OFFICE OF THE
BRITISH COLUMBIA CONTAINER
TRUCKING COMMISSIONER

ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਰੇਟ ਰਿਵੀਊ

ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਰਿਪੋਰਟ

ਜਾਣ-ਪਛਾਣ

ਪਿਛੋਕੜ

1) 2014 ਵਿਚ ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਦੇ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਦੀ ਕੰਮਬੰਦੀ ਸਾਂਝੀ ਐਕਸ਼ਨ ਪਲੈਨ `ਤੇ ਦਸਖਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖਤਮ ਹੋਈ। ਸਾਂਝੀ (ਜੋਆਇੰਟ) ਐਕਸ਼ਨ ਪਲੈਨ `ਤੇ ਦਸਖਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਕੋਲੰਬੀਆ ਸੂਬੇ ਨੇ 22 ਦਸੰਬਰ, 2014 ਨੂੰ *ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਐਕਟ ("ਐਕਟ")* ਅਤੇ *ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ("ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ")* ਬਣਾਏ (*ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ 13 ਮਾਰਚ, 2015 ਅਤੇ 4 ਮਈ, 2018 ਨੂੰ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ)। ਵਿਧਾਨ ਨੇ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ("ਕਮਿਸ਼ਨਰ") ਦਾ ਅਹੁਦਾ ਕਾਇਮ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਦਾ ਕੰਮ ਇੰਡਸਟਰੀ `ਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* (ਰੇਟਾਂ ਅਤੇ ਮਿਹਨਤਾਨੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ 4) ਵਿਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੈ।

2) *ਐਕਟ* ਅਤੇ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਨੇ ਸਾਂਝੀ ਐਕਸ਼ਨ ਪਲੈਨ ਵਿਚ ਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਸਮੀ ਰੂਪ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤੇ 2014 ਵਿਚ ਕੋਰਿਨ ਬੈੱਲ ਅਤੇ ਵਿੰਸ ਰੈਡੀ ਵਲੋਂ ਤਹਿ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਨ।

3) ਸਾਲ 2014 ਤੋਂ *ਐਕਟ* ਅਤੇ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਵੀਊ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਕੇ, ਬੀ ਸੀ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਐਂਡ ਇਨਫਰਾਸਟਰੱਕਚਰ ਦੇ ਮਨਿਸਟਰ ਨੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ *ਐਕਟ* ਅਤੇ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਬਾਰੇ ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਦੇ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸੈਕਟਰ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਹਿਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ `ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚਲੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਟਾਂ ਅਤੇ ਮਿਹਨਤਾਨੇ ਦੇ ਢਾਂਚੇ `ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰੇ ਅਤੇ ਰੇਟਾਂ, ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਸੰਭਵ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਲਈ ਮਨਿਸਟਰ ਨੂੰ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰੇ। *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਅਤੇ/ਜਾਂ *ਐਕਟ* ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਰਿਪੋਰਟ ਮਨਿਸਟਰ ਨੂੰ ਅਕਤੂਬਰ 2018 ਤੱਕ ਸੌਂਪੀ ਜਾਵੇਗੀ।

4) ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ 14 ਮਈ, 2018 ਨੂੰ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਦੇ ਹਿੱਸਾ 4 ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੇ ਸੰਭਵ ਕਦਮਾਂ ਬਾਰੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ ਦਾ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ। ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰਨ ਵੇਲੇ, ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿਚਲੇ ਸਾਰੇ ਪੋਆਇੰਟਾਂ `ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੋਆਇੰਟਾਂ `ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕਰੇਗਾ ਜਿਹੜੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਦੌਰਾਨ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਮਿਲੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਗੌਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਰੇਟ ਰਿਵੀਊ ਬਾਰੇ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ –ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ

5) ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਤੋਂ ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰ ਮੰਗੇ ਜਿਹੜੇ ਅੱਗੇ ਲਿਖਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਨ:

