গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বাংলাদেশ এনার্জি রেগুলেটরী কমিশন

প্রজ্ঞাপন

তারিখ ..../...............

এস, আর, ও নং ----------আইন/২০১১।-বাংলাদেশ এনার্জি রেগুলেটরী কমিশন আইন, ২০০৩ (২০০৩ সনের ১৩ নং আইন) এর ধারা ৩৪ এর উদ্দেশ্য পূরণকল্পে, বাংলাদেশ এনার্জি রেগুলেটরী কমিশন, সরকারের সহিত আলোচনাক্রমে, উক্ত আইনের ধারা ৫৯ এ প্রদত্ত ক্ষমতাবলে নিম্নরূপ প্রবিধানমালা প্রণয়ন করিল, যথাঃ-

অধ্যায়- ১

প্রারম্ভিক

১। **সংক্ষিপ্ত শিরোনাম ও প্রবর্তন**।- (১) এই প্রবিধানমালা বাংলাদেশ এনার্জি রেগুলেটরী কমিশন (পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহন ট্যারিফ) প্রবিধানমালা, ২০১১ নামে অভিহিত হইবে।

(২) ইহা অবিলম্বে কার্যকর হইবে।

২। **সংজ্ঞা**।- বিষয় বা প্রসঙ্গের পরিপন্থী কোন কিছু না থাকিলে, এই প্রবিধানমালায়-

(ক) "আইন" অর্থ বাংলাদেশ এনার্জি রেগুলেটরী কমিশন আইন, ২০০৩ (২০০৩ সনের ১৩ নং আইন);

(খ) "আবেদনপত্র" অর্থ এই প্রবিধানমালার অধীন পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহন ট্যারিফ নির্ধারণ বা বিদ্যমান ট্যারিফ পরিবর্তনের জন্য কমিশন কর্তৃক নির্ধারিত ফরমে আবেদনকারী কর্তৃক কমিশনে দাখিলকৃত কোন আবেদনপত্র;

(গ) "কমিশন" অর্থ আইনের অধীন প্রতিষ্ঠিত বাংলাদেশ এনার্জি রেগুলেটরী কমিশন;

(ঘ) "কারিগরী মূল্যায়ন টীম" অর্থ কমিশন কর্তৃক গাঠত আবেদনপত্র মূল্যায়ন টীম;

(ঙ) "কারিগরী ক্ষতি" অর্থ পেট্রোলিয়াম জাত পদার্থ পরিবহনে এভাপোরেশন ও অন্যান্য ক্ষতি;

(চ) "গ্রাহক (Customer)" অর্থ কোন লাইসেন্সী যে পেট্রোলিযামজাত পদার্থ মজুতকরণ, বিপনন ও বিতরণের লাইসেন্সী যে পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহন লাইসেন্সীর নিকট হইতে পেট্রোলিয়ামজাতপদার্থ পরিবহন সেবা গ্রহণ করে;

(ছ) "চলতি মূলধন" অর্থ কোন সেবা প্রদান শুরু হইবার এবং উক্ত সেবার মূল্য প্রাপ্তির মধ্যবর্তী সময়ে লাইসেন্সীর কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় নগদ অর্থ;

(জ) "ট্যারিফ" অর্থ পেট্রোলিযামজাতপদার্থ পরিবহন সেবার মূল্য হার;

(ঝ) "ট্যারিফ নির্ধারণ বা পরিবর্তন" অর্থ কোন পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহন লাইন্সেীর প্রথম বারের মত নির্ধারণ বা পূর্বনির্ধারিত ট্যারিফ পরিবর্তন;

(ঞ) “ট্যারিফ শিডিউল” অর্থ পেট্রোলিয়ামজাতপদার্থ পরিবহন সেবার মূল্য হার ও উহা প্রয়োগের শর্তাবলী সম্বলিত বিবরণী;

(ট) “তফসিল” অর্থ এই প্রবিধানমালার সহিত সংযোজিত তফসিল;

(ঠ) “পদ্ধতি (Methodology)” অর্থ আইনের ধারা ৩৪ এর অধীন এই প্রবিধানমালার অধ্যায় ৪ এ বর্ণিত পেট্রোলিযামজাত পদার্থ পরিবহন ট্যারিফ নির্ধারণ পদ্ধতি;

(ড) “পরিবহন” অর্থ পেট্রোলিযামজাতপদার্থ এক বা একাধিক ট্যাংকার, ট্যাংক লরি বা রেলওয়ে ওয়াগান দ্বারা এক বা ততোধিক স্থান বা ডিপোতে পরিবহন করা;

(ঢ) “পেট্রোলিযামজাত পদার্থ পরিবহন লাইসেন্সী” অর্থ আইনের অধীন পেট্রোলিযামজাতপদার্থ পরিবহনের জন্য লাইসেন্সপ্রাপ্ত কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান;

(ণ) “প্রস্তাবিত” অর্থ আবেদন কারী কর্তৃক পার্থিত ট্যারিফ;

(ত) “ভোক্তা (Consumer)” অর্থ যে ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান তাহার মালিকাধীন বা দখল কৃত কোন আঙ্গিনা বা স্থাপনায় কোন পেট্রোলিযামজাতপদার্থ পরিবহন লাইসেন্সীর নিকট হইতে পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ গ্রহণ করিয়াছে;

(থ) “যাচাই বর্ষ অর্থ” ১২ (বার) মাসের একটি অর্থ বৎসর যেখানে নিরীক্ষিত বাৎসরিক হিসাব বিবরণী ও রিপোর্ট সহ পূর্ণাঙ্গ উপাত্ত বিদ্যমান রহিয়াছে এবং

(দ) “স্যালভেজভ্যালু” অর্থ সম্পদের স্বাভাবিক ব্যবহারোপযোগী আয়ুষ্কাল শেষ হইবার পর উহার বিক্রয় সংক্রান্ত সমুদয় খরচ বাদ দিয়া যে মূল্য পাওয়া যায় ।

অধ্যায় ২

ট্যারিফ অবেদনপত্র

৩। **ট্যারিফ নির্ধারণ বা পরিবর্তনের জন্য আবেদন ও ফিস**।- (১) আইনের ধারা ৩৪ এর বিধান অনুযায়ী, পেট্রোলিযামজাত পদার্থ পরিবহন ট্যারিফ নির্ধারণ বা পরিবর্তনের জন্যপেট্রোলিযামজাত পদার্থ পরিবহন লাইসেন্সী কমিশনের চেয়ারম্যনের নিকট, উপ-প্রবিধান (২) ও (৩) এর বিধানাবলী অনুসরণক্রমে, আবেদন করিতে পারিবে।

(২) উপ-প্রবিধান (১) এ বর্ণিত আবেদনপত্রের সহিত কমিশন কর্তৃক, সময় সময়, এতদুদ্দেশ্যে নির্ধারিত ফিস বাংলাদেশের যে কোন তফসিলী ব্যাংক হইতে কমিশনের নামে প্রদত্ত ডিমান্ড ড্রাফট বা পে-অর্ডার আকারে প্রদান করিতে হইবে।

(৩) আবেদন পত্রের ২(দুইটি কপি-যাহার ১(একটি মূল কপি ও অন্যটি ইলেক্ট্রনিক ফরম্যাটে মাইক্রোসফট ওয়ার্ড, এক্সেল বা এক্সেস ফরম্যাটে সিডি আকারে ধারণ কৃত সফ্ঠ (soft) কপি দাখিল করিতে হইবে।

৪। **ট্যারিফ নির্ধারণের জন্য আবেদনপত্রের সহিত সংযোজনীয় দলিল ও তথ্যদি**।- প্রবিধান ৩ এর অধীন ট্যারিফ নির্ধারণের জন্য আবেদনপত্রের সহিত নিম্নবর্ণিত দলিল ও তথ্যদি দাখিল করিতে হইবে, যথাঃ-

(ক) আবেদনপত্রের সহিত সংযোজিত দলিল ও তথ্যদির একটি তালিকা;

(খ) প্রস্তাবিত ট্যারিফ শিডিউল অনুযায়ী সেবা কার্যক্রম শুরু করিবার প্রত্যাশিত তারিখ;

(গ) যে সকল ব্যক্তির নিকট ট্যারিফ শিডিউল প্রেরণ করা হইবে তাহাদের নাম ও ঠিকানা;

(ঘ) ট্যারিফ ঘোষণার জন্য খসড়া বিজ্ঞপ্তির একটি অনুলিপি;

(ঙ) যে ধরণের সেবাসমূহ প্রদান করা হইবে তাহার সংক্ষিপ্ত বিবরণ এবং তৎসংক্রান্ত প্রত্যেকটি সেবার জন্য প্রস্তাবিত ট্যারিফ;

(চ) ট্যারিফ ও ট্যারিফ পরিবর্তন সম্বলিত শর্তাবলী পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহন লাইসেন্সী ও পেট্রোলিয়ামজাতপদার্থ মজুতকরণ, বিপনন ও বিতরণ লাইসেন্সীর মধ্যে সম্পাদিত চুক্তিতে যথাযথভাবে অর্ন্তভুক্ত হইয়াছে মর্মে একটি ঘোষণা পত্র;

(ছ) প্রস্তাবিত ট্যারিফ শিডিউল অনুযায়ী লেনদেন ও রাজস্ব আয়ের একটি প্রাক্কলিত হিসাব, উহাতে যে মাসে সেবা প্রদান শুরু হইবে তাহার অব্যবহিত পরবর্তী ১২ (বার) মাসে প্রদেয় সেবা ও প্রাপ্য রাজস্ব আয়ের ১ (এক) বৎসরের মাসওয়ারী প্রাক্কলিত হিসাবের উল্লেখ থাকিবে;

(জ) প্রস্তাবিত ট্যারিফ শিডিউলে প্রস্তাবিত ট্যারিফের ভিত্তি এবং প্রস্তাবিত ট্যারিফ নির্ধারণ সংক্রান্ত ব্যাখ্যা;

(ঝ) প্রস্তাবিত ট্যরিফ নির্ধারণের লক্ষ্যে যে সকল ব্যয়ের (সম্পূর্ণরূপে ব্যয়িত, বৃদ্ধিজনিত বা অন্যবিধ) হিসাব করা হইয়াছে, উহার বিস্তারিত বিবরণসহ একটি সংক্ষিপ্ত বিবরণী;

(ঞ) আবেদনকারীর বা অন্য কোন নিয়ন্ত্রিত প্রতিষ্ঠান (Regulatory Entity) এর একই প্রকার পরিবহন সেবা, বা অন্য কোন সহায়ক সেবার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য ট্যারিফের সহিত প্রস্তাবিত ট্যারিফের একটি তুলনামুলক বিবরণী এবং

(ট) সেবার বিস্তারিত শর্তাবলীসহ, সংশ্লিষ্ট পরিবহন, আন্তঃসংযোগ ও সহায়ক সেবার চুক্তিসমূহের অনুলিপি।

৫। **ট্যারিফ পরিবর্তনের জন্য আবেদনপত্রের সহিত সংযোজনীয় দলিল ও তথ্যদি**।- প্রবিধান ৩ এর অধীন ট্যারিফ পরিবর্তনের আবেদনপত্রের সহিত নিম্নবর্ণিত কাগজপত্র ও তথ্যদি প্রদান করিতে হইবে, যথাঃ-

(ক) অব্যবহিত বিগত ৩ (তিন) বৎসরের কালানুক্রমিক বর্ণনাসহ (Historical Trend) প্রস্তাবিত ট্যারিফের সার-সংক্ষেপ;

(খ) ট্যারিফ পরিবর্তনের প্রস্তাবের যে

(গ) প্রস্তাবিত ট্যারিফ নির্ধারণে গৃহীত পদ্ধতির বিস্তারিত বিবরণ;

(ঘ) নিম্নবর্ণিত বিষয়সমূহের উল্লেখ সহ, ট্যারিফ পরিবর্তনের ফলে প্রভাবিত হইতে পারে এইরূপ প্রতিষ্ঠানের তালিকাঃ

(১) অনুরূপ প্রতিষ্ঠানের সহিত আবেদনকারীর বর্তমান সম্পর্ক; এবং

(২) প্রস্তাবিত পরিবর্তনের পর কিরূপ সম্পর্কের উদ্ভব হইতে পারে;

(ঙ) ট্যারিফ ঘোষণার জন্য খসড়া বিজ্ঞপ্তির একটি অনুলিপি;

(চ) বিগত সর্বশেষ ধারাবাহিক ৩ (তিন) বৎসরের নিরীক্ষিত বাৎসরিক হিসাব বিবরণী, তবে সদ্যসমাপ্ত অর্থ বৎসরের হিসাব নিরীক্ষিত না হইলে সংস্থা প্রধান কর্তৃক সত্যায়িত হিসাব বিবরণী;

