OFFICE OF THE
BRITISH COLUMBIA CONTAINER
TRUCKING COMMISSIONER

ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮਸ਼ਵਰਾ

ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਸਾਰ ਰਿਪੋਰਟ

ਜਾਣ ਪਛਾਣ

ਪਿਛੋਕੜ

1) 2014 ਦੀ ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਮ ਰੁਕਾਵਟ ਸਾਂਝੀ ਕਾਰਜ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਹਸਤਾਖਰ ਹੋਣ 'ਤੇ ਖ਼ਤਮ ਹੋਇਆ। ਸਾਂਝੀ ਕਾਰਜ ਯੋਜਨਾ ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਹੋਣ ਅਤੇ ਵਿੰਸ ਰੈਡੀ ਅਤੇ ਕੋਰਿਨ ਬੈੱਲ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਕੋਲੰਬੀਆ ਦੇ ਸੂਬੇ ਨੇ 22 ਦਿਸੰਬਰ, 2014 (ਰੈਗ. 13 ਮਾਰਚ 2015 ਨੂੰ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ) ਨੂੰ *ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਐਕਟ* ਅਤੇ *ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਬਣਾਇਆ।

2) *ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਐਕਟ* ਨੇ ਇੱਕ ਬੀ.ਸੀ. ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਬਣਾਇਆ ਜਿਸ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚ ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਲਾਇਸੈਂਸਿਜ਼ (ਸੀ.ਟੀ.ਐੱਸ. ਲਾਇਸੈਂਸ) ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਹਰੇਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨੂੰ ਕਈ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨਿਯਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸੀਟੀਐਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਧਾਰਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਫਲੀਟ (ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ) ਜਾਂ ਆਜ਼ਾਦ ਮਾਲਕ ਆਪਰੇਟਰਾਂ (ਆਈ/ਓ) ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਂਦੇ ਟਰੱਕਾਂ ਲਈ ਨਿਯਤ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

3) ਇੱਕ ਸੀਟੀਐਸ ਲਾਈਸੈਂਸ ਸਪੌਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਈ/ਓ ਆਂ (I / O's) ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੀਟੀਐਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸਪੌਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇ ਸਪੌਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ ਇੱਕ ਆਈ/ਓ (I / O) ਦੁਆਰਾ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਬੰਧਤ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ 45 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭਰਨਾ ਜਰੂਰੀ ਹੈ)। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਇੱਕ ਆਈ/ਓ (I / O), ਜਿਸਦਾ ਸਪੌਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਬਰਖਾਸਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕੋਲ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਦੂਜੇ ਸਪਾਂਸਰ ਕੋਲ ਜਾਣ ਲਈ 45 ਦਿਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

4) ਸੀਟੀਐਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਤੇ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਟਰੱਕ ਲਸੰਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ("ਟੀਐਲਐਸ") ਸੁਧਾਰ ਦਾ ਇਕ ਉਤਪਾਦ ਹੈ, ਜੋ ਸੰਯੁਕਤ ਕਾਰਜ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਬੱਧ ਸੀ। ਇਸ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅੰਸ਼ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਪੇਸ਼ਕਰਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਟੀਐਲਐਸ ਸੁਧਾਰ ਦਾ ਟੀਚਾ ਇੱਕ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਥਿਰ ਉਦਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਸੀ, ਜਿਸਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਉਪਲੱਬਧ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕਟੌਤੀ ਅਤੇ ਚਾਲੂ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਸਮੁੱਚੀ ਟਰੱਕ ਫਲੀਟ ਵਿਚ ਕਟੌਤੀ ਸਾਰੇ ਸਹਿਭਾਗੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਆਮ ਸਹਿਮਤੀ ਅਨੁਸਾਰ

ਟੀਐਲਐਸ ਸੁਧਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋਈ ਸੀ ਕਿ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਕੰਮ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕੰਟੇਨਰ ਸੰਘਰਸ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਅਸਥਿਰਤਾ ਅਤੇ ਟਰੱਕਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੇ ਗਿਰਾਵਟ ਵਾਲਾ ਦਬਾਅ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