ਰੇਟ ਅਤੇ ਮਿਹਨਤਾਨਾ

- *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ ਘੰਟਿਆਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਪਾਂ ਦੇ ਮਿਕਸ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ;
- ਲਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚ ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਰੇਟਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਜੋ ਕਿ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਢੁਕਵੇਂ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੀ ਪੇਮੈਂਟ ਦੇ ਢੁਕਵੇਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਪੱਧਰ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਹੋਵੇ;
- ਮੌਜੂਦਾ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ;
- ਮੌਜੂਦਾ ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:
  - ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟ ਸੂਚੀ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦਾ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਅਤੇ ਡੈਸਟੀਨੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੂਗੋਲਿਕ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਸੀਮਾਵਾਂ, ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਭੂਗੋਲਿਕ ਸਥਿਤੀ/ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਵਿਚ ਔਫ-ਡੌਕ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਸੈੱਸਮੈਂਟ;
- ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਰੇਟ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਵੇਲੇ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ;
- ਆਜ਼ਾਦ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਰੇਟ;
- ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਮੌਜੂਦਾ ਫਾਰਮੂਲਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਬਦਲਵੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ;
- ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਰੇਟ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ; ਅਤੇ
- ਰੇਟਾਂ/ਮਿਹਨਤਾਨੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਜਾਂ ਵਿਚਾਰ।

ਹੋਰ

- ਕੋਈ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਜਿਹੜੇ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਦੇ ਹਿੱਸਾ 4 ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

6) ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਤਾਰੀਕ 29 ਜੂਨ, 2018 ਸੀ (ਲੋੜ ਮੁਤਾਬਕ ਵਧਾਈ ਗਈ)। ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਲਸੰਸੀਆਂ, ਸ਼ਿਪਰਾਂ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾ ਤੋਂ ਨੌਂ (9) ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ।

ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਮੁੱਖ ਮਸਲੇ

7) ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੇ ਖਾਸ ਟਰਮਜ਼ ਔਫ ਰੈਫਰੈਂਸ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਇੰਡਸਟਰੀ ਵਿਚ ਆਮ ਸੁਧਾਰ ਬਾਰੇ ਕਈ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ/ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ।

ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਘੰਟਿਆਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਸੁਮੇਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ

8) ਇਸ ਵੇਲੇ, *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦ ਓਨਰ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ("ਆਈ/ਓਜ਼") ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਅਤੇ ਆਈ/ਓਜ਼ ਲਈ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਨਿਸ਼ਚਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸਰਵਿਸਿਜ਼ ਲਸੰਸ ਦੇ ਏਜੰਡੇ 1 ਦਾ ਅੰਤਿਕਾ ਏ ਟ੍ਰਿਪ ਅਤੇ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਰਲਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਪੇਮੈਂਟ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਨਾਹੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦੇ ਤਰਕ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਰਾਇ ਮੰਗੀ ਗਈ। ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵੱਖੋ ਵੱਖਰੇ ਸਨ।

9) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟ ਦੇ ਰਲਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਉੱਪਰ ਮਨਾਹੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕੀਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕੁਝ ਨੇ ਇਹ ਗੱਲ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀ ਵਿਚ ਇਕੱਲੇ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਪੇਮੈਂਟ ਦੇ ਰਲਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਲਈ ਲੋੜ ਨੂੰ ਦੂਰ ਰੱਖੇਗੀ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਨਾਹੀ ਦੀ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਹਿਮਾਇਤ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਕੁਝ ਦਾ ਯਕੀਨ ਸੀ ਕਿ ਆਈ/ਓਜ਼ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਿਪ ਮੁਤਾਬਕ ਅਤੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਪੈਸੇ ਮਿਲਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

10) ਲਸੰਸਧਾਰੀਆਂ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਿਹੜਾ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਪ ਮੁਤਾਬਕ ਪੈਸੇ ਦੇਵੇ ਪਰ ਇੱਕੋ ਦਿਨ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇਕ ਸ਼ਿਪਰ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿਚ ਟ੍ਰਿਪ ਅਤੇ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰਲਵੇਂ ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਟ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਹੋਰ ਸ਼ਿਪਰ ਦਾ ਯਕੀਨ ਸੀ ਕਿ ਲਸੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਲਸੰਸ ਲੈਣ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਆਈ/ਓ ਦੀ ਸਪੌਂਸਰਸ਼ਿਪ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਪੇਮੈਂਟ ਦੇ ਆਪਣੇ ਤਰੀਕੇ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੇਮੈਂਟ ਦੀ ਇਹ ਕਿਸਮ ਲਸੰਸ ਜਾਂ ਸਪੌਂਸਰਸ਼ਿਪ ਦੀ ਮਿਆਰ ਦੌਰਾਨ ਬਦਲਣੀ ਨਹੀਂ ਚਾਹੀਦੀ।