(ছ) প্রস্তাব পেশকালীন চলতি বৎসরের সাময়িক হিসাব বিবরণীতে নিম্নে উল্লিখিত তথ্যাবলি প্রদান করিতে হইবে :

(১) সম্পদের প্রকৃত সংগ্রহ ব্যয়,

(২) পুঞ্জীভূত অবচয়,

(৩) অবচয় বাদে সম্পদের নীট মূল্য,

(৪) যাচাই বর্ষের জন্য ট্যারিফ রেটের আবেদনপত্রে যে পরিমাণ অবচয় অন্তর্ভুক্ত করা হইয়াছে,

(৫) পরিবহন কাজে নিযুক্ত ট্যাংকার, ট্যাঙ্কলরি বা রেলওয়ে ট্যাঙ্কওয়াগনে ব্যবহৃত জ্বালানী ও লুব্রিকেটিং অয়েল ইত্যাদির ব্যয় এবং

(৬) প্রযোয্য ভাড়া

(জ) বর্তমান আর্থিক অবস্থা এবং প্রস্তাবিত ট্যারিফ পরিবর্তনের ফলে ভবিষ্যৎ আর্থিক অবস্থার তুলনামূলক বিবরণী;

(ঝ) প্রস্তাব অনুমোদিত না হইলে সম্ভাব্য আর্থিক প্রভাবের বিস্তারিত বিবরণ;

(ঞ) ট্যারিফ প্রস্তাব পেশ করিবার পরবর্তী বৎসরের আর্থিক প্রাক্কলন;

(ট) কারিগরি ক্ষতি উল্লেখ পূর্বক অব্যবহিত বিগত ৩ (তিন) বৎসরের লাভ-ক্ষতির প্রতিবেদন এবং

(ঠ) সেবার বিস্তারিত শর্তাবলীসহ, আবেদনকারীর মতে প্রস্তাব মূল্যায়নে সহায়ক হইতে পারে এইরূপ অন্য যে কোন তথ্য।

৬। **আবেদনপত্র গ্রহণ ও পরীক্ষা**।- (১) প্রবিধান ৩ এর অধীন কোন আবেদনপত্র প্রাপ্তির অনধিক ৩০ (ত্রিশ) কর্মদিবসের মধ্যে কমিশন নিজে বা, বা তৎকর্তৃক গঠিত কারিগরী মূল্যায়ন টিম উক্ত আবেদনপত্র পরীক্ষা করিবে।

(২) কমিশন, কারিগরী মূল্যায়ন টিমের পরামর্শ অনুযায়ী, প্রয়োজন মনে করিলে, আবেদনপত্র প্রাপ্তির অনধিক ৭ (সাত) কর্মদিবসের মধ্যে, আবেদনপত্র মূল্যায়নের জন্য অতিরিক্ত তথ্য বা কাগজপত্র, আদেশ প্রাপ্তির অনধিক ১৫ (পনের) কর্মদিবসের মধ্যে দাখিল করিবার জন্য আবেদনকারীকে আদেশ দান করিবে।

(৩) উপ-প্রবিধান ৬ (২) অনুযায়ী অতিরিক্ত তথ্য বা কাগজপত্র প্রাপ্তির পর, কারিগরী মূল্যায়ন টীম অবেদনপত্র পরীক্ষা পূর্ব কমিনের নিকট সার-সংক্ষেপ পেষ করিবে।

(৪) কমিশনের নিয়মিত প্রাশাসনিক সভায় কারিগরী মূল্যায়ন টীম কর্তৃক প্রস্তুতকৃত উক্ত সার-সংক্ষেপটি উপস্থাপন করা হইবে। উক্ত সভায় আবেদনপত্রটি বিবেচনার জন্য গৃহীত হইলে উক্ত সভার তারিখ আবেদনপত্রটি আনুষ্ঠানিকভাবে গৃহীত হইবার তারিখ হিসাবে গণ্য হইবে ।

(৫) প্রস্তাবিত ট্যারিফ শিডিউল বা উহার অংশবিশেষ কমিশনের বিবেচনাধীন থাকাকালে সংশ্লিষ্ট লাইসেন্সী উক্ত ট্যারিফ শিডিউল বা উহার অংশবিশেষ পরিবর্তন করিতে পারিবে না।

৭। **আবেদনকারীর সহিত যোগাযোগ**।- (১) ট্যারিফ নির্ধারণ বা বিদ্যমান ট্যারিফের পরিবর্তন বিবেচনার জন্য কমিশন কর্তৃক কোন আবেদনপত্র আনুষ্ঠানিকভাবে গৃহীত হইবার পর হইতে কমিশন কর্তৃক উহার সিদ্ধান্ত আবেদনকারীকে লিখিতভাবে না জানানো পর্যন্ত আবেদনকারীর সহিত সকল যোগাযোগ কমিশন বা উহার প্রতিনিধি কর্তৃক লিখিতভাবে হইবে।

(২) আবেদনকারীর সহিত সকল যোগাযোগ কেবলমাত্র ব্যাখ্যা ও অতিরিক্ত তথ্য সম্ভর্কে হইবে, যাহা আবেদনকারী কমিশনকে লিখিতভাবে সরবরাহ করিবে।

৮। **গণবিজ্ঞপ্তি ও নোটিশ**।- (১) প্রবিধান ৩ এর অধীন প্রাপ্ত আবেদনপত্র গৃহীত হইলে কমিশন ন্যুনতম দুইটি বহুল প্রচারিত জাতীয় দৈনিক পত্রিকায় এতদ্‌সম্পর্কে গণবিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করিবে।

(২) কমিশনের বিবেচনায় আবেদনপত্র দ্বারা যাহারা প্রভাবিত হইতে পারেন অথবা উহাতে যাহাদের স্বার্থ সংশ্লিষ্ট রহিয়াছে এবং যাহাদের বিশেষ জ্ঞান ও দক্ষতা কমিশনের সিদ্ধান্ত গ্রহণে সহায়ক হইতে পারে,তাহাদিগকে কমিশন এতদ্‌সম্পর্কে যথাযথ নোটিশ প্রদান করিবে।

(৩) কমিশন নিম্নবর্ণিত যে কোন এক বা একাধিক পন্থায় আলচ্য উপ-প্রবিধান ৮(২) এ উল্লেখিত নোটিশ প্রদান করিতে পারিবে, যথাঃ-

(ক) বাহকের মাধ্যমে হাতে হাতে;

(খ) প্রাপ্তি স্বীকারপত্রসহ রেজিস্টার্ড ডাক যোগে;

(গ) ফ্যাক্সের মাধ্যমে

(ঘ) কুরিয়ারযোগে; অথবা

(ঙ) প্রয়োজনবোধে, অন্য যে কোন মাধ্যমে ।

(৪) কোন ব্যক্তিকে নোটিশ প্রদান করিতে হইলে, তাহা উক্ত ব্যক্তির নিকট তাহার প্রদত্ত ঠিকানায় অথবা তিনি বা তাহার প্রতিনিধি যে স্থানে সাধারণতঃ বসবাস করেন বা ব্যবসা পরিচালনা করেন অথবা অর্থ উপার্জনের জন্য কাজ করেন সেই স্থানে প্রেরণ করা যাইবে।

(৫) এই প্রবিধানের অধীন গণবিজ্ঞপ্তি প্রকাশ ও নোটিশ প্রদানের ব্যয় সংশ্লিষ্ঠ আবেদনকারী বহন করিবেন।

অধ্যায়- ৩
ট্যারিফ আবেদন মল্যায়ন ও গণশুনানী

৯। **পদ্ধতি (Methodology) অনুযায়ী আবেদনপত্রের মূল্যায়ন**।- (১) প্রবিধান ৬ এর অধীন কোন আবেদনপত্র আনুষ্ঠানিকভাবে গৃহীত হইবার পর প্রবিধান ৮ এর অধীন গণবিজ্ঞপ্তি প্রকাশ ও নোটিশ প্রদানের পর কমিশন উহার কারিগরী মূল্যায়ন টীম দ্বারা উহা অধ্যায় -৪ বর্ণিত পদ্ধতি অনুযায়ী মূল্যায়নের ব্যবস্থা করিবে ।

(২) আবেদনপত্র মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহের জন্য কারিগরী মুল্যায়ন টীম তদন্ত করিতে পারিবে এবং সাধারণভাবে উহার বিবেচনায় প্রয়োজনীয় যে কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারিবে।

১০। **মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদন**।- এই প্রবিধান ৯ অনুসারে আবেদনপত্র মুল্যায়নের পর উহার মূল্যায়ন প্রতিবেদন কমিশন গণশুনানীতে উপস্থাপনের জন্য অনুমোদন করিতে পারিবে।

১১। **গণশুনানী**।- (১) কমিশন, তৎকর্তৃক কোন আবেদনপত্র আনুষ্ঠানিকভাবে গ্রহণের অনধিক ৬০ (ষাট) কর্মদিবসের মধ্যে, একটি গণশুনানীর ব্যবস্থা করিবে, যেখানে বিষয়ের সহিত সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ ট্যারিফ আবেদনপত্রসম্পর্কে সাক্ষ্য-প্রমাণাদি উপস্থাপন করিতে পারিবে এবং তাহাদিগকে সেই সম্পর্কে জেরা করা যাইবে।

(২) কমিশন কর্মকর্তাগণ, গণশুনানীকালে, আবেদনপত্র সম্পর্কে তাহাদের বিশ্লেষণ এবং কমিশনকর্তৃক গ্রহণীয় ব্যবস্থা সম্পর্কে তাহাদের সুপারিশ ব্যাখ্যাসহ উহার অনুকূলে লিখিত সাক্ষ্য-প্রমাণ উপস্থাপন করিবেন এবং সম্ভাব্য জেরার জন্য প্রস্তুত থাকিবেন। উক্ত সাক্ষ্য-প্রমাণের অনুলিপি সংশ্লিষ্ট
অন্ততঃ ৭ (সাত) কর্মদিবস পূর্বে পৌঁছাইতে হইবে। অনুরূপভাবে, কমিশন কর্মকর্তাগণ ব্যতীত অন্যান্য পক্ষ সংশ্লিষ্ট বিষয়ে কোন সাক্ষ্য-প্রমাণ পেশ করিতে ইচ্ছুক হইলে তাহারা উহার অনুলিপি কমিশন ও নিবন্ধিত অন্যান্য পক্ষের নিকট শুনানীর তারিখের অন্ততঃ ৭ (সাত) কর্মদিবস পূর্বে পৌঁছাইতে হইবে।

(৩) কোন ব্যক্তি শুনানীতে অংশগ্রহণ করিতে অথবা আবেদনপত্র সম্পর্কে ভিন্নমত প্রকাশ করিতে চাহিলে কিংবা আবেদনপত্র সম্পর্কে আপত্তি উত্থাপনে ইচ্ছুক হইলে, তিনি এই প্রবিধান ৮ এর অধীন গণবিজ্ঞপ্তি প্রকাশ বা নোটিশ প্রদানের অনধিক ১৫ (পনের) কর্মদিবসের মধ্যে, তাহার পূর্ণ ঠিকানা সহ স্বীয় স্বাক্ষর যুক্ত বক্তব্য বা মতামত যুক্তি প্রমানাদি সহ ১ (এক) টি মূল ও ৪(চারি)টি অনুলিপি কমিশনের নিকট দাখিল করিবেন।

(৪) উপ-প্রবিধান ১১(৩) এ উল্লেখিত বক্তব্য বা মতামত কমিশন কর্তৃক, সময় সময়, এতদুদ্দেশ্যে নির্ধারিত ফিসসহ দাখিল করিতে হইবে।

(৫) উপ-প্রবিধান ১১(৩) এর অধীন কোন বক্তব্য বা মতামত দাখিল করা হইলে কমিশন উহা পর্যালোচনা করিয়া দেখিবে এবং অনুরূপ বক্তব্য বা মতামত দাখিলকারী কোন ব্যক্তিকে উপযুক্ত মনে করিলে তাহাকে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে একটি পক্ষ হিসাবে গ্রহণ করিয়া একটি গণশুনানীর ব্যবস্থা করিবে;

(৬) উক্ত ব্যক্তির গণশুনানীতে অংশগ্রহণ কমিশনের শুনানী প্রবিধানমালার বিধানাবলী অনুযায়ী অনুষ্ঠিত হইবে।

(৭) কমিশন কোন ব্যক্তির বক্তব্য বা মতামত শুনানী গ্রহণ ব্যতীত প্রত্যাখ্যান করিলে উক্ত ব্যক্তি তাহার বক্তব্য বা মতামতের অনুকূলে অতিরিক্ত তথ্য প্রমাণাদি সহ নির্দিষট ফিস প্রদান সাপেক্ষে গণশুনানীতে অংশগ্রহণ করিতে আবেদন করিতে পারিবেন।

১২। **গণশুনানী গ্রহণের পর আবেদনপত্র প্রত্যাখ্যান**।- (১) কোন আবেদনপত্রের উপর গণশুনানী গ্রহণের পর কমিশন নিম্নবর্ণিত যে কোন এক বা একাধিক কারণে উক্ত আবেদনপত্র প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবে, যথাঃ-

(ক) কমিশনের চাহিদা মোতাবেক নির্ধারিত সময়-সীমার মধ্যে আবেদনকারী অতিরিক্ত তথ্য বা দলিল দস্তাবেজ দাখিল না করিলে;

(খ) দাখিলকৃত কাগজ পত্রে মিথ্যা তথ্য প্রদান করিলে;

(গ) আবেদনকারী বাংলাদেশের প্রচলিত অন্য কোন আইন ভঙ্গ করিলে;

(ঘ) আইন, অথবা কমিশন কর্তৃক প্রণীত যে কোন প্রবিধানমালার অধীন আবেদনকারীর ট্যারিফ নির্ধারণ বা পরিবর্তনের জন্য আবেদন করিবার অধিকার না থাকিলে।

(২) উপ-প্রবিধান ১২(১) এর অধীন কমিশন কোন আবেদনপত্র প্রত্যাখ্যান করিলে উহার কারণ লিপিবদ্ধ করিবে এবং প্রত্যাখ্যান করিবার তারিখ হইতে অনধিক ৩০ (ত্রিশ) কর্মদিবসের মধ্যে তৎসম্পর্কে আবেদনকারীকে অবহিত করিবে।

(৩) কমিশন সংশ্লিষ্ট আবেদনকারীর শুনানী গ্রহণ বা তাহাকে লিখিত বক্তব্য উপস্থাপনের সুযোগ প্রদান ব্যতীত কোন আবেদনপত্র প্রত্যাখ্যান করিতে পারিবে না।

১৩। **কমিশনের সিদ্ধান্ত**।- (১) কমিশন কোন আবেদনপত্র সম্পর্কে, আগ্রহী পক্ষগণের গণশুনানী গ্রহণ এবং ট্যারিফ প্রস্তাবসহ সকল তথ্য প্রমানাদি প্রাপ্তির পর, অনধিক ৯০ (নব্বই) কর্মদিবসের মধ্যে, উহার সিদ্ধান্ত প্রদান করিবে এবং তাহা বিজ্ঞপ্তি আকারে জারী করিবে।

(২) কমিশনের সকল সিদ্ধান্ত ও আদেশ চূড়ান্ত বলিয়া গণ্য হইবে।

(৩) সংক্ষুব্ধ কোন পক্ষ কমিশন কর্তৃক গৃহীত চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত বা আদেশ পুনর্বিবেচনার জন্য আবেদন করিতে পারিবে, তবে উক্ত ক্ষেত্রে, আদেশ প্রদানের অনধিক ৩০ (ত্রিশ) কর্মদিবসের মধ্যে কমিশনের নিকট উপযুক্ত কারণ, ব্যখ্যা এবং তথ্য প্রমানাদি সহ আবেদন পেশ করিতে হইবে; কমিশনের শুনানী প্রবিধানমালার বিধানাবলী অনুযায়ী উহা নিস্পন্ন করা হইবে।

(৪) কমিশনের সকল আদেশ ও সিদ্ধান্তের অনুলিপি কমিশনের নিকট হইতে এতদুদ্দেশ্যে ক্ষমতাপ্রাপ্ত কর্মকর্তার স্বাক্ষর ও কমিশনের সীলমোহর দ্বারা সত্যায়িত করিতে হইবে ।

(৫) এই প্রবিধানের অধীন যে কোন দলিল বা আদেশের অনুলিপি, কমিশন কর্তৃক, সময় সময়, এতদুদ্দেশ্যে নির্ধারিত ফিসের বিনিময়ে, যে কোন ব্যক্তি সংগ্রহ করিতে পারিবে।

১৪। **ট্যারিফ কার্যকর থাকিবার মেয়াদ**।- (১) কমিশন কর্তৃক প্রদত্ত আদেশে যে তারিখ নির্ধারিত করা হইয়াছে সেই তারিখ হইতে ট্যারিফ কার্যকর হইবে এবং যে তারিখ পর্যন্ত উহার মেয়াদ নির্ধারণ করা হইয়াছে সেই তারিখ পর্যন্ত বলবত থাকিবে ।

(২) যতদিন পর্যন্ত সংশ্লিষ্ট লাইসেন্সী বা কোন প্রকৃত ক্ষতিগ্রস্ত পক্ষের ট্যারিফ পরিবর্তনের আবেদন কমিশনকর্তৃক অনুমোদিত না হয় অথবা কমিশন স্বেচ্ছায় ট্যারিফ পরিবর্তন না করে ততদিন পর্যন্ত কমিশন কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ কার্যকর থাকিবে।

(৩) কমিশন কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ কার্যকর হইবার তারিখ হইতে পরবর্তী বার মাসের মধ্যে উহা পরিবর্তনের জন্য কোন অবেদনপত্র বিবেচিত হইবে না, তবে ট্যারিফ পরিবর্তনের জন্য যদি কোন বিশেষ কারণ আবেদনকারী প্রমাণ করিতে সক্ষম হন তাহা হইলে এই বিধান শিথিলযোগ্য হইবে।

১৫। **ট্যারিফ নির্ধারণ বা পরিবর্তন সম্পর্কে বিজ্ঞপ্তি**। - (১) লাইসেন্সী ট্যারিফ আবেদনপত্র সম্পর্কে কমিশন কর্তৃক প্রবিধান ১৩(১) এর অধীন প্রদত্ত সিদ্ধান্তের ব্যাপক প্রচারের ব্যবস্থা করিবে।

(২) লাইসেন্সী প্রত্যেক গ্রাহকের নিকট কমিশন কর্তৃক অনুমোদিত নুতন ট্যারিফ বা বিদ্যমান ট্যারিফের পরিবর্তন সম্পর্কে বিজ্ঞপ্তি প্রেরণ করিবে।

(৩) ট্যারিফ পরিবর্তনের ক্ষেত্রে, লাইসেন্সী উক্ত বিজ্ঞপ্তির সহিত বিদ্যমান ট্যারিফ শিডিউলও সংযুক্ত করিবে।

অধ্যায় -৪

ট্যারিফ পদ্ধতি (Methodology)

১৬। **সূচনা** (১) পেট্রোলিয়ামজাতপদার্থ পরিবহন ট্যারিফের এই পদ্ধতির উদ্দেশ্য এমন একটি মানদন্ড প্রতিষ্ঠা করা যাহা পরিবহন ট্যারিফ নির্ধারণে লাইসেন্সী কর্তৃক ব্যবহৃত হইবে। এই পদ্ধতি নিরপেক্ষ, ন্যায্য, স্বচ্ছ, সহজ, সরল ও নির্ভর যোগ্য এবং পূর্বেই অনুমান যোগ্য। বিনিয়োগকারীর স্বার্থ সংরক্ষন ও তাহাকে উৎসাহিত করিবার জন্য ইহা প্রনয়ন করা হইয়াছে। তিনি যাহাতে তাহার বিনিয়োগ পুনরূদ্ধার বা রিকোভার (Recover) করিতে পারেন এবং ঝুকি অনুযায়ী ন্যায্য ও যুক্তি সংগত মুনাফা অর্জন করিয়া সুষ্ঠ ভাবে ইহা পরিচালন ও রক্ষনাক্ষেন করিতে পারেন এবং সেবা গ্রহন কারীও যাহাতে সুলভে ও ন্যায্য মূল্যে নির্ভর যোগ্য সেবা পাইতে পারেন সে দিকে বিশেষ ভাবে লক্ষ রাখা হইয়াছে। এই পদ্ধতির আরো উদ্দেশ্য কমিশন কর্মকর্তাগণকে ট্যারিফ আবেদন পরীক্ষার জন্য একটি নির্ভরযোগ্য ভিত্তি প্রদান করা। এই পদ্ধতি বিদ্যমান থাকার কারণে লাইসেন্সী তাহার ট্যারিফ পরিবর্তনের আবেদনের সম্ভাব্য ফলাফল সম্পর্কে পূর্বেই পূর্ন ধারণা লাভ করিতে সক্ষম হইবে। যেহেতু এই পদ্ধতির মান ইতিপূর্বে পরিক্ষীত ও পেশাদারীত্বের ভিত্তিতে নির্ণীত হইয়াছে এবং যথাযথ গনশুনানির পর বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে ও ওয়েব সাইটে প্রকাশনার পর অনুসৃত হইবে, তাই লাইসেন্সী, গ্রাহক বা ভোক্তা ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট পক্ষ এই পদ্ধতির উপর আস্থাশীল থাকিতে পারিবে ।

(২) প্রত্যেক লাইসেন্সী তাহার ট্যারিফ সংক্রান্ত নির্দেশাবলী প্রকাশ করিবে, যাহা সকল পক্ষের নিকট সহজলভ্য হইবে এবং যাহাতে সেবার রেট, স্থায়ী প্রকৃতির কোন চার্জ, এবং সেবা প্রদান, সেবার অবসান, বিলম্ব মাশুল ও বিরোধ নিষ্পত্তির প্রক্রিয়া প্রভৃতি সম্পর্কে যথাযথ নিয়ম ও শর্তাবলীর উল্লেখ থাকিবে।

(৩) প্রত্যেক পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহন লাইসেন্সী পেট্রোলিযামজাত পদার্থ মজুত, বিপনন ও বিতরনকারী সকল পক্ষের সহিত পরিবহন চুক্তি সম্পাদন করিবে এবং পরিবহনকারী পক্ষগণ নিজেদের মধ্যেও অনুরূপ চুক্তি সম্পাদন করিতে পারিবে। পরিবহন ক্ষেত্রে কি পরিমান কারিগরী ক্ষতি (Technical Loss) হইবে তাহা চুক্তিতে উল্লেখ থাকিবে। কমিশন উহার বিবেচনায় যে পরিমাণ ক্ষতি যথাযথ মনে করিবে সেই পরিমাণ কারিগরী ক্ষতি অনুমোদন করিবে।

(৪) পারস্পরিক চুক্তির ভিত্তিতে প্রত্যেক লাইসেন্সী প্রত্যেক সেবা গ্রহন কারীর নিকট, তাহাদেও মধ্যে অনুষ্ঠিত আন্ত চুক্তি অনুযায়ি, ট্রিপ অথবা মাসিক ভিত্তিতে বিস্তারিত বিল প্রদান করিবে।

১৭। এই পদ্ধতি অনুযায়ী নিম্ন লিখিত উপাত্ত গুলি ব্যবহার ও বিশ্লেষণ করা হইবে:-

(ক) যাচাই বর্ষ (Test Year);

(খ) রাজস্ব চাহিদা (Revenue Requirement);

(গ) রেট অব রিটার্ণ অন অ্যাসেটস (Rate of Return on Assets);

(ঘ) মোট ব্যয় (Total Costs);

(ঙ) মোট বার্ষিক ***পরিবাহিত পেট্রোলিয়ামজাতপদার্থের ইউনিটের পরিমাণ;***

(চ) মোট দুরত্ব ।

১৮। (১) নিম্নে উল্লিখিত ফরমূলা পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ 'ট্যারিফ বা পরিবহন সেবার রেট নির্ধারন করা হইবে:

পরিবহন সেবার রেট = মোট বার্ষিক রাজস্ব চাহিদা ÷ বার্ষিক পরিবহনকৃত পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের ইউনিটের পরিমাণ (লিটার/টন) ÷ দুরত্ব (কিলোমিটার)।

মোট বার্ষিক রাজস্ব চাহিদা = রিটার্ণ অন রেট বেজ + মোট ব্যয়।

রিটার্ণ অন রেট বেজ = রেট অব রিটার্ণ * রেট বেজ।

রেট বেজ = ব্যবহৃত ও ব্যবহারযোগ্য সম্পদের অবচয়িত মূল্য + রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল।

ব্যবহৃত ও ব্যবহারযোগ্য সম্পদের অবচয়িত মূল্য= সম্পদের প্রকৃত সংগ্রহ মূল্য (−) পুঞ্জিভূত অবচয় ।

রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল = নগদ ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল + মালামাল ও সরবরাহের ক্রয় মূল্য + অগ্রিম প্রদান।

নগদ ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল = (বার্ষিক পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়) ÷ ৬

মালামাল ও সরবরাহ ক্রয় মূল্য= (মালামাল ও সরবরাহের ১২ মাসের মোট ক্রয়মুল্য) ÷ ১২

$$\text{রেট অব রিটার্ণ \%} = \frac{[(\text{ইকুইটি মূলধন X ইকুইটির রিটানের্র \%}) + (\text{ঋণ মূলধন X ঋণের সুদের \%})]}{(\text{ইকুইটি মূলধন + ঋণ মূলধন})}$$

$$\text{ইকুইটির রিটার্নের \%} = \frac{[(\text{কমন স্টক পরিমাণ X লভ্যাংশের হার \%}) + (\text{অবশিষ্ট ইকুইটির পরিমাণ X নন-স্টক রেট\%})]}{(\text{কমন স্টক পরিমাণ + অবশিষ্ট ইকুইটি পরিমাণ})}$$

$$\text{ঋণের হার \%} = \frac{[(\text{দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ X ঋণের সুদের হার\%}) + (\text{প্রেফার্ড স্টক পরিমাণ X লভ্যাংশের হার\%})]}{(\text{দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ + প্রেফার্ড স্টক পরিমাণ})}$$

মোট ব্যয় = পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় + অবচয় + আয়কর + অন্যান্য কর + অন্যান্য ব্যয়।

প্রস্তাবিত /সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্ব = *প্রস্তাবিত* /সুপারিশকৃত রিটার্ণ অন রেট বেজ + পরিচালন ব্যয়

মোট চলতি পরিচালন রাজস্ব = পরিবহন + অন্যান্য সেবা + সুদ+ বিবিধ।

প্রস্তাবিত/ সুপারিশকৃত *রাজস্ব বৃদ্ধি = প্রস্তাবিত /সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্ব - চলতি রাজস্ব।*

রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর = ১ ÷ (১ - আয়কর হার)।

প্রস্তাবিত /সুপারিশকৃত রাজস্ব বৃদ্ধি = ***প্রস্তাবিত*** /সুপারিশকৃত রাজস্ব বৃদ্ধি X রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর।

প্রস্তাবিত /সুপারিশকৃত রাজস্ব চাহিদা = মোট চলতি রাজস্ব + ***প্রস্তাবিত*** /সুপারিশকৃত রাজস্ব বৃদ্ধি।

পরিবহন **সেবার** রেট = প্রস্তাবিত/সুপারিশকৃত রাজস্ব চাহিদা ÷ বার্ষিক পরিবহনকৃত পেট্রোলিযামজাতপদার্থের ইউনিটের পরিমাণ (লিটার/টন)।

যে কোন একটি যাচাই বর্ষের উপাত্তের ভিত্তিতে কমিশন উপরি উক্ত ফরমূলা অনুযায়ী সুপারিশকৃত ট্যারিফ রেট নির্নয় করিয়া যথাযত গনশুনানির পর বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করিবে।

(২) এই পদ্ধতিতে নির্ধারিত রেট গ্রাহককে যুক্তিযুক্ত, স্বল্পতম ব্যয়ে নির্ভর যোগ্য ও নিরবচ্ছিন্ন সেবা পাইতে এবং লাইসেন্সীকে তাহার সকল পরিচালন ব্যয় সঙ্কুলান এবং বিনিয়োগের উপর ন্যয় সংগত মুনাফা অর্জনের উদ্দেশ্যে পর্যাপ্ত রাজস্ব আয়ের সুযোগ সৃষ্টি করিবে। লাইসেন্সীর পরিচালন ব্যবস্থার ক্রমাগত উন্নয়ন সাধন করিবে, এবং বিনিয়োগের জন্য মূলধন আকর্ষণ করিবে। কস্ট অব সার্ভিস (Cost of Service) নামে অভিহিত একটি প্রক্রিয়ার মাধ্যমে এই রেট নির্ণয় করা হয়। মূলতঃ পরিবহন কোম্পানীর জন্য প্রয়োজনীয় রাজস্বের পরিমাণ হিসাব করিয়া বিদ্যমান রাজস্বের সহিত উহার তুলনা করা হয়। অতঃপর প্রযোজ্য করের সহিত সমন্বয়পূর্বক রাজস্ব-বৃদ্ধি নির্ধারণ করা হয়। বিদ্যমান রাজস্বের সহিত উক্ত রাজস্ব-বৃদ্ধি যোগ করিয়া যোগফলকে যাচাই বর্ষে পরিবাহিত সকল পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের মোট ইউনিট সংখ্যা দ্বারা ভাগ করিয়া পরিবহন রেট নির্ধারণ করা হয়। এই প্রক্রিয়ায় সকল পরিবহন বা পরিবহন সেবার জন্য অভিন্ন রেট নির্ধারিত হয়।

(৩) বিস্তারিত আলোচনা এবং ব্যাখ্যা নিম্নে প্রদান করা হইল: -

১৯। **যাচাই বর্ষ** (Test year) । - (১) যাচাই বর্ষ অব্যাহত ভাবে ১২ (বার) মাসব্যাপি একটি প্রমিত (Standardized) মেয়াদকাল বা অর্থ বৎসর, যাহা ট্যারিফ নির্ধারণের জন্য প্রয়োজনিয় উপাত্ত প্রদান করে, আবেদনকারী এই মেয়াদের ভিত্তিতে কোম্পানীর উপাত্ত সংকলন করে এবং যাচাই বর্ষের উপাত্তের ভিত্তিতেই কমিশন আবেদনের আর্থিক ও অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ পর্যালোচনা করিয়া সিধান্ত গ্রহণ করিবে।

(২) কমিশন উহার নিকট দাখিলকৃত পরিবহন ট্যারিফ রেট আবেদনপত্রের জন্য ১ জুলাই হইতে ৩০ জুন সমাপ্য সাম্প্রতিকতম অর্থ বৎসরকে যাচাই বর্ষ হিসাবে গ্রহণ করে। যে ক্ষেত্রে কোন পরিবহন আবেদনকারীর পূর্ব পরিচালন অভিজ্ঞতা নাই সেই ক্ষেত্রে কমিশন আবেদনকারীর প্রদান নির্বাহির স্বাক্ষর যুক্ত একটি অর্থ বৎসরের সর্বোত্তম প্রাক্কলিত হিসাব বিবেচনা করিবে।

২০। **রাজস্ব চাহিদা** (Revenue Requirement)। - (১) কোন পরিবহন লাইসেন্সী যে পরিমাণ আয় দ্বারা তাহার পরিচালন অব্যাহত রাখিতে, বিনিয়োগের জন্য মূলধন আকৃষ্ট করিতে এবং সর্বোপরি গ্রাহকদের স্বল্পতম ব্যয়ে সেবা প্রদান করিতে সক্ষম তাহাই **রাজস্ব চাহিদা বা রেভিনিউ রিকোয়ারমেন্ট**। অর্থাৎ

রাজস্ব চাহিদা = রিটার্ন অন রেটবেজ (Return on Rate Base) **+ মোট ব্যয়**।

যাচাই বর্ষের উপাত্তের ভিত্তিতে বার্ষিক রাজস্ব চাহিদা নির্ণয় করা হয় ।এই রাজস্ব চাহিদার লক্ষমাত্রা সেই পরিমান অর্থ যাহা আবেদনকারী অর্জন করিতে এমনকি তাহার নিজস্ব ব্যবস্থাপনা ও দক্ষতায় অতিক্রম করিতে পারিবে; তবে উক্ত লক্ষমাত্রায় পৌছানোর জন্য কমিশন কোন রকম নিশ্চয়তা দিবে না।

(২) রেট বেজ বলিতে ব্যবহৃত ও ব্যবহার্য সম্পদের অবচয়িত মূল্য এবং রেগুলেটরি ওয়ার্কিং ক্যাপিটালের সমষ্টি কে বুঝাইবে অর্থাৎ

রেট বেজ =ব্যবহৃত ও ব্যবহার্য সম্পদের অবচয়িত মূল্য + রেগুলেটরি ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল ।

রেট বেজ কে কোয়ালিফাইং অ্যাসেটস (Qualifying Assets)**ও বলা হয়**।

(৩) **ব্যবহৃত ও ব্যবহার্য সম্পদ** (Used and Useful Assets) ৩(তিন) শ্রেণীতে বিভক্ত ,

যথা :

(ক) ইনট্যানজিবল অ্যাসেটস (Intangible Assets) যথা: প্রতিষ্ঠান গঠনের যাবতিয় খরচ, লাইসেন্স ও অনুমতি গ্রহণের খরচ এবং এই ব্যাপারে বিবিধ অদৃশ্যমান খরচ;

(খ) পরিবহন অ্যাসেটস (Transportation Assets): ট্যাংকার, ট্যাঙ্কলরি বা অনুরূপ ফ্যাসিলিটি বা অবকাঠামোর যাবতিয় সংগ্রহ ও উন্নয়ন খরচ সমুহ এবং

(গ) **জেনারেল অ্যাসেটস** (General Assets): ভূমি ও ভূমি স্বত্ব, অবকাঠামো ও উহার উন্নয়ন, যানবাহন, ভবন, অফিস, আসবাবপত্র ও যন্ত্রপাতি, পরিবহন যন্ত্রপাতি, ভান্ডার, বিবিধ যন্ত্রপাতি, (Tool), ল্যাবরেটরী যন্ত্রপাতি, বিদ্যুৎ চালিত যন্ত্রপাতি, জেনারেটর, ও যোগাযোগ সম্পর্কিয় যাবতিয় যন্ত্রপাতি এবং অন্যান্য দৃশ্যমান সম্পদ।

লাইসেন্সীর যে সকল সম্পদ ভোক্তাদের পরিবহন সেবার জন্য ব্যবহৃত হইবে শুধু সেই গুলোই হিসাবে লওয়া হইবে। অ্যাসেটের যথাযথ হিসাব কোড ও সংজ্ঞা ইত্যাদি কমিশনের অভিন্ন হিসাব পদ্ধতি (যখন প্রণীত হইবে) অনুযায়ী ব্যবহৃত হইবে।

(৪) **নূতন সম্পদ** যখন ব্যবহৃত বা ব্যবহার্য হইবে তখন কোন রূপ অবচয় ব্যতিতই উহার প্রকৃত সংগ্রহ ব্যয়/মূল্য রেট বেজ হিসাবে গন্য করা হইবে।

২১। **অবচয় (Depriciation)**। - (১) অবচয় একটি প্রক্রিয়া যদ্দ্বারা অবচয়যোগ্য সম্পদের প্রকৃত মূল্যকে নীট স্যালভেজ ভ্যালু (Net Salvage Value) সমন্বয় পূর্বক, একটি নিয়মানুগ ও যৌক্তিক উপায়ে উক্ত সম্পদের স্বাভাবিক ব্যবহারোপযোগী আয়ুষ্কালের উপর বন্টন করিয়া দেওয়া হয়।

(২) ট্যারিফ রেট প্রণয়নের জন্য স্ট্রেইট লাইন অবচয় পদ্ধতি (Straight-Line Depreciation Method) প্রয়োগ করা কমিশন অনুমোদন করে। সম্পদের ব্যবহার্য অথবা সার্ভিসলাইফ বাংলাদেশ এ্যাকাউন্টিং স্ট্যান্ডার্ড এবং কমিশন কর্তৃক স্থিরকৃত সিডিউল অনুযায়ী নির্ধারিত হইবে। প্রয়োযন মনে করিলে উহা সংশোধণ করা যাইবে এবং কমিশন পৃথক প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে অবচয় শিডিউল জারী করিবে।

(৩) সম্পদের সংযোজন ও উন্নয়নের (Addition and Improvement) প্রকৃত সংগ্রহ ব্যয় সংশ্লিষ্ট পরিবহন অ্যাসেটস বা সম্পদের বিপরীতে হিসাবভুক্ত করা হইবে। কোন পরিবহন সম্পদের স্বাভাবিক আয়ুষ্কাল লোপ পাইলে, নীট স্যালভেজ ভ্যালু (Net Salvage Value) ব্যতীত, অপসারণ ব্যয়সহ পুঞ্জীভূত অবচয় রিজার্ভের বিপরীতে উহার প্রকৃত সংগ্রহ ব্যয় সমন্বয় করিতে হইবে। রক্ষণাবেক্ষণ, মেরামত ও ছোটখাট জিনিসের প্রতিস্থাপন ব্যয় পরিচালন ব্যয়ের অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(৪) স্থায়ী সম্পদের বর্তমান বুক ভ্যালুর (Book Value) উপর স্থিরকৃত অবচয় খরচ হিসাবে মোট ব্যয়ের অন্তর্ভুক্ত হইবে, এবং সম্পদ মূল্যায়নের পরবর্তী কোন সংশোধনের ভিত্তিতে উহার পুনর্মূল্যায়ন করা যাইবে না।