5) ਆਫਿਸ ਆਫ ਦ ਬੀ.ਸੀ. ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਥਿਰਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਟੀਐਲਐਸ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨੇ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਆਈ/ਓ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ।ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਇਸੈਂਸਕਰਤਾ ਦੀ ਜਿੰਮੇਵਾਰੀ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਸਬੰਧਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲਸੰਸਦਾਰਾਂ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਖੁਦਮੁਖਤਿਆਰੀ ਦੇਣ ਨਾਲ ਸੰਤੁਲਿਤ ਸੀ। ਇਹ ਖ਼ੁਦਮੁਖ਼ਤਿਆਰੀ ਟੀਐਲਐਸ ਆਈ/ਓ ਪਰਮਿਟ ਖਤਮ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਟੀਐਲਐਸ ਸੁਧਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

6) ਪਿਛਲੇ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਅਤੇ ਸੁਧਾਰ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਅਤੇ ਹਲਚਲ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

7) ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੇ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨਾਲ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਠਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤਿਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਆਈ/ਓ ਆਂ ਨੇ ਸਪਾਂਸਰਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਠਾਇਆ ਹੈ।

8) ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੇ 18 ਜਨਵਰੀ, 2017 ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਸੰਭਵ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਉਪਾਵਾਂ ਲਈ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਨਪੁਟ ਲੈਣ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਸੀ। 14 ਮਾਰਚ, 2017 ਨੂੰ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੇ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮਸ਼ਵਰੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ, ਉਹ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ, ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਮਾਹਰ ਦੀ ਮਸ਼ਵਰਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਢੁਆਈ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸਦਾ ਖਾਸ ਕੇਂਦਰ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਕੰਮ ਹੋਵੇਗਾ। ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮਸ਼ਵਰੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਇਨਪੁਟ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮਸ਼ਵਰਾ - ਕਾਰਜ ਖੇਤਰ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ

9) ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੇ ਉਹਨਾਂ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹੇਠਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਜਾਂ ਇਕ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਵਾਲੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ:
   - ਉਪਲੱਬਧ ਕੰਮ ਲਈ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਵਾਜਬ ਹਲਚਲ ਦੀ ਸਹੂਲਤ;
   - ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦਾ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰਜਕੁਸ਼ਲਤਾ ਮੈਟ੍ਰਿਕਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ;

ਅਤੇ

- ਵੈਨਕੂਵਰ ਫਰੇਜ਼ਰ ਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ-VFPA) ਦੀਆਂ ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਆਦਰ ਕਰਨਾ।

10) ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਬਾਰੇ ਮਸ਼ਵਰੇ ਲਈ ਆਖਰੀ ਮਿਤੀ 31 ਮਾਰਚ, 2017 ਸੀ (ਮਾਰਚ 1, 2017 ਤੋਂ ਵਧਾਈ ਗਈ)। ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ, ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਰਾਂ ਅਤੇ ਕਾਮਿਆਂ, ਟਰੱਕਿੰਗ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੰਗਠਨਾਂ ਕੋਲੋਂ ਪੰਦਰਾਂ (15) ਬੇਨਤੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਸਨ।

ਸਬਮੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦੇ

11) ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਬਮੀਸ਼ਨਾਂ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਖੇਤਰਾਂ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸਨ:
- ਆਈ/ਓ ਹਲਚਲ;
- ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿਚ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਮੀਟਰਿਕਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ; ਅਤੇ
- ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਤੇ ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ (VFPA) ਦੀ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ।

ਆਈ/ਓ ਹਲਚਲ

12) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਸੰਗਠਨਾਂ ਨੇ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੂੰ ਸਬਮੀਸ਼ਨਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈਆਂ, ਜੋ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਲਈ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਯੋਗਤਾ' ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸਨ। ਕਾਫੀ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਕ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਆਮਦਨ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਮਾਲਕੀ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੈ। ਆਈ/ਓ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਕੰਪਨੀ ਜਿਹੜੀ ਆਪਣੇ ਆਈ/ਓ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਈ/ਓ ਹਲਚਲ ਰਾਹੀਂ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰ ਉਹਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦੇਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

13) ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਭਾਗ 8 ਦੀ ਪਛਾਣ ਵਿਧੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਆਈ/ਓ ਲਈ ਹਲਚਲ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਅਣਇੱਛਤ ਨਤੀਜਾ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਅਤੇ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਵਰਤਾਓ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਆਈ/ਓ ਆਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਵਿੱਚ ਬਰਖ਼ਾਸਤਗੀ ਟਰਿੱਗਰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਈ/ਓ ਆਂ ਨਾਲ ਮਾੜੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਲੂਕ ਕਰਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਆਈ/ਓ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕੰਮ ਨਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨਾਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ।

14) ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਭਾਗ 8 ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਜ਼ਾਹਿਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜੋ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਾਗ 8 ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਿਸਟਮ, ਆਈ/ਓ ਨੂੰ ਕਿਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੈ ਬਾਰੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਵਧੀਆ ਆਈ/ਓ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕਾਬਲਾ

ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਣਾ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।

15) ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੇ ਭਾਗ 8 ਦੀ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਅਸਥਿਰਤਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕ ਵਜੋਂ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡਰਾਈਵਰ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਹੈ। ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਆਈ/ਓ ਐਸੇ ਰਵੱਈਏ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਖਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਆਈ/ਓ ਆਂ ਨੂੰ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਦੀ ਚੋਣ ਨਾਲ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾੜੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦਿਖਾ ਰਹੇ ਹਨ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨੂੰ ਗੁਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿ ਮਾੜੇ ਵਿਵਹਾਰ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਸ਼ਾਸਿਤ ਕਰਨ ਤੇ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

16) ਭਾਗ 8 ਬੀਸੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੋਡ ਅਤੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ 37 ਅਧੀਨ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ ਡਰਾਈਵਰ ਦੇ ਸੜਕ ਤੇ ਵਰਤਾਓ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਉਪਚਾਰਕ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨੀ ਪਾਲਸੀ ਹੋਏ ਅਤੇ ਉਹ ਉਸਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ। । ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲੋਕਾਂ ਵਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਭਾਗ 8 ਇੱਕ ਗੈਰ-ਅਨੁਕੂਲ ਆਈ/ਓ ਗਤੀਵਿਧੀ/ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਅਣਡਿੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰੇਰਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂਕਿ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

17) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਾਰੀਆਂ ਸਬਮੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹਿਮਤੀ ਸੀ ਕਿ ਆਈ/ਓ ਉਪਲਬਧ ਕੰਮ ਲਈ ਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਤੱਕ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਆਨ ਲਾਈਨ ਸਿਸਟਮ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਕਿ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਹਲਚਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਬੋਝ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਹਨ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਸਿਫਾਰਿਸ਼ ਦੇ ਅਧਾਰ ਤੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨੂੰ ਕੌਣ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੇ ਆਨਲਾਈਨ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਆਈ/ਓ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਐਲੋਕੇਸ਼ਨ ਜੋੜਨ ਨਾਲ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਦਾ ਸੀ।

18) ਆਈ/ਓ ਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸੰਗਠਨਾਂ ਨੇ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਲਈ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਵਕਾਲਤ ਕੀਤੀ, ਆਈ/ਓ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਰਗ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਆਈ/ਓ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ਕਾਂ ਤੇ ਇੱਕ ਪਾਬੰਦੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਵਾਧੂ ਸਪਲਾਈ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਟਰੱਕਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਬਰੀਕੀ ਨਾਲ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

19) ਕੁਝ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਲਈ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨੂੰ ਗੁਆਉਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦਾ ਜਦ ਤੱਕ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਦਾ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਦੂਜਿਆਂ ਨੇ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਹਲਚਲ ਨਾਲ ਕੋਈ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਟੈਗ ਗੁਆਉਣ ਲਈ

ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ (ਲਾਇਸੈਂਸ ਫੀਸ ਦੀ ਪ੍ਰੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ) ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ। ਇੱਕ ਪ੍ਰਸਤੁਤੀ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਆਈ/ਓ ਆਂ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸਾਰ

- ਆਈ/ਓ ਆਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਕੰਮ ਲਈ ਜਾਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ
- ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦਾ ਭਾਗ 8 ਆਈ/ਓ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੇ ਵਰਤਾਓ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ
- ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਭਾਗ 8 ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੋਡ ਅਤੇ ਬੀਸੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀਆਂ
- ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ
- ਆਈ/ਓ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਹ ਰਹੇ ਹਨ
- ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ

ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਮੀਟਰਿਕਸ

20) ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਮੀਟਰਿਕਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇੱਕ ਸਬਮੀਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੋਧਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਇੱਕ ਉਦਯੋਗ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਵੰਡ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਡਰੇਏਜ ਕੰਮ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਵੰਡ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਝਲਕਾਉਂਦਾ ਹੈ।

21) ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸੁਧਾਰ ਨੂੰ 2017 ਦੇ ਸੀ.ਟੀ.ਐੱਸ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਲਈ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸੁਧਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਨੇ ਘੱਟ ਵਰਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਟੈਗਸ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਵਰਤੋਂ ਮੈਟ੍ਰਿਕਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਉੱਚ ਵਰਤੋਂ ਵਾਲੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਟੈਗਸ ਦੀ ਮੁੜ ਵੰਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਪੇਸ਼ਕਰਤਾ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸਿਸਟਮ ਵਾਧੂ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 'ਤੇ ਉਲਟ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਜਦਕਿ ਇਕ ਹੋਰ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਟੈਗ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ।

22) ਪਰ, , ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਵੀ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ (VFPA) ਦੇ ਸੰਤੁਲਿਤ ਸਕੋਰਕਾਰਡ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਕੋਰਕਾਰਡ 'ਤੇ ਸੰਖੇਪ ਸਾਰਾਂਸ਼ ਸਹੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੀ ਫਲੀਟ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਜਾਂ ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਕ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦਾ ਉਪਯੋਗ ਕਰਨਾ ਭਾਵੇਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਪਰ ਇਕਮਾਤਰ ਮੈਟ੍ਰਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਡਬਲ ਐਂਨਡਿਡ (ਦੂਹਰੇ ਅੰਤ ਵਾਲੇ) ਕੰਟੇਨਰ ਦੀਆਂ ਚਾਲਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਦਿਨ/ਰਾਤ

ਦੀ ਗੇਟ ਮੀਟ੍ਰਿਕ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਵਾਧੂ ਸਮਰਥਨ ਉਹਨਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਾਰਕਾਂ ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਹਨਾਂ ਕੋਲ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਮੈਟ੍ਰਿਕਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਹੈ।

23) ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ (VFPA) ਦੇ ਸੰਤੁਲਿਤ ਸਕੋਰਕਾਰਡ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਇੱਕ ਪੇਸ਼ਕਰਤਾ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਾਲ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਗਿਆਨ ਅਤੇ ਅਰਾਮ ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਤੇ ਖਾਲੀ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਭਰਨ ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤਾਂਕਿ ਕਿਸੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਮੈਟਰਿਕ ਤੇ ਨਾਕਾਰਤਮਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾ ਪਵੇ। ਜੇ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੁੰਦਾ, ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਨੇ ਇਕਸਾਰ ਆਧਾਰ ਤੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਸਵੈ-ਇੱਛਤ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਸਵੈ-ਇੱਛਤ ਰਿਲੀਜ਼ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ, ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਹੋਰ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦਾ ਵੱਧ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

24) ਅੱਗੇ ਇਹ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਲਈ ਸਿਰਫ ਖਾਸ ਤਾਰੀਖਾਂ, ਸੰਭਾਵਿਤ ਤਿਮਾਹੀ ਜਾਂ ਛਮਾਹੀ ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਇਕ ਲਚਕੀਲੀ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਆ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਭਰੋਸਾ ਮਿਲੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮੇਂ ਤੇ ਵਾਧੂ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

25) ਉਸੇ ਸਮੇਂ, ਇਹ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਆਈ/ਓ ਹਲਚਲ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਆਪਣੀ ਵੈਬਸਾਈਟ ਤੇ ਖਾਲੀ ਅਤੇ ਉਪਲਬਧ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਵਾਲੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਏ।

26) ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਆਪਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਰ ਲਚਕਤਾ ਦੀ ਵੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਪੇਸ਼ਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਸਪਾਂਸਰਡ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੇ ਫਲੀਟ ਵਿੱਚ ਦੂਜੇ ਅਨੁਕੂਲ, ਪੂਰਵ-ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਨੂੰ ਮੂਵ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟੈਗ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਪਾਂਸਰ ਲਈ ਕੰਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਹਨ। ਆਈ/ਓ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਕਈ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ:

- ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਕੋਡ ਡ੍ਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਬਨਾਮ ਟਰਮਿਨਲ ਗੇਟ ਖੋਲ੍ਹਣ ਦੇ ਸਮੇਂ;
- ਛੁੱਟੀਆਂ, ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ, ਅਖਤਿਆਰੀ ਕੰਮ ਨੂੰ ਤਹਿ ਕਰਨਾ, ਸੱਟ/ਬੀਮਾਰੀ, ਨਿੱਜੀ/ ਪਰਿਵਾਰਕ ਮਾਮਲਿਆਂ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਸਮੇਤ ਕਈ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਉਪਲੱਬਧਤਾ; ਅਤੇ
- ਡ੍ਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਵਰਿਸ਼ਠਤਾ ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਡਿਸਪੈਚਿੰਗ (ਯੂਨੀਅਨਆਈਜ਼ਡ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ)