ਸੰਖੇਪ

- *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚਲੇ ਘੰਟਿਆਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਿਕਸ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ
- ਲਸੰਸ ਵਿਚ ਪੇਮੈਂਟ ਦੇ ਰਲਵੇਂ ਤਰੀਕੇ `ਤੇ ਮਨਾਹੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ
- ਪੂਰੇ ਦਿਨ ਦੇ ਬਲੌਕਾਂ ਵਿਚ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਰਲਵੀਂ ਪੇਮੈਂਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ
- ਆਈ/ਓਜ਼ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਪੈਸੇ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ

ਲਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਘੰਟੇ ਦੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਰੇਟ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ

11) ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸਾਰੀ ਨਿਯਮਬੱਧ ਇੰਡਸਟਰੀ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਵਾਲੇ ਢਾਂਚੇ ਵਿਚ ਬਦਲਣ ਦੀ ਚੋਣ ਬਾਰੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ। ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤੇ, ਅਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਪਰ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੁਧਾਰਾਂ `ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਰਹੇ ਜਿਹੜੇ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ/ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਦੇ ਦੂਹਰੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਸੈਕਟਰ ਵਿਚ ਕਾਰਗਰਤਾ ਲਿਆਉਣਗੇ। ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਇਕੱਲੇ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਮਾਡਲ ਦੀ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਹਿਮਾਇਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਗੱਲ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਸ ਵੇਲੇ ਇੰਡਸਟਰੀ ਵਿਚ ਅਜਿਹੇ

ਕੋਲਿਕਟਿਵ (ਸਾਂਝੇ) ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਆਮ ਤੌਰ `ਤੇ ਇਸ ਮਾਡਲ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਸਾਰਿਆਂ ਨੇ ਇਹ ਗੱਲ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਟ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹਨ। ਪਰ, ਆਈ/ਓਜ਼ ਅਤੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਸਹੀ ਰੇਟਾਂ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਹਿਮਤੀ ਹੈ। ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਆਈ/ਓ ਦਾ ਘੰਟੇ ਦਾ ਰੇਟ 65 ਡਾਲਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ, 75 ਡਾਲਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਜਾਂ 83.02 ਡਾਲਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਲਈ, 28 ਡਾਲਰ ਅਤੇ 29.12 ਡਾਲਰ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸੰਖੇਪ

- ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਪੇਮੈਂਟ ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਨੂੰ ਠੋਸੋ ਨਾ
- ਜੇ ਸਾਰੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਤਜਵੀਜ਼ਸ਼ੁਦਾ ਰੇਟ ਆਈ/ਓ ਅਤੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਪਰ ਕਿਸੇ ਢੁਕਵੇਂ ਰੇਟ ਬਾਰੇ ਸਹਿਮਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਆਈ/ਓਜ਼ ਲਈ

ਮੌਜੂਦਾ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਅਤੇ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਦੀ ਸੂਚੀ

12) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ ਕਿ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਨੇ ਇਹ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਕਿ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਦੀ ਸੂਚੀ (ਸਕੈਜੂਅਲ) ਵਿਚਲੇ ਹਰ ਸੈੱਲ ਲਈ ਹੋਰ 10 ਡਾਲਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਜਦ ਕਿ ਹੋਰਨਾਂ ਨੇ ਹਰ ਸਾਲ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜੋ ਕਿ ਸਾਲ 2021 ਵਿਚ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇ। ਸੀ ਐੱਨ ਅਤੇ ਸੀ ਪੀ ਦੇ ਇੰਟਰਮੋਡਲ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਸੂਚੀ ਵਿਚ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਤਕੜੀ ਹਿਮਾਇਤ ਹੈ। ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਲੋਂ ਦਰਜ ਕਰਵਾਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਸੂਚੀ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਫਿਰ ਵੀ, ਲਸੰਸੀਆਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਕਿ ਔਨ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਸੂਚੀਆਂ ਦੀ ਨੇਮ ਨਾਲ ਪੜਚੋਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਗੱਲ ਨੋਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਸੂਚੀਆਂ ਵਿਚ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੋਈ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਅਤੇ ਜ਼ੋਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮੇਂ/ਮਾਈਲੇਜ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸੰਖੇਪ

- ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਵਧਾਉ
- ਸੀ ਐੱਨ ਅਤੇ ਸੀ ਪੀ ਦੇ ਇੰਟਰਮੋਡਲ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਔਨ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਸੂਚੀ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੋ
- ਰੇਟ ਸਿਰਫ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਅਤੇ ਜ਼ੋਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮੇਂ/ਮਾਈਲੇਜ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਵਧਾਉ (ਜਾਂ ਘਟਾਉ)

ਮੌਜੂਦਾ ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਦੀ ਸੂਚੀ

13) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਇਸ ਗੱਲ ਨਾਲ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ ਕਿ ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਵੀ ਔਨ-ਡੌਕ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਾਂਗ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ (ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿਚਲੇ ਹਰ ਸੈੱਲ ਲਈ ਹੋਰ 10 ਡਾਲਰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਜਾਂ ਹਰ ਸਾਲ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜੋ ਕਿ ਸਾਲ 2021 ਵਿਚ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 5 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇ)। ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਨੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਸੂਚੀ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਜੋ ਸਫਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਫਾਸਲੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਜ਼ੋਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਸੱਦੇ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਹਿਮਾਇਤ ਕੀਤੀ ਜੋ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ:

> ...ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਟ ਮੈਟਰਿਕਸ ਜੋ ਲਾਗੂ ਹੈ ਉਹ 2005 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸੈਕਟਰ ਦੇ ਇਕ ਹਿੱਸੇਦਾਰ [ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਵਿਚ] ਵਲੋਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਔਨ-ਡੌਕ ਰੇਟ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮਿਸਟਰ ਵਿੰਸ ਰੈਡੀ ਨੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਇੰਡਸਟਰੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟੇਬਲ ਵਿਚ ਕਾਇਮ ਰੱਖੇ ਗਏ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਇਸ ਚੀਜ਼ `ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ ਕਿ ਇਕ ਜ਼ੋਨ ਵਿਚ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਔਰਿਜ਼ਨਜ਼ ਅਤੇ ਡੈਸਟੀਨੇਸ਼ਨਜ਼ ਕਿੱਥੇ ਸਨ। ਟੇਬਲ ਦੇ ਔਰਿਜਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਇਨਫਰਾਸਟਰੱਕਚਰ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਇੰਡਸਟਰੀਅਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਇਕੱਤਰੀਕਰਨ, ਜ਼ੋਨਾਂ [ਔਫ-ਡੌਕ] ਵਿਚ ਅਤੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਫਰ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟਾਂ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

14) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਾਇਦ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਦਾ ਕਾਰਜ ਖੇਤਰ ਹੈ। ਇਹ ਫਿਕਰ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਦੀ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਇੰਡਸਟਰੀ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚਲੇ ਖਿਆਲੀ ਪਾੜੇ ਨਾਲ ਅਸਥਿਰ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਇਸ ਵੇਲੇ ਲਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਔਫ-ਡੌਕ ਮੂਵਜ਼ ਲਈ ਅਨ-ਰੈਗੂਲੇਟਿਡ ਰੇਟ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲਾ ਨੋਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਡੈਟਾ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 2017 ਵਿਚ, 18 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ 13,700 ਪਿੱਕ ਅੱਪ ਕਨਟੇਨਰ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ 16 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ 11,000 ਡਰੌਪ ਔਫ ਕਨਟੇਨਰ ਗਿਣਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸਰਵਿਸ ਲਾਇਸੰਸ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੀਆਂ।

15) ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਵੀ ਕੰਪਨੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਲਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਉੱਪਰ ਰੈਗੂਲੇਟਿਡ ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟਾਂ ਨਾਲ ਪੇਮੈਂਟ ਕਰਨਾ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਬਦਲ ਵਜੋਂ, ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦਾ ਖੇਤਰ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ (ਲਸੰਸਸ਼ੁਦਾ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਲਸੰਸਸ਼ੁਦਾ) ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਰੇਟਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕੋਲ ਢੁਕਵੀਂ ਸਮਰੱਥਾ ਹੋਵੇ।

16) ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਔਫ-ਡੌਕ ਸ਼ੌਰਟ ਟ੍ਰਿਪ (5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਰੇਟ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਆਈ/ਓਜ਼ ਨੂੰ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਫਾਇਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਹੜੇ ਪੇਡ ਛੋਟੇ ਟ੍ਰਿਪਾਂ `ਤੇ ਘੰਟਿਆਂ `ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਤੋਂ ਨੁਕਸਾਨ

ਝੱਲ ਰਹੇ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਘੱਟ ਖਰਚੇ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰਿਪ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਸੰਖੇਪ

- ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟ ਵਧਾਉ
- ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟ ਜ਼ੋਨਾਂ `ਤੇ ਮੁੜ ਕੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੋ ਅਤੇ ਲੋੜ ਮੁਤਾਬਕ ਸੋਧ ਕਰੋ
- ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰੋ
- ਔਫ-ਡੌਕ ਸ਼ੌਰਟ ਟ੍ਰਿਪ (5 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਰੇਟ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ

ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਰੇਟ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਵਿਚ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨਾ

17) ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਰੇਟ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਵਿਚ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਾਂ ਦੇ ਇਕ ਗਰੁੱਪ ਨੇ ਇਹ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਇਆ ਕਿ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਰੇਟ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਵਿਚ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਨਾਲ "ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਰੇਟ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਸੌਖਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਦੇ ਰਹੇ ਹਨ।" ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਹੈ ਕਿ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਰੱਖਣ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਘਰ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਨਖਾਹ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਲਈ ਔਡਿਟ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸੌਖਾ ਬਣਦਾ ਹੈ।

18) ਸਿਰਫ ਇਕ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤੇ। ਉਸ ਦੀ ਰਾਇ ਹੈ ਕਿ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਵੱਖ ਵੱਖ ਬੈਨੇਫਿਟ ਪਲੈਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਹਿਸਾਬ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਇਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦੀਆਂ ਦੋ ਚੋਣਾਂ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ:
   - ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਤੋਂ ਅੱਡਰਾ ਰੈਗੂਲੇਟਿਡ ਰੇਟ; ਜਾਂ
   - ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਵਾਲਾ ਰੈਗੂਲੇਟਿਡ ਰੇਟ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਅਡਜਸਟ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀਆਂ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਲਈ ਬੈਨੇਫਿਟ ਪਲੈਨਾਂ ਦਾ 100 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਖਰਚੇ ਸਾਂਝੇ ਕਰਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਬੈਨੇਫਿਟ ਪਲੈਨਾਂ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਸੰਖੇਪ

- ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖੋ
- ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਣਾਉ; ਇਕ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਾਲਾ (ਅਡਜਸਟਡ) ਅਤੇ ਇਕ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ

ਆਜ਼ਾਦ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਰੇਟ

19) ਆਈ/ਓਜ਼ ਨੂੰ ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਰੇਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਸਨ ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਕ ਆਈ/ਓ ਨੂੰ ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰੇਟ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਰੇਟ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ ਜਦ ਕਿ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਲਈ ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦੇ ਰੇਟ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ 400 ਡਾਲਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ, ਘੰਟਿਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਪੈਸੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿਚ ਕੰਮ ਦੇ 5 ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲਗਾਤਾਰ ਘੰਟਿਆਂ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਆਈ/ਓ ਲਈ ਘੰਟੇ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਰੇਟ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਸੰਖੇਪ

- ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦੇ ਰੇਟ ਨੂੰ ਨਾ ਬਦਲੋ
- ਸੱਦੇ ਜਾਣ ਦੇ ਰੇਟ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰੋ ਅਤੇ ਉਪਲਬਧ ਘੰਟਿਆਂ ਨੂੰ 4 ਤੋਂ 5 ਕਰੋ

ਮੌਜੂਦਾ ਫਿਊਲ ਚਾਰਜ ਫਾਰਮੂਲਾ ਜਿਸ ਵਿਚ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਦੀਆਂ ਬਦਲਵੀਂਆਂ ਚੋਣਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

20) ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਫਿਊਲ ਚਾਰਜ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਫਿਕਰ ਸੁਣਨ ਨੂੰ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਆਮ ਤੌਰ `ਤੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਖਾਸ ਸਮਿਆਂ `ਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦੀ ਰਕਮ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜਾਂ ਤਿਮਾਹੀ ਪਿੱਛੋਂ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦੇ ਸਹੀ ਰੇਟ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਵਿਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਬਾਰੇ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਮਸਲੇ ਬਾਰੇ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਇਤਿਹਾਸਕ ਹਾਲਤਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ ਹਨ। ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੇ ਇਹ ਗੱਲ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਮਕਸਦ ਤੇਲ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿਚ ਆਉਂਦੇ ਉਤਰਾਵਾਂ ਚੜ੍ਹਾਵਾਂ ਤੋਂ ਆਈ/ਓਜ਼ ਦੀ ਹਿਫਾਜ਼ਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੇਲ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਤੀ ਲੀਟਰ 1 ਡਾਲਰ 5 ਸੈਂਟ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਹਰ 5 ਸੈਂਟ ਦੇ ਵਾਧੇ ਲਈ 1 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਾਲ ਆਈ/ਓਜ਼ ਕਵਰ ਹਨ। ਪਰ, ਮੌਜੂਦਾ 2 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟ ਰੇਟ `ਤੇ, ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਆਈ/ਓਜ਼ ਲਈ ਆਮਦਨ ਦਾ ਵਾਧੂ ਵਸੀਲਾ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ।

21) ਟਰੱਕਿੰਗ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਚੋਣਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਕੰਪਨੀਆਂ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ ਰੇਟ ਅਤੇ ਪੇਮੈਂਟ ਦੀ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟਾਂ ਵਜੋਂ ਹੀ ਅਡਜਸਟ ਹੋਵੇਗਾ ਜਾਂ:

- ਪ੍ਰਤੀ ਲੀਟਰ ਦੀ ਮੁਢਲੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਤੇਲ ਦੇ ਸਾਰੇ ਖਰਚੇ ਦਿਉ; ਜਾਂ
- ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਆਗਿਆ ਦਿਉ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਡਿਸਕਾਊਂਟ ਵਾਲੇ ਫਿਊਲ ਕਾਰਡ ਦੇ ਸਕਣ ਅਤੇ ਇਕ ਤਿਮਾਹੀ ਦੌਰਾਨ ਲੱਗੇ ਔਸਤ ਤੇਲ ਦੇ ਅਸਲੀ ਖਰਚੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀ ਲੀਟਰ ਮੁਢਲੀ ਕੀਮਤ (ਬੇਸ ਪ੍ਰਾਈਸ) ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾ ਸਕਣ

22) ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਹੋਰ ਨੇ ਇਹ ਨੁਕਤਾ ਉਠਾਇਆ ਕਿ ਆਈ/ਓਜ਼ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ `ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ `ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਅਤੇ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਤੇਲ ਦੀ ਮੁਢਲੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ `ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਥਿਊਰੀਆਂ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਗਏ ਤੇਲ ਦੀ ਮੁਢਲੀ ਕੀਮਤ ਦੀਆਂ ਹਨ।

23) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਇਕ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਨੇ ਇਹ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਕਿ ਖੇਤਰ ਦੀ ਬਾਰਗੇਨਿੰਗ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਫਾਰਮੂਲੇ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਸਿਵਾਏ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਹ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਹੈ ਕਿ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਫਾਰਮੂਲੇ ਵਿਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਇਹ ਸ਼ੱਕ ਕਰਨਗੇ ਕਿ ਉਹ ਘੱਟ ਪੈਸੇ ਕਮਾਉਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਵਲੋਂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਔਡਿਟਾਂ/ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਵਾਉਣ ਦਾ ਇਕ ਨਵਾਂ ਦੌਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਨਵਾਂ ਫਾਰਮੂਲਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜੱਦੋਜਹਿਦ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ।

24) ਇਹ ਆਖਰੀ ਪੋਆਇੰਟ ਮੁੱਖ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਹੋਰਨਾਂ ਨੇ ਇਹ ਗੱਲ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ, "ਡੀਜ਼ਲ ਦੀ ਤਸਦੀਕ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੀਮਤ" ਲੱਭਣਾ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਹੁਤ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਲਈ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਤਿਮਾਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਵੇ।

ਸੰਖੇਪ

- ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦੇ ਰੇਟ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਹੀ ਬਦਲੋ ਜਦੋਂ ਪੇਮੈਂਟ ਦੇ ਰੇਟ ਅਡਜਸਟ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ
- ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾ ਕਰੋ
- ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦੇਣ ਲਈ ਚੋਣਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੋ
- ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰੋ ਕਿ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਅਤੇ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਫਾਮੂਲੇ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਲਈ ਤੇਲ ਦੀ ਇਕਸਾਰ ਮੁਢਲੀ ਕੀਮਤ ਵਰਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ
- ਟਰੱਕਿੰਗ ਸੈਕਟਰ ਵਿਚ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੂੰ ਫਿਊਲ ਸਰਚਾਰਜ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਤਿਮਾਹੀ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਦੱਸਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਯਕੀਨ ਦਿਵਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਿਸਟਮ ਬਣਾਉਣਾ

25) ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਸਾਰੇ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਯਕੀਨ ਦਿਵਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ। ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ, ਸ਼ਿਪਰਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰਨਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਨੇਮ ਨਾਲ ਰਿਵੀਊ ਕਰਨ ਲਈ ਆਖਿਆ ਹੈ:

- ਜਨਤਕ ਤੌਰ `ਤੇ ਉਪਲਬਧ/ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਡੈਟਾ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਰਿਵੀਊ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੇਮੈਂਟਾਂ ਬਾਰੇ ਸਟੱਡੀਜ਼, ਨੌਰਥ ਅਮਰੀਕਾ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਪੋਰਟਾਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ, ਐਕਸਚੇਂਜ ਰੇਟ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ, ਪੋਰਟ ਮੁਤਾਬਕ ਕਨਟੇਨਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਦੀ ਸਰਗਰਮੀ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਵਾਧਾ/ਘਾਟਾ, ਆਦਿ।
- ਰਿਵੀਊ ਨੂੰ ਬੀ ਸੀ ਵਿਚ ਰਹਿਣ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿਚ ਹੋਰ ਵਾਧਿਆਂ ਦੇ ਪਰੈਸ਼ਰਾਂ `ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੇ
- ਇੰਡਸਟਰੀ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਰਿਵੀਊ
- ਰੇਟ ਵਿਚ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਹੀਂ
- ਕੰਮ ਵਿਚ ਵਿਘਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਹੀਂ
- ਰੇਟ ਆਮ ਤੌਰ `ਤੇ ਟਰੱਕਿੰਗ ਇੰਡਸਟਰੀ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ
- ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਦੇ ਢੁਕਵੇਂ ਸਮੇਂ (90 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ) ਨਾਲ ਹੋਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਰੇਟ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਸਮਾਂ ਮਿਲੇ

26) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਇਕ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਨੇ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇੰਡਸਟਰੀ ਵਿਚ ਸਥਿਰਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦਾ ਰਿਵੀਊ ਕਰਨ ਲਈ "ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਭੂਗੋਲਿਕ ਤੌਰ `ਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਬਣਾ ਕੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਖੇਤਰੀ ਬਾਰਗੇਨਿੰਗ ਹੱਲ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸਾਰੇ ਲਸੰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇਕ ਐਗਰੀਮੈਂਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਫਤ ਕੋਲੈਕਟਿਵ ਬਾਰਗੇਨਿੰਗ ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲੇ" ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਹੱਲ ਦੀ ਹੋਰਨਾਂ ਨੇ ਹਿਮਾਇਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ।

27) ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਖੇਤਰੀ ਬਾਰਗੇਨਿੰਗ ਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿਚ, ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟ, ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਿਆਂ ਨੂੰ ILWU-BCMEA ਦੇ ਵਾਧਿਆਂ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ 1 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਮ੍ਹਾਂ ਬੀ ਸੀ ਦੇ ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਪ੍ਰਾਈਸ ਇੰਡੈਕਸ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧੇ `ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜਿਹੜਾ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇ।

ਸੰਖੇਪ

- ਨੇਮ ਨਾਲ, ਪਲੈਨ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਰੇਟ ਰਿਵੀਊ ਕਰੋ ਜੋ ਜਨਤਕ ਤੌਰ `ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਕਈ ਇਨਪੁਟਸ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਅਤੇ ਇੰਡਸਟਰੀ ਵਿਚਲੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਹੋਣ
- ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਵਾਧਿਆਂ ਨੂੰ ਇੰਡੈਕਸ ਕਰੋ
- ਖੇਤਰੀ ਬਾਰਗੇਨਿੰਗ ਮਾਡਲ ਦੇ ਵਿਚ ਵਿਚ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟ ਵਧਾਉ

- ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਿਆਂ ਨੂੰ ILWU-BCMEA ਦੇ ਵਾਧਿਆਂ ਨਾਲ ਜੋੜੋ ਜਾਂ 1 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ `ਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਬੀ ਸੀ ਦੇ ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਪ੍ਰਾਈਸ ਇੰਡੈਕਸ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਜੋੜੋ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜਿਹੜਾ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇ।