২২। **রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল** (Regulatory Working Capital) । - (১) রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল সাধারণ হিসাব বিজ্ঞানের ‘‘ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল’’ হইতে ভিন্ন অর্থ বহন করে। এখানে রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল বলিতে বুঝায়, লাইসেন্সীর দৈনন্দিন পরিচালন ব্যয় নির্বাহের জন্য যোগান দেওয়া অর্থ এবং ব্যবহৃত ব্যবহার্য সম্পদ - বহির্ভুত বিভিন্ন প্রকারের বিনিয়োগ যাহা লাইসেন্সীর চলমান পরিচালন অব্যাহত রাখার জন্য প্রয়োজনীয়। ইহা লাইসেন্সীর স্বাভাবিক পরিচালন তহবিল যাহার জের মাস হইতে মাসান্তরে চলিতে থাকে। ইহা নিম্নে উল্লিখিত তহবিল সমুহের সমষ্টি :-

(ক) নগদ চলতি মূলধন বা ক্যাশ ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল(Cash Working Capital),

(ক) মওজুদমালামাল ও সরবরাহের ক্রয়মূল্য (Stores, Materials and Supplies Inventory) এবং

(গ) অগ্রিম প্রদত্ত অর্থ(Prepayment) ।

নিম্ন লিখিত ফরমূলা বা সুত্র দ্বারা প্রদর্শিত হইয়াছে:

রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল = ক্যাশ ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল + মওজুদ মালামাল ও সরবরাহের ক্রয়মূল্য + অগ্রিম প্রদত্ত অর্থ।

২৩ **ক্যাশ ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল** (Cash Working Capital)।- **(১) ক্যাশওয়র্কিং ক্যাপিটাল বা নগদ চলতি** মূলধন হইল পরিচালন ব্যয় নির্বাহের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ, নগদ জেরের ঘাটতি পূরণ এবং অনুরূপ অন্যান্য প্রয়োজনীয়তা পূরণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ । ট্যারিফ নির্নয়ের জন্য ইহা ১ (এক) বৎসরের মোট পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের ১/৬ অংশ হিসাবে গ্রহন করা যাইতে পারে অর্থাৎ নিম্নে লিখিত সুত্র অনুযায়ী নির্ণয় করিতে হইবেঃ।

নগদ চলতি মূলধন = (বার্ষিক পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়) ÷৬।

২৪। **মওজুদ মালামাল ও সরবরাহের মূল্য** (Stores, Matrials and Supplies Inventory) ।- বলিতে বুঝায় সেবা প্রদানের জন্য দৈনন্দিন চাহিদা পূরণকল্পে লাইসেন্সীর প্রয়োজনীয় মালামাল ও সরবরাহের মূল্য ।
ট্যারিফ নির্ণনয়ের উদ্দেশ্যে, যাচাই বর্ষে মালামাল ও সরবরাহের মোট মূল্যের ১/১২ হিসাবে ইহা গন্য করা হইবে অর্থাৎ

মওজুদ মালামাল ও সরবরাহের মূল্য = (মালামাল ও সরবরাহের ১২ মাসের মোট মূল্য) ÷**১২।**

২৫। **অগ্রিম প্রদত্ত অর্থ** (Prepaymants)। - (১) যে সময়ের জন্য প্রযোজ্য সেই সময়ের পূর্বে কোন অর্থ প্রদান করা হইলে তাহাকে **অগ্রিম প্রদত্ত অর্থ** বলে। অগ্রিম ভাড়া, বীমা ও আয়কর ইত্যাদি ইহার অন্তর্ভুক্ত। মওজুদ মালামাল ও সরবরাহের ক্ষেত্রে উপরে বর্ণিত মানদন্ডঅনুযায়ী সাধারণতঃ ইহার পরিমাণ নির্ণীত হয়।রেগুলেটরি ওয়ার্কিং ক্যাপিটার নির্ননয়ের জন্য ইহা মাসিক গড় হিসাবে ব্যবহৃত হইবে ।

(২) অগ্রিম প্রদত্ত অর্থের গড় মাসিক পরিমাণ নির্ণয়ের জন্য একাধিক যাচাই বর্ষের তথ্য বিবেচনা করিতে হইবে। উদাহরণস্বরূপ, কোন যাচাই বর্ষে যদি বীমার অর্থ ৩ (তিন) বৎসরের জন্য অগ্রিম পরিশোধ করা হয়, তাহা হইলে প্রদত্ত মোট পরিমাণকে ৩ (তিন) দ্বারা ভাগ (÷) করিয়া ভাগফল ট্যারিফ রেট নির্ধারণের উদ্দেশ্যে বার্ষিক অগ্রিম প্রদানের পরিমান হিসাবে গন্য করিতে হইবে এবং রেগুলেটরী ওয়াকিং ক্যাপিট্যালে অন্তর্ভুক্ত করিবার জন্য উক্ত ফলাফল কে ১২ (বার) দিয়া ভাগ করিয়া গড় মাসিক অগ্রিম প্রদত্ত অর্থ হিসাবে গন্য করা যাইবে।

(৩) কোন কোন ক্ষেত্রে লাইসেন্সীকে অগ্রিম আয়কর প্রদান করিতে হয় । রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল-এর পরিমাণ নির্ননয়ের জন্য যাচাইবর্ষে লাইসেন্সী কর্তৃক পরিশোধিত অগ্রিম আয়করের ১/১২ অংশ গন্য করিতে হইবে।

২৬। **রেট অব রিটার্ণ (Rate of Return)** । **-** (১) রেট অব রিটার্ণ বলিতে রেট অব রিটার্ণ অন অ্যাসেটস্ (Rate of Return on Assets) বুঝায় । রেট বেজ বা কোয়ালিফাইং সম্পদ (Qualifying Assets) এর উপর পরিবহন লাইসেন্সীর রেট অব রিটার্ণ মূলধনের ভারিত গড় ব্যয় (Weighted Average Cost of Capital) রেট অব রিটার্ণ অন অ্যাসেটস্ হিসাবে গন্য করা হয়। আর্থৎ

$$\text{রেট অব রিটার্ণ \%} = \frac{\{(\text{ইকুইটি মূলধন X ইকুইটির রিটার্ণ \%}) + (\text{ঋণ মূলধন X ঋণের সুদের \%})\}}{(\text{ইকুইটি মূলধন + ঋণ মূলধন})}$$

যেখানে ঃ

''ইকুইটির শতকরা হার'' হইতেছে কোম্পানীর ইকুইটি মূলধনের উপর রেট অব রিটার্ণ যাহা পরবর্তী প্রবিধানে বর্ণিত পদ্ধতি অনুসারে নির্ণয় করা হয়।

''ঋণের শতকরা হার'' হইতেছে ঋণ মূলধনের সুদের হারের হিসাবকৃত ভারিত মুল্য (Weighted Value) যাহা ইকুইটির উপর রেট অব রিটার্ণ সম্পর্কিত প্রবিধানের পরবর্তী প্রবিধানে অনুযায়ী নির্ণয় করা হয়।

২৭। **রিটার্ণ অন ইকুইটি (Return on Equity)।-** (১) দেশে বিদ্যমান কোন প্রতিষ্ঠানে বিনিয়োগ করিয়া উহার উপর যে রিটার্ন পাওয়া যায় উহায় রিটার্ন অন ইকুইটি। ইহা নির্নয়ের জন্য ক্যাপিটাল এ্যাসেট প্রাইসিং মডেল কে প্রাধান্য দেওয়া হয়। ইকুইটি মূলধনের উপর রেট অব রিটার্ণ অন-ইকুইটির ভারিত গড় (Weighted Average of Equity) হিসাবে নিম্নের সূত্র অনুযায়ী নির্ণীত হইবে ঃ

$$\text{রেট অব রিটার্ণ অন ইকুইটি} = \frac{[(\text{কমন স্টক পরিমাণ} \times \text{লভ্যাংশের হার}) + (\text{অবশিষ্ট ইকুইটির পরিমাণ} \times \text{নন-স্টক রেট})]}{(\text{কমন স্টক পরিমাণ} + \text{অবশিষ্ট ইকুইটি পরিমাণ})}$$

(২) কমন স্টকের (Common Stock) ক্ষেত্রে, যাচাই বর্ষে অপরিশোধিত কমন স্টকের পরিমাণকে যাচাই বর্ষে প্রদত্ত সর্বশেষ লভ্যাংশের হার দ্বারা গুণ করা হয়।

(৩) পরিবহন লাইসেন্সীর নিকট বিদ্যমান অবশিষ্ট ইকুইটির ক্ষেত্রে, যদি উহা সরকারের মালিকানাধীন হয়, তাহা হইলে সরকারের ঋণের হার ব্যবহৃত হইবে।

(৪) সরকারের সম্পূর্ণ বা আংশিক মালিকানাধীন লাইসেন্সীর ক্ষেত্রে, লাইসেন্সীর কস্ট অব ক্যাপিটাল (Cost of Capital) সরকারের কস্ট অব ক্যাপিটালের সমান হইবে। রেট নির্ধারণের উদ্দেশ্যে, কেন্দ্রীয় ব্যাংকের নিলাম অনুসারে, দুই বৎসর মেয়াদী বাংলাদেশ ট্রেজারী বিলের জন্য সাম্প্রতিকতম ট্রেজারী বিলের নিলাম রেট ব্যবহৃত হইবে। যদি যাচাই বর্ষ চলাকালে কোন নিলাম না হইয়া থাকে, তাহা হইলে যাচাই বর্ষের পূর্বে সর্বশেষ এই জাতীয় নিলামের যে রেট বিদ্যমান ছিল তাহা ব্যবহার করিতে হইবে।

(৫) যদি লাইসেন্সী বেসরকারী মালিকানাধীন পরিবহন কোম্পানী হয় যাহার ক্ষেত্রে কমিশনের প্রবিধান প্রযোজ্য, তাহা হইলে অবশিষ্ট ইকুইটি রেট নিম্নবর্ণিত উপবিধান সমুহের বিধানাবলি অনুযায়ী নির্ণীত হইবে।

(৬) রিটার্ণ অন ইকুইটি (Return on Equity) নির্ণয়ে কমিশন CAPM বা ক্যাপিটাল অ্যাসেট প্রাইসিং মডেল (Capital Asset Pricing Model) পদ্ধতিকে অগ্রাধিকার প্রদান করে। ইহাতে ধরিয়া লওয়া হয় যে, কস্ট অব ইকুইটি মূলধন হইল ঝুঁকিমুক্ত রেট অব রিটার্ণ এবং বিনিয়োগকারীদেরকে মার্কেট রিস্কের (Market Risk) ক্ষতিপূরণের জন্য প্রদত্ত রিটার্ণের সমষ্টি। ইহা সাধারণভাবে ''বেটা'' (Beta) নামে অভিহিত। সামগ্রিক মার্কেট রিটার্ণের Market Return) সহিত স্টক রিটার্ণ (Stock Retrurn) যে পরিমাণ উঠানামা করে 'বেটা' তাহা নির্দেশ করে। একজন লাইসেন্সীর স্টকের অতীত রিটার্ণসমূহ (Stock's Historical Returns) মার্কেট রিটার্ণের সহিত তুলনা করা হয় এবং ঝুঁকির পরিমাণ নির্ধারিত হয়।

(৭) ট্যারিফ রেট পরিবর্তনের জন্য আবেদনকারী লাইসেন্সীর দায়িত্ব হইবে ইকুইটির উপর একটি রেট অব রিটার্ণ প্রস্তাব করা এবং উক্ত ইকুইটি রেটের যথার্থতা প্রমাণের লক্ষ্যে পর্যাপ্ত তথ্য-প্রমাণ উপস্থাপন করা। কমিশন উহার

কর্মকর্তাদের বিশ্লেষণের ভিত্তিতে এবং গণশুনানীতে উপস্থাপিত সকল সাক্ষ্য-প্রমাণ পর্যালোচনাক্রমে উক্ত ইকুইটি রেট নির্ধারণ করিবে।

(৮) ইকুইটির উপর রিটার্ণ নির্ধারণের অন্যান্য পদ্ধতি হইল:

(ক) ডিসকাউন্টেড ক্যাশ ফ্লো (Discounted Cash Flow)। - ডিসকাউন্টেড ক্যাশ ফ্লো (Discounted Cash Flow) হইল ভবিষ্যতে কোন স্টকের যে মূল্য পাওয়া যাইবে উহার বর্তমান মুল্যমান। এই পদ্ধতি প্রয়োগের জটিলতা এই যে, ইহাতে বিনিয়োগকারীর প্রত্যাশা অনুযায়ী একটি মুল্য নির্ধারণ করিতে হয়। যদি লাইসেন্সীর স্টক প্রকাশ্যে কেনা-বেচা না হয় অথবা নূতন কেনা-বেচা হয়, তাহা হইলে ইহা একটি ধারণা-নির্ভর (Subjective) সিদ্ধান্ত হইয়া পড়ে।