ਸਾਰ

- ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਅਲਾਟਮੈਂਟ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਤੋਂ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੀ ਵਰਤਮਾਨ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸੁਧਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਤਾਂ ਤੱਕ ਅਲੱਗ ਕਰਨਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਸੁਧਾਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਮੁਕੰਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ 2017 ਸੀ ਟੀ ਐਸ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਨਵਿਆਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ।
- ਵਰਤਮਾਨ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਸੁਧਾਰ ਅਤੇ ਸੀ.ਟੀ.ਐੱਸ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ (VFPA) ਦੇ ਸੰਤੁਲਿਤ ਸਕੋਰਕਾਰਡ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰੋ ਜਾਂ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਦੇ ਮੁੜ-ਅਲੋਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਲਈ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਕੋਰਕਾਰਡ ਨੂੰ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਘੱਟ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਵੱਧ ਉਪਯੋਗਤਾ ਵਾਲੀ ਫਲੀਟ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ।
- ਸਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੇਵਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤਾਰੀਖਾਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਜਾਰੀ ਕਰੋ।
- ਆਈ/ਓ ਹਲਚਲ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੀ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸੂਚੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰੋ।
- ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਦੀ ਫਲੀਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੂਜੇ ਅਨੁਕੂਲ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੀ ਹਲਚਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ।

ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਨੀਤੀ - ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਭਾਗ 8 ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ

27) ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦਾ ਸੀਟੀਐਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਵੀਐੱਫਪੀਏ ਦੇ ਐਕਸੈਸ ਸਮਝੌਤਾ ਨਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਅਤੇ ਵੀਐੱਫਪੀਏ ਦੀਆਂ ਨੀਤੀਆਂ ਲਈ ਸਮੂਹਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਟਰੱਕ ਟੈਗਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ, ਵੀਐੱਫਪੀਏ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀ ਨੀਤੀ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਭਾਗ 8 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਰਖਾਸਤਗੀ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜੇ ਇੱਕ ਆਈ/ਓ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ/ਉਪਲੱਬਧ ਟੈਗ ਕੋਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਵੀਐੱਫਪੀਏ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਟੀ.ਐਲ.ਐਸ. ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਟਰੱਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

28) ਉਹ ਆਈ/ਓ ਜਿਹਨਾਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਵੀਐੱਫ਼ਪੀਏ ਟਰੱਕ ਉਮਰ ਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਕੋਈ ਸਮੱਸਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਆਈ/ਓ ਆਂ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਰੱਕ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰੇ।

29) ਹਾਲਾਂਕਿ ਵੀਐਫ਼ਪੀਏ ਵਾਤਾਵਰਣ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਲਈ ਆਮ ਸਮਰਥਨ ਸੀ, ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪਾਲਿਸੀ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਆਈ/ਓ ਨੂੰ ਇਸ ਵੇਲੇ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਟੀ.ਐਲ.ਐੱਸ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਟਰੱਕ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਹਲਚਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਬਗੈਰ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗੀ।

30) ਇਕ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਫਲੀਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੌਜੂਦਾ ਆਈ/ਓ (ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੀ.ਐੱਲ.ਐੱਸ. ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਟਰੱਕ) ਦੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ, ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਖਿਆਲ ਦੇ ਕਿ ਕਿਸ ਨੇ 45 ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਕ ਆਈ/ਓ ਕੋਲ, ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਨਵੇਂ ਸਮਝੌਤੇ ਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨ ਲਈ 45 ਦਿਨ ਦਾ ਸਮਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਵੀਐਫਪੀਏ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਨੀਤੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ।

ਸਾਰ

- ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕਾਂ ਦੇ ਵਿੱਚ ਹਲਚਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਟੀਐਲਐਸ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਟਰੱਕ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਰਤਮਾਨ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਆਗਿਆ ਦਿਓ; ਜਾਂ
- 45 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਪਾਂਸਰਸ਼ਿਪ ਸਮਝੌਤਾ ਕਿਸ ਨੇ ਸਮਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਦਾ ਖਿਆਲ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਆਈ/ਓ ਆਂ (ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੀ.ਐੱਲ.ਐੱਸ.ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਟਰੱਕਾਂ) ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਫਲੀਟ ਵਿਚ ਹਲਚਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ।