paise per minute on the TSPs. The CP raised a specific question with regard to segregating of cost data of transit carriage from BSNL's ASR along with the method and costing details for estimating the transit carriage charge.
22. The TSPs are generally of the view that there should not be any transit carriage charge as the beneficiary operator (BSNL) has indicated the point at which it will accept a call terminating on its network; it can only recover a termination charge. Once the call has been handed over to the terminating operator, the concept of any additional transit carriage charge does not arise. These TSPs further submitted that BSNL does not provide POIs at any SDCA and has declared Level-II as the only point for termination for intra-circle calls from mobile to fixed line of BSNL. One service provider submitted that if the charge for usage of access network (whether mobile or fixed) for a call is already determined (i.e. fixed termination charge) there should not be a separate charge for the same service, just because a point of handover is

unilaterally decided by BSNL. These TSPs further submitted that the Authority should either (a) direct BSNL to provide connectivity at all terminating points (SDCA), failing which level-II should be treated as the handover point of termination; or (b) allow the access providers to use private NLDOs for their intra-circle long distance calls for terminating at SDCA. Some service providers including BSNL submitted that the cost of providing transit carriage charge cannot be separated in the ASR since distance-based data is not captured in the ASR. One TSP has estimated a cost-based transit carriage charge of 2 paise per minute taking into account the recent ceiling fixed by TRAI for domestic leased circuits (DLC). The service provider further submitted that BSNL is shifting from its old switches to IP switches which would further reduce the transit carriage charge.

23. The Authority noted that the primary issue in transit carriage charges is the point of handing over of intra-LSA mobile to fixed call. A number of service providers have also focused on the point of handing over of these calls, than on the applicable charges. The Authority also noted that the question of handover of various types of calls is the subject matter of licensing conditions and other determinations of TRAI on interconnection. The present IUC Regulation deals only with the applicable charges, including for transit carriage. The Authority noted that the handover of intra-LSA mobile to fixed call was prescribed by the TRAI determination dated 08.01.2001. Subsequently, in 2001/2002, a similar clause was also inserted in the Cellular Mobile Telephone Service License. The relevant para of TRAI's determination dated 08.01.2001 is as follows:

“Para 7 the normal routing hierarchy for all types of inter-circle and inter-network calls is to handover the calls to a Level-I TAX, which in turn routes the incoming traffic lower down the hierarchy i.e. to Level-II and then to the local network at the SDCA level. This normal hierarchy should be followed for calls originated in mobile network and terminated in a fixed network. However, for traffic terminating in the LDCA, the gateway MSCs may at the request of the interconnection seeker, be directed connected to Level-II TAXs, i.e. bypassing Level-I TAX, in order to give the cellular operator greater flexibility and smoother flow of traffic. POIs below TAX and tandem level may also be provided with mutual agreement.”

24. In effect, the condition governing the handover of these calls has become a part of the CMTS license condition. Subsequently, however, the UAS and UL licenses did not contain this stipulation; nevertheless, since a number of CMTS licences were in operation, this condition was not revisited by the Authority. Significant time has elapsed since the determination of the point of handover of these calls. Further, TSPs have time and again requested the Authority to change the point of handover of intra-LSA mobile to fixed calls. The Authority is of the view that the primary issue of handover of these calls needs to be settled first. Since the present Regulation is limited to prescribing the relevant charges, the Authority does not propose, at this juncture, to review/ amend the existing Regulation with respect to transit and transit carriage charge. The Authority shall issue a separate Consultation Paper to determine the point of handover of these calls.