(খ) রিস্ক প্রিমিয়াম অ্যাপ্রোচ (Risk Primium Approach) ।- রিস্ক প্রিমিয়াম পদ্ধতিও একটি সচরাচর ব্যবহৃত পদ্ধতি। ইহাতে ধরিয়া লওয়া হয় যে, ইকুইটির রেট অব রিটার্ণ ঋণের রেট অব রিটার্ণ অপেক্ষা বেশী হইবে। কস্ট অব ইকুইটি (Cost of Equity) হইল দীর্ঘমেয়াদী ডেট কস্ট (debt cost) এবং রিস্ক প্রিমিয়ামের সমষ্টি। রিস্ক প্রিমিয়াম নির্ধারণও অতীত স্টক রেকর্ডের ভিত্তিতে হইয়া থাকে ।

(গ) কমপেয়ারেবল আর্নিংস অ্যাপ্রোচ (Comparable Earnings Approach) । - কমপেয়ারেবল আর্নিংস অ্যাপ্রোচ পদ্ধতিতে অন্যান্য লাইসেন্সীর একটি গ্রূপ নমুনা সংগৃহীত হয় এবং ইকুইটি রিটার্ণের উপর একটি যৌগিক রেট (Composite Rate) নির্ধারণ করিয়া লাইসেন্সী কর্তৃক পস্তাব পেশ করা হয়। এইক্ষেত্রেও, একইরূপ ইকুইটি রেট কার্যধারার রেকর্ড (Records of Similar Equity Rate Proceedings) এবং ফলাফলের প্রয়োজন হয়।

(কমিশন উল্লিখিত সকল পদ্ধতিতেই ট্যারিফ আবেদন বিবেচনা করিবে তবে ঝুঁকিমুক্ত রেট অব রিটার্ণ এবং বাজার ঝুঁকির (Market Risk) বিবেচনায়, ক্যাপিটাল অ্যাসেট প্রাইসিং মডেলের (Capital Asset Pricing Model) অনুরূপ পদ্ধতিকে ***অগ্রাধিকার প্রদান*** করিবে। রেট অব রিটার্ণ প্রতিষ্ঠা সংক্রান্ত বিষয়াদি প্রমাণ করার দায়িত্ব লাইসেন্সীর উপর বর্তাইবে।

(১০) রেট পরিবর্তনের জন্য আবেদনকারী পরিবহন লাইসেন্সীর দায়িত্ব হইবে নন-স্টক ইকুইটির উপর একটি রেট অব রিটার্ণ প্রস্তাব করা এবং উক্ত রেটের যথার্থতা প্রমাণের লক্ষ্যে পর্যাপ্ত তথ্য-প্রমাণ উপস্থাপন করা। কমিশন উহার কর্মকর্তাদের বিশ্লেষণের ভিত্তিতে এবং গণশুনানীতে উপস্থাপিত সকল সাক্ষ্য-প্রমাণ পর্যালোচনাক্রমে উক্ত ইকুইটি রেট নির্ধারণ করিবে। আংশিক সরকারী মালিকানাধীন লাইসেন্সীর জন্য, পরিবহন প্রতিষ্ঠানের উপযুক্ত ও অনুমোদিত সুপারিশের অবর্তমানে, কমিশন কেবলমাত্র যাচাই বর্ষে অনুষ্ঠিত দুই বৎসর মেয়াদী নোটের সাম্প্রতিকতম ট্রেজারী বিলের নিলাম রেট গ্রহণ করিবে। যাচাই বর্ষে কোন নিলাম অনুষ্ঠিত না হইয়া থাকিলে, যাচাই বর্ষের পূর্বে সর্বশেষ অনুষ্ঠিত উক্তরূপ নিলামে যে হার বিদ্যমান ছিল তাহা ব্যবহৃত হইবে।

২৮। **রিটার্ণ অন ডেট (**Return on Debt)। - (১) ঋণ মূলধনের সুদের হারের ভারিত মূল্য (weighted value) এর উপর রিটার্ণ রেট নিম্নের সূত্র অনুযায়ী নির্ণীত হইবেঃ

ঋণের সুদের হার % = $\dfrac{\textbf{[(দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ X ঋণের সুদের হার\%) + (প্রেফার্ড স্টক পরিমাণ X লভ্যাংশের হার \%)]}}{\textbf{(দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ + প্রেফার্ড স্টক পরিমাণ)}}$

(২) যদি ভিন্ন ভিন্ন সুদের হারের অনেকগুলি দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ থাকে, অথবা ভিন্ন ভিন্ন লভ্যাংশের হারের অনেকগুলি প্রেফার্ড স্টকের (Prefered Stock) ইস্যু থাকে, তাহা হইলে প্রত্যেক শ্রেণীর জন্য একইরূপ ভারিত ব্যয় (weighted cost) হিসাব করিতে হইবে।

(৩) দীর্ঘ মেয়াদী ঋণের হারের ক্ষেত্রে, সম্পূর্ণ সরকারী মালিকানাধীন প্রতিষ্ঠানসমূহ বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক প্রয়োগকৃত ঋণের হার ব্যবহার করিবে, এমনকি ঋণ তহবিল (Loan funds) যদি দাতা সংস্থার নিম্নতর হারের ঋণ হইতেও সংগৃহীত হইয়া থাকে।

(৪) এই হিসাবে ঋণের বকেয়া পরিমাণ (বা অপরিশোধিত পরিমাণ) ব্যবহৃত হইবে, ঋণের আসল পরিমাণ নহে।

(৫) আবেদনকারী প্রতিষ্ঠান দীর্ঘ মেয়াদী ঋণের একটি সার-সংক্ষেপ প্রদান করিবে, যাহাতে নিম্নবর্ণিত বিষয়সমূহের উল্লেখ থাকিবে, যথা ঃ-

(ক) উক্ত দীর্ঘ মেয়াদী ঋণের উৎস ও তারিখসহ মূল ঋণের পরিমাণ,

(খ) পুঞ্জিভূত মূল ঋণ পরিশোধের পরিমাণ,

(গ) যাচাই বর্ষের যে মেয়াদে ঋণ প্রযোজ্য ছিল সেই মেয়াদ,

(ঘ) সুদের হার,

(ঙ) যাচাই বর্ষে পরিশোধিত সুদের পরিমাণ,

(চ) যাচাই বর্ষে পরিশোধিত মূল ঋণের পরিমাণ এবং

(ছ) যাচাই বর্ষের পূর্ববর্তী অর্থবৎসরে পরিশোধিত সুদের পরিমাণ।

২৯। **ওভারঅল রেট অব রিটার্ণ (Overall Rate of Return)** । - (১) প্রবিধান ২৬ এ বর্ণিত রেট অব রিটার্ণ হিসাব করিবার মৌলিক সূত্রটি সরকারী বা বেসরকারী মালিকানাধীন পরিবহন কোম্পানীর ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হইবে। সূত্রটি নিম্নে পুনরুল্লিখিত হইল ঃ

ওভারঅল রেট অব রিটার্ণ % = $\dfrac{\textbf{[(ইকুইটি মূলধন X ইকুইটির রিটার্নের \%) + (ঋণ মূলধন X ঋণের সুদের \% হার)]}}{\textbf{(ইকুইটি মূলধন + ঋণ মূলধন)}}$

(২) এই রেট অব রিটার্ণ পরিবহন প্রতিষ্ঠানকে উহার বিনিয়োগের উপর মুনাফা অর্জনের সুযোগ প্রদান করিবে, যাহা উহার দীর্ঘমেয়াদী ঋণের দায় পরিশোধ এবং মূলধন সৃষ্টির সামর্থ্যের জন্য যুক্তিসঙ্গত বলিয়া বিবেচিত হইবে।

৩০। **মোট ব্যয়** (Total Costs) - (১) মোট ব্যয় হইল নিম্নবর্ণিত ব্যয়সমূহের সমষ্টি, যথা ঃ-

(ক) লাইসেন্সীর পরিবহন ব্যবসার পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়,

(খ) সংশ্লিষ্ট ট্যারিফ রেট বৎসরে হিসাবভুক্তির জন্য ব্যবহৃত ও ব্যবহার্য সম্পদের স্ট্রেইট লাইন পদ্ধতিতে হিসাবকৃত অবচয় ব্যয়,

(গ) কর এবং

(ঘ) লাইসেন্সীর পরিবহন ব্যবসা পরিচালন সংক্রান্ত অন্য যে কোন প্রয়োজনীয় ব্যয়।

নিম্নের সূত্রটি দ্বারা প্রদর্শিত হইয়াছে ঃ

মোট ব্যয় = পরিচালন ও রক্ষাণাবেক্ষণ ব্যয় + অবচয় + আয়কর + অন্যান্য ব্যায়।

(২) বাংলাদেশ একাউন্টিং স্ট্যান্ডার্ড (Bangladesh Accounting Standard) এবং অভিন্ন হিসাবরক্ষণ পদ্ধতি (Uniform System of Accounts), যখন প্রণীত হইবে, ভিত্তিতে ব্যয়সমূহের হিসাব নির্ণীত হইবে।

(৩) প্রতিটি ট্যারিফ আবেদনের জন্য ব্যয়ের হিসাব ১২ (বার) মাসের প্রকৃত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেণের ভিত্তিতে প্রস্তুত করিতে হইবে।

(৪) কমিশন কর্তৃক যথাযথ নিরীক্ষার সুবিধার্থে, ট্যারিফ নিরূপণের জন্য সকল ব্যয়ের যতদূর সম্ভব বিস্তারিত হিসাব উল্লেখ করিতে হইবে।

(৫) পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় ব্যবসায়ের সেই সকল ব্যয় যাহা সেবা প্রদানের সহিত সরাসরি জড়িত বা উহা হইতে উদ্ভূত এবং সেবার ব্যবস্থাদি রক্ষণাবেক্ষণজনিত ব্যয়।

(৬) সম্পদের বর্তমান বুক ভ্যালু (Current Book Value) অনুযায়ী ধার্যকৃত অবচয়ের পরিমাণ একটি ব্যয় হিসাবে মোট ব্যয়ের অন্তর্ভুক্ত হইবে, এবং পরবর্তীতে সম্পদের পুনর্মূল্যায়ন হইলেও উক্ত ধার্যকৃত অবচয়ের পরিবর্তন হইবে না।

(৭) সকল প্রযোজ্য করসমূহ মোট ব্যায়ের অন্তর্ভুক্ত হইবে।

৩১। **পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় (Operation and Maintenance Expenses)** । **–পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় সেই সকল ব্যয যাহা পরিবহন সেবার সহিত সরাসরি জড়িত বা উহা হইতে উদ্ভুত এবং সেবা প্রদানের ব্যবস্থা সমুহ রক্ষণাবেক্ষণের সহিত জড়িত।** পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় বলিতে নিম্নে উল্লিখিত ব্যায় সমুহ বুঝাইবে :

(ক) ব্যবসায়ের সেই সকল ব্যয় যাহা সেবা প্রদানের সহিত সরাসরি জড়িত বা উহার সহিত সংশ্লিষ্ঠ অন্যান্য রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়,

(খ) পরিবহন প্রতিষ্ঠানের পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় পরিবহন,

(গ) গ্রাহক হিসাব খাত, এবং

(ঘ) প্রশাসনিক ও সাধারণ ব্যয়।

৩২। **পরিবহন ব্যয়** পরিবহন ক্ষেত্রে সকল খরচাদি পরিবহন ব্যায় হিসাবে গণ্য হইবে যথা:

(ক) পরিচালন ও রক্ষাণাবেক্ষণ ব্যয়,

(খ) পরিচালন তদারকি ও প্রকৌশল (Operation, Supervision and Engineering),

(গ) পরিবহন কাজে নিযুক্ত ট্যাংকার, ট্যাঙ্কলরি ও রেলওয়ে ওয়াগনে ব্যবহৃত জ্বালানী ও লুব্রিকেটিং অয়েল ইত্যাদির ব্যয়,

(ঘ) প্রযোয্য ভাড়া এবং

(ঙ) পরিবহন কাজের সহিত সংশ্লিষ্ট সকল রক্ষণাবেক্ষণ, উহার তদারকি ও প্রকৌশল, অবকাঠামো এবং রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়ন খাতে ব্যয়িত সমুদয় অর্থ ।

৩৩। **গ্রাহক হিসাব সংক্রান্ত ব্যয় -** গ্রাহক হিসাব সংক্রান্ত ব্যয় পরিচালন ব্যয় হিসাবে বিবেচিত হয়।

৩৪। **আয়কর ও অন্যান্য কর** (১) লাইসেন্সী কর্তৃক প্রদত্ত আয় কর একটি ব্যয় যাহা সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে ব্যবসায়িক ব্যয় হিসাবে আদায়যোগ্য হইবে।

(২) কর্মচারীর বেতন বা ঠিকাদারের বিল হইতে যে অর্থ লাইসেন্সী সরকারকে প্রদানের জন্য কাটিয়া রাখে তাহা ট্যারিফ রেট নির্ধারণের উদ্দেশ্যে লাইসেন্সীর কস্ট অব সার্ভিসের অন্তর্ভুক্ত হইবে না। তবে উক্তরূপে কর্তিত অর্থের অতিরিক্ত কোন অর্থ লাইসেন্সী সরকারকে প্রদান করিলে তাহা সেবার ব্যয়ের একটি অংশ হিসাবে গণ্য হইবে।

(৩) যদি লাইসেন্সী অন্য কোন কর পরিশোধ করে যাহা এই পদ্ধতিতে আলোচিত হয় নাই কিন্তু যাহার প্রত্যক্ষ প্রভাব পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহনের উপর বর্তিত হইয়াছে, তাহা হইলে উহা কস্ট অব সার্ভিসের একটি অংশ হিসাবে গণ্য হইবে।

(৪) বাংলাদেশে পণ্য আমদানীর সময় একজন লাইসেন্সী মূল্য সংযোজন কর (VAT), অগ্রিম আয়কর প্রদান করে। আমদানীকৃত পণ্যের চালান-মূল্যের উপর নির্ধারিত হারে অগ্রিম আয়কর আরোপ করা হয়।আমদানীকৃত পণ্যের উপর পরিশোধিত মূল্য সংযোজন কর (VAT) ও আমদানী শুল্ক সম্পদ বা পণ্যের সংগ্রহ ব্যয়ের একটি অংশ, তাই উহা রির্টাণ অন অ্যাসেটস (Return on Assets) নির্ধারণে ব্যবহৃত হইবে।

(৫) যদি লাইসেন্সী কোন ক্রয়কৃত পণ্যের উপর মূল্য সংযোজন কর (VAT) প্রদান করে, তাহা হইলে উহা, ট্যারিফ রেট নির্ধারণের উদ্দেশ্যে, উক্ত পণ্যের সংগ্রহ ব্যয়ের অংশরূপে সম্পদ বা পণ্যের প্রদর্শিত ব্যয় (Book Cost) এর অন্তর্ভুক্ত হইবে।

(৬) আমদানীকৃত পণ্যের উপর অগ্রিম আয়কর প্রদান ছাড়াও, লাইসেন্সী কর্তৃক সরকারকে ত্রৈমাসিক ভিত্তিতে প্রাক্কলিত অগ্রিম আয়কর প্রদান করিতে হয়। লাইসেন্সী সংশ্লিষ্ট অর্থ বৎসরের জন্য করের একটি প্রাক্কলন প্রস্তুত করে। লাইসেন্সীর দায়িত্ব করের একটি নির্ধারিত অংশ অগ্রিম প্রদান করা। প্রত্যেক তিন মাস পর পর, লাইসেন্সী বিগত তিন মাসের প্রকৃত আয় ও করের দায়ের ভিত্তিতে পরবর্তী তিন মাসের প্রাক্কলন সমন্বয় করে। অর্থ বৎসর শেষে, প্রদেয় আয়করের সহিত ত্রৈমাসিক ভিত্তিতে প্রদত্ত অগ্রিম আয়কর এবং পণ্য আমদানীর সময় প্রদত্ত অগ্রিম আয়কর সমন্বয় করিয়া

নীট প্রদেয় আয়কর সরকারকে প্রদান করিতে হয়। যদি অগ্রিম প্রদত্ত আয়করের মোট পরিমাণ একই অর্থ বৎসরে সরকারের প্রাপ্য আয়করের পরিমাণের অধিক হয়, তাহা হইলে অতিরিক্ত আয়কর প্রদান করিতে হয় না, এবং অগ্রিম প্রদত্ত আয়করের উদ্বৃত্ত অংশ পরবর্তী অর্থ বৎসরে জের টানা হয়। অগ্রিম আয়কর একটি অগ্রিম-প্রদান (Prepayment) এবং উহার একটি অংশ রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল (Regulatory Working Capital) অন্তর্ভুক্ত হইবে, যেরূপ উপরে চলতি মূলধন অংশে বর্ণিত হইয়াছে।

৩৫। **সুপারিশকৃত বার্ষিক পরিচালন রাজস্ব চাহিদা** (Recommended Annual Operating Revenues Requirement) ।- (১) সুপারিশকৃত বার্ষিক পরিচালন রাজস্ব চাহিদার পরিমাণ হইবে প্রস্তাবিত রিটার্ণ অন রেট বেজ (Return on Rate Base) এবং চলতি বৎসরের অবচয় ও করসহ মোট পরিচালন ব্যয়ের সমষ্টি, যাহা নিম্নবর্ণিত সূত্রে প্রদর্শিত হইয়াছেঃ

সুপারিশকৃত বার্ষিক পরিচালন রাজস্ব চাহিদা = প্রস্তাবিত রিটার্ণ অন রেট বেজ + পরিচালন ব্যয়।

(২) পরিবহন লাইসেন্সী যাহাতে রাজস্ব চাহিদা অর্জন করিতে পারে তজ্জন্য রাজস্ব বৃদ্ধির পরিমাণ নির্ধারণের উদ্দেশ্যে উপরে বর্ণিত সুপারিশকৃত বার্ষিক পরিচালন রাজস্বের পরিমাণকে চলতি পরিচালন রাজস্বের সহিত তুলনা করা হয়।

৩৬। **মোট চলতি পরিচালন রাজস্ব** (Total Current Operating Revenue) - মোট চলতি পরিচালন রাজস্ব নিম্নবর্ণিত আয়সমূহের সমষ্টি, যথাঃ পরিবহন সেবা বাবদ রাজস্ব, প্রদত্ত অন্যান্য সেবা হইতে আয়, সুদ বাবদ আয়, এবং বিবিধ আয়, যাহা নিম্নবর্ণিত সূত্রে প্রদর্শিত হইয়াছেঃ

মোট চলতি পরিচালন রাজস্ব = পরিবহন + অন্যান্য সেবা + সুদ + বিবিধ।

৩৬। **প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধি** (Proposed Revenue Increase) ।- (১) প্রকৃত পরিচালন রাজস্ব ও সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্বের মধ্যে যে পরিমাণ পার্থক্য তাহাই প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধি। এই রাজস্ব-বৃদ্ধি ট্যারিফ রেট বৃদ্ধি করিয়া অর্জিত হয় যাহা লাইসেন্সীকে সুপারিশকৃত রেট অব রিটার্ণ (Rate of Return) অর্জন এবং পরিচালন ব্যয় নির্বাহের জন্য পর্যাপ্ত তহবিল লাভের সুযোগ প্রদান করে। নিম্নের সূত্রে ইহা প্রদর্শিত হইয়াছেঃ

প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধি = সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্ব - প্রকৃত **রাজস্ব।**

(২) উল্লিখিত প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধির উপর আয়কর প্রযোজ্য। সেই কারণে উক্ত প্রস্তাবিত রাজস্ব বৃদ্ধি চলতি রাজস্বের সহিত সরাসরি যোগ করিয়া বাস্তবায়ন করা হইলে লাইসেন্সী সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্ব লাভে ব্যর্থ হইবে। ভবিষ্যতে প্রাপ্য রাজস্ব বর্ধিত করের সমপরিমাণ কম হইবে। সুতরাং, লাইসেন্সী যাহাতে সুপারিশকৃত রাজস্বের সম্পূর্ণটাই অর্জন করিতে পারে তজ্জন্য রাজস্ব-বৃদ্ধির পরিমাণ কিছুটা বাড়াইয়া (Grossed up) হিসাব করিতে হইবে। বর্ধিত কর হিসাবে ধরিয়া উক্ত রাজস্ব-বৃদ্ধির পরিমাণ আরও বৃদ্ধি করিতে হইবে। এইজন্য একটি রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর (Revenue Conversion Factor) তৈরী করা হইয়াছে, যাহা দ্বারা প্রস্তাবিত রাজস্ব বৃদ্ধি নির্ণয় করা সম্ভব হইবে।

(৩) উল্লিখিত রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর একটি সূত্র দ্বারা নির্ণয় করা হয়। উক্ত সূত্র অনুযায়ী "১" সংখ্যাকে, অপর একটি "১" সংখ্যা হইতে প্রযোজ্য আয়কর হার বিয়োগ করিয়া যে বিয়োগফল পাওয়া যায়, তাহা দ্বারা ভাগ করা হয়, যেরূপ নিম্নে প্রদত্ত হইলঃ

রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর = ১ ÷ (১ - আয়কর হার)।

(৪) এইভাবে কনভারশন ফ্যাক্টর নির্ণয়ের পর উহা দ্বারা প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধির পরিমাণকে গুণ করিয়া সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধি পাওয়া যাইবে, যাহা নিম্নরূপে প্রদত্ত হইল ঃ

সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধি = প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধি X রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর।

৩৮। **মোট সুপারিশকৃত রাজস্ব চাহিদা (Total Recommended Revenue Requirement)**

মোট সুপারিশকৃত রাজস্ব চাহিদা হইতেছে প্রকৃত রাজস্ব এবং সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধির সমষ্টি, যেরূপ নিম্নের সূত্রে প্রদর্শিত হইয়াছে ঃ

সুপারিশকৃত মোট রাজস্ব চাহিদা = মোট প্রকৃত **রাজস্ব + সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধি।**

৩৯। **সূত্রসমূহের সার-সংক্ষেপ নিম্নে উল্লিখিত হইল:**

ARR=RRB
FCRR=FC/NG
RB=UUA-TAD+RWC
RRB=RB*TRR
RWC=CWC+MSI+PP
TR=ARR/{NG*TD}
TC=TOM+DEP+IOT
TR=FCCR+STR
TRR=[(EC*RROE)+(DC*RROD)]/(EC+DC).

যেখানে :-

ARR=Annual Revenue Requirement (বাৎসরিক রাজস্ব চাহিদা);
CWC= Cash Working Capital (ক্যাশ ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল);
DC= Debt Capital (ডেট ক্যাপিটাল বা দীর্ঘ মেয়াদী ঋণ);
DEP= Test Year Depreciation (যাচায় বৎসরের অবচয়)
EC=Equity Capital (ইক্যুয়িটি ক্যাপিটাল);
IOT=Income Tax & Other Tax (আয়কর ও অন্যান্য কর);
MSI=Material and Supply Inventory (মওজুদ মালামাল ও সরবরাহ)
NG =Yearly distribution of Total Petroleum Products (বার্ষিক বিতরণ কৃত পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের ইউনিটের পরিমাণ (লিটার);
PP= Prepayments (প্রিপেমেন্ট বা অগ্রিম প্রদত্ত অর্থ);
RB= Rate Base (রেট বেজ);
RRB= Return on Rate Base (রিটার্ন অন রেট বেজ);
RROD= Rate of Return On Debt (রেট অব রিটার্ণ অন ডেট);
RROE=Rate of Return On Equity (রেট অব রিটার্ণ অন ইক্যুটি);
RWC= Regulatotry Working Capital (রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল);
TAD= Total Accumulated Depreciation (টোটাল অ্যাকুমুলেটেড অবচয়);
TC= Total Cost (টোটাল কস্ট);
TD= Total Distance (টোটাল ডিস্টান্স)
TOM= Total Operating and Maintenance Expenses (মোট পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়);
TR= Tariff Rate (ট্যারিফ রেট);
TRR= Total Rate of Return (টোটাল রেট অব রিটার্ণ);
UUA= Used and Useful Assets (ব্যবহৃত ও ব্যবহার্য সম্পদ) ।

৪০। এই পদ্ধতি (Methodology) অনুযায়ী অভিন্ন পরিবহন রেটের একটি সামগ্রিক হিসাবের উদাহরণ ব্যাখ্যাসহ **পরিশিষ্ট 'ক'** তে প্রদান করা হইয়াছে।

পরিশিষ্ট 'ক'

ট্যরিফ হিসাবের উদাহরণ ও ব্যাখ্যা

[প্রবিধান ৩.১ দ্রষ্টব্য]

নিম্নে সেবা সংক্রান্ত ব্যয়ের (Cost of Service) একটি নমুনা হিসাব সার-সংক্ষেপ প্রদত্ত হইল, ইহাতে সেবার ব্যয় (Cost of Service) কিভাবে চূড়ান্ত সুপারিশ প্রণয়নে ভূমিকা রাখে উহার একটি নির্বাহী সার-সংক্ষেপ পাওয়া যাইবে। পরে আরও বিস্তারিত তথ্য প্রদান করা হইয়াছে, যাহা হইতে এই নমুনা হিসাবে ব্যবহৃত অংকসমূহ সম্পর্কে জানা যাইবে।

সেবার ব্যয়ের নমুনা হিসাব সার-সংক্ষেপ		
১। **রেট বেজ** (Rate Base)		
(ক) সেবায় ব্যবহৃত পরিবহন সম্পদ (Used and Useful Assets in Service)	টাঃ	২৪,২৫০,০০০,০০০
(খ) রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল	টাঃ	১৭২,০০০,০০০
(গ) পুঞ্জীভূত অবচয়	টাঃ	৭,৭৬০,০০০,০০০
(ঘ) মোট রেট বেজ (ক+খ - গ)	টাঃ	১৬,৬৬২,০০০,০০০
২। **প্রস্তাবিত রেট অব রিটার্ণ** (Rate of Return) (%)	%	১০%
৩। প্রস্তাবিত রিটার্ণ অন **রেট বেজ** {(Proposed Return on Rate Base)(১ ঘ)*২}	টাঃ	১,৬৬৬,২০০,০০০
৪। **পরিচালন ব্যয়**		
(ক) মোট পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ	টাঃ	৪৬০,০৫০,০০০
(খ) অবচয় (যাচাই বর্ষ)	টাঃ	৮৫৩,০০০,০০০
(গ) আয়কর ব্যতীত অন্যান্য কর	টাঃ	৫০,০০০,০০০
(ঘ) আয়কর প্রদানের পূর্বে মোট পরিচালন ব্যয় (ক+খ+গ)	টাঃ	১,৩৬৩,০৫০,০০০
(ঙ) আয়কর	টাঃ	৩২,০০০,০০০
(চ) মোট পরিচালন ব্যয় (ঘ+ঙ)	টাঃ	১,৩৯৫,০৫০,০০০
৫। **সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্ব {৩+৪(চ)}**(Recommended Operating Revenue)	টাঃ	৩,০৬১,২৫০,০০০
৬। **চলতি পরিচালন রাজস্ব** (Current Operating Revenue)		
(ক) পরিবহন সেবা বিক্রয়	টা ঃ	২,৬০০,০০০,০০০
(খ) প্রদত্ত সেবা হইতে আয়	টা ঃ	৬,০০০,০০০
(গ) সুদ বাবদ আয়	টা ঃ	৭৫,০০০,০০০
(ঘ) বিবিধ রাজস্ব আয়	টা ঃ	০
(চ) মোট চলতি পরিচালন রাজস্ব (ক+খ+গ+ঘ)	টা ঃ	২,৬৮১,০০০,০০০
৭। **প্রস্তাবিত রাজস্ব-বৃদ্ধি {(৫- ৬(চ)}**	টা ঃ	৩৮০,২৫০,০০০
৮। আয় কর	%	৩৭.৫%
৯। **রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর** (Revenue Conversion Factor) {১/(১-৩৭.৫%)}		১.৬
১০। **সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধি (৭*৯)**	টা ঃ	৬০৮,৪০০,০০০
১১। **মোট সুপারিশকৃত রাজস্ব চাহিদা {৬(চ) + ১০)}**	টা ঃ	৩,২৮৯,৪০০,০০০
১২। **পরিবাহিত পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের পরিমান (কিলো লিটার)**	কিলো লিটার	৮৮৬,৪০০
১৩। **পরিবাহিত পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের পরিবহন, কিলো মিটার**	কিলো মিটার	১,০০০
১৪।প্রস্তাবিত পরিবহন রেট (টাঃ প্রতি কিলো লিটার প্রতি কিলো মিটার) {১১/(১২*১৩)}	টা ঃ	৩.৭১

হিসাবের সাধারণ ব্যাখ্যা

হিসাব ১

এই উদাহরণ অনুযায়ী, কোম্পানীর অবকাঠামোগত সম্পদের প্রকৃত ব্যয় এবং রেগুলেটরী ওয়ার্কিং ক্যাপিটাল এর সমষ্টি কোম্পানীর সম্পদ। অতঃপর উহা হইতে অবকাঠামোগত সম্পদের পুঞ্জীভূত অবচয় বিয়োগ করা হইয়াছে। এইভাবে প্রাপ্ত সম্পদের অবশিষ্ট মূল্যই হইল অবকাঠামোগত সম্পদের নীট প্রদর্শিত মুল্য (Book Value)| রিটার্ণ অন অ্যাসেটস (Return on Assets) নিরূপণের জন্য ইহাকেই হিসাবের ভিত্তি ধরা হয়। সম্পদে (Assets) আর কি কি অন্তর্ভুক্ত হইতে পারে সেই সম্পর্কে বিস্তারিত আলোচনা এই পদ্ধতিতে (Methodology) Aন্যত্র করা হইয়াছে।

হিসাব ২

এই উদাহরণের জন্য একটি ***আনুমানিক রেট অব রিটার্ণ*** (Rate of Return) ধরা হইয়াছে। রেট নিরূপণের উদ্দেশ্যে কোন রেগুলেটরী ব্যবস্থাপনায়, রেট বেজ (Rate Base) এর উপর রেট অব রিটার্ণ একটি সামগ্রিক আর্থিক ও অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের ফল। এই রিটার্ণ প্রয়োগ দ্বারা প্রাপ্ত চূড়ান্ত রেট গ্রাহক এবং ভোক্তার জন্য যতদূর সম্ভব সহায়ক হইবে; কারণ এই রেট নির্ধারণ প্রক্রিয়ায়, ব্যবহৃত হিসাব-রক্ষণ ও আর্থিক নীতিমালা অনুযায়ী ইহাই হইবে সম্ভাব্য সর্বনিম্ন ব্যয়। পরিবহন কোম্পানীর নিকটও ইহা যতদূর সম্ভব সহায়ক বলিয়া বিবেচিত হইবে উহার নির্ভরযোগ্য পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থ পরিবহনের সেবা প্রদানে সক্ষমতার জন্য এবং ইহার ফলে উহার ব্যয় পুনরূদ্ধার, পরিবহন ব্যবস্থা রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়নের জন্য অর্থনৈতিক সক্ষমতা অর্জিত হইবে। আয় যুক্তিসঙ্গতভাবে পর্যাপ্ত হইবে, ফলে কোম্পানীর অর্থিক স্বচ্ছলতায় আস্থা অর্জিত হইবে এবং জনগণের প্রতি উহার দায়িত্ব যথাযথভাবে পালনের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ লাভে সক্ষম হইবে। রেট অব রিটার্ণ নির্ধারণে এই পদ্ধতির অন্যত্র আরও বিস্তারিত আলোচনা করা হইয়াছে।

হিসাব ৩

সম্পদের সমষ্টি হইতে পুঞ্জীভূত অবচয় বিয়োগের পর অবশিষ্ট সম্পদকে হিসাব ২ এ বর্ণিত রেট অব রিটার্ণ দ্বারা গুণ করা হয়। ইহাতে কোয়ালিফাইং রেট বেজের উপর প্রস্তাবিত রিটার্ণ পাওয়া যায়। সম্পদে বিনিয়োগের ভিত্তিতে কোন প্রতিষ্ঠানকে এই পরিমাণ আয় অর্জন করিতে দেওয়া যায়।

হিসাব ৪

এখানে সকল ব্যয় যোগ করা হইয়াছে। সাধারণ পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় ছাড়াও করকেও একটি ব্যয়ের হিসাবে ধরা হইয়াছে। অন্যান্য পরিচালন ব্যয়ের ন্যায় আয়করও ব্যয়ের অন্তর্ভুক্ত যেহেতু ইহাও কোম্পানীর একটি ব্যয়। সেবার এইরূপ ব্যয় বিশ্লেষণের অন্যতম উদ্দেশ্য এমন একটি রেট নির্ধারণ করা যাহা সকল ব্যয় সঙ্কুলান করিবে এবং তদতিরিক্ত পরিচালন তহবিলেরও যোগান দিবে যাহা পরিবহন ব্যবস্থার সম্প্রসারণে ব্যবহার করা যাইবে এবং পরিচালনে বিনিয়োগ অব্যাহত রাখার জন্য বিনিয়োগকারীদের মূলধন যোগান দিবে।

হিসাব ৫

হিসাব ৩ এ হিসাবকৃত রিটার্ণ অন রেট বেজে এবং হিসাব ৪ এ হিসাবকৃত পরিচালন ব্যয়ের সমষ্টি যোগ করিয়া সুপারিশকৃত পরিচালন রাজস্ব হিসাব করা হয়। এই পরিমাণ রাজস্বই কোম্পানীর এই মূহুর্তে প্রাপ্য।

হিসাব ৬

এই হিসাবে সকল চলতি রাজস্ব আয় যোগ করা হইয়াছে।

হিসাব ৭

এখানে হিসাব ৬ এ হিসাবকৃত চলতি রাজস্ব হিসাব ৫ এ হিসাবকৃত সুপারিশকৃত রাজস্ব হইতে বিয়োগ করা হইয়াছে এবং এই বিয়োগফলই হইতেছে সুপারিশকৃত রাজস্ব অর্জনের জন্য চলতি রাজস্ব যে পরিমাণ বৃদ্ধি করা প্রয়োজন তার পরিমাণ।

হিসাব ৮

সম্ভাব্য আয়কর।

হিসাব ৯

এখানে একটি রেভিনিউ কনভারশন ফ্যাক্টর (Rvenue Conversion Factor) নির্ণয় করা হইয়াছে। ইহার সূত্রটি হইতেছে ‘‘১’’ সংখ্যাকে অপর একটি ‘‘১’’ সংখ্যা হইতে প্রযোজ্য আয়কর হার বিয়োগের পর বিয়োগফল দ্বারা ভাগ করা। প্রদত্ত উদাহরণে হিসাবটি এইরূপে করা হইয়াছেঃ ১÷(১ - ০.৩৭৫), যাহা ১.৬ এর সমান, আয়কর হার ধরা হইয়াছে ৩৭.৫%। এইরূপ হিসাব করার কারণ এই যে, হিসাব ৭ এ হিসাবকৃত রাজস্ব বৃদ্ধি যদি আয়ের অংশরূপে প্রাপ্ত হয় তাহা হইলে উহার উপরও আয়কর প্রযোজ্য হইবে ফলে কোম্পানী কর পরিশোধের পর সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধি লাভ করিতে পারিবে না। সুতরাং, রাজস্ব-বৃদ্ধিকে করের সহিত সমন্বয় সাধন প্রয়োজন (Grossed up), যাহাতে কর পরিশোধের পর প্রাপ্ত নীট রাজস্ব সুপারিশকৃত রাজস্ব-বৃদ্ধির সমান হয়।

হিসাব ১০

এখানে হিসাব ৭ এর প্রস্তাবিত রাজস্ব বৃদ্ধিকে হিসাব ৯ এ নির্ণীত রেভিনিউ করভারশন ফ্যাক্টর দ্বারা গুণ করা হইয়াছে।

হিসাব ১১

এখানে হিসাব ৬ এর চলতি রাজস্বকে হিসাব ৯ এর প্রস্তাবিত রাজস্ব বৃদ্ধির সহিত যোগ করা হইয়াছে এবং ইহা হইতে মোট রাজস্ব চাহিদার পরিমাণ পাওয়া গিয়াছে। ইহাই মোট রাজস্ব পরিমাণ যাহা পরিবহন কোম্পানীর সকল ব্যয় সঙ্কুলান ও সম্পদের উপর আয় অর্জনের জন্য আরোপিত রেট হইতে অর্জিত হওয়া প্রয়োজন।

হিসাব ১২

এখানে পরিবহন ব্যবস্থায় পরিবাহিত পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের বার্ষিক মোট পরিমাণ কিলো লিটারে হিসাব করা হইয়াছে।

হিসাব ১৩

এখানে পরিবাহিত মোট পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থেও মোট দূরত্ব কিলো মিটারে দেখানো হইয়াছে।

হিসাব১৪

এখানে হিসাব ১১ এ হিসাবকৃত রাজস্ব চাহিদা হিসাব ১২ এ প্রদর্শিত পরিবাহিত পেট্রোলিয়ামজাত পদার্থের পরিমাণ এবং ১৩ প্রদর্শিত মোট দূরত্ব দ্বারা ভাগ করা হইয়াছে এবং ইহা হইতে প্রতি কিলো লিটার প্রতি কিলো মিটার রেট পাওয়া গিয়াছে এবং তাহাই হইবে পরিবহন কোম্পানী কর্তৃক উহার গ্রাহকদের উপর আরোপযোগ্য রেট।

এই উদাহরণটি একটি মোটামুটি হিসাব, তবে ইহাতে পরিবহন রেট নিরূপণের প্রধান স্তরসমূহ প্রদর্শিত হইয়াছে। ধারণা করা হয় যে, গ্রাহকদের সকলে একইরূপ পরিবহন রেট লাভ করিবে এবং উক্ত রেট পরিবহনের দূরত্ব নির্বিশেষে সকল ক্ষেত্রে একইরূপ হইবে।

কমিশনের আদেশক্রমে,

সৈয়দ ইউসুফ হোসেন
চেয়ারম্যান।