ਰੇਟਾਂ/ਪੇਮੈਂਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਰ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਜਾਂ ਵਿਚਾਰਾਂ

ਰਾਊਂਡ ਟ੍ਰਿਪ

28) ਔਨ-ਡੌਕ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰਾ ਉਹ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰੇਟਾਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨੁਕਤਾ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਂਝੀ ਐਕਸ਼ਨ ਪਲੈਨ ਇਹ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰੇਟਾਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ "ਰਾਊਂਡ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਲਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।" *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਕਿਸੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਰੇਟ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਉਸ ਡਰਾਈਵਰ ਵਲੋਂ ਹਰ ਕਨਟੇਨਰ ਨੂੰ ਇਕ ਲੋਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮੂਵ ਕਰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਲਾਉਣ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ (ਔਨ-ਡੌਕ ਜਾਂ ਔਫ-ਡੌਕ)।

29) ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੇ ਮਾਡਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਰਾਊਂਡ-ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਟ੍ਰਿਪ ਰੇਟਾਂ ਦਾ ਅਕਸ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ:

- ਇਮਪੋਰਟ ਕਨਟੇਨਰ ਟ੍ਰਿਪ ਰਾਊਂਡ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਜੋ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੋਆਇੰਟ ਤੋਂ ਦੁੱਗਣੇ ਰੇਟ `ਤੇ ਹੋਣ
- ਕਨਟੇਨਰ ਟ੍ਰਿਪ ਰਾਊਂਡ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਜੋ ਕਿ ਟਿਕਾਣੇ ਵਾਲੇ ਪੋਆਇੰਟ ਤੋਂ ਦੁੱਗਣੇ ਰੇਟ `ਤੇ ਹੋਣ
- ਥਰਡ ਲੈੱਗ ਮੂਵਜ਼ (ਕਨਟੇਨਰ ਔਫ-ਡੌਕ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ) ਰਾਊਂਡ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਜੋ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੋਰਟ ਤੋਂ ਦੁੱਗਣੇ ਰੇਟ `ਤੇ ਹੋਣ
- ਜਦੋਂ ਰਾਊਂਡ ਟ੍ਰਿਪ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਨਾ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟ ਸੂਚੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਜੋ ਕਨਟੇਨਰ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਅਤੇ ਟਿਕਾਣੇ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਹੋਵੇ

30) ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਊਂਡ-ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਪੇਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹੀ ਡਰਾਈਵਰ ਕੋਈ ਕਨਟੇਨਰ ਛੱਡੇਗਾ ਅਤੇ ਚੁੱਕੇਗਾ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਨਾਲ ਇਹ ਪੱਕਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੇ ਡਿਸਪੈਚ ਦੀ ਕਾਰਗਰਤਾ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾ ਕੇ ਸੁਧਾਰੇਗੀ ਕਿ ਹਰ ਡਰਾਈਵਰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਦੋ ਮੂਵਜ਼ ਲਈ ਪੈਸੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਉਹ ਦੋ ਮੂਵਜ਼ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੂਵਜ਼ ਕਰ ਸਕਣਗੇ।

31) ਟਰੱਕਿੰਗ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਰਾਊਂਡ-ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ ਪੈਸੇ ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ `ਤੇ ਚੁੱਪ ਰਹੇ ਹਨ ਪਰ ਇਕ ਸ਼ਿਪਰ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਊਂਡ-ਟ੍ਰਿਪ ਉਹ ਟ੍ਰਿਪ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਡਰਾਈਵਰ "ਹਰ ਸਟੌਪ/ਟਿਕਾਣੇ ਤੋਂ ਕਨਟੇਨਰ ਨੂੰ ਬੈਕ ਤੋਂ ਬੈਕ ਮੂਵ ਕਰਦਾ ਹੈ" ਅਤੇ ਹਰ ਮੂਵ ਲਈ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚਲੀ ਔਨ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਸੂਚੀਆਂ ਮੁਤਾਬਕ ਪੇਮੈਂਟ ਕੀਤੀ

ਜਾਵੇ। ਇਸ ਸ਼ਿਪਰ ਨੇ ਟਰਮੀਨਲਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਯੋਗ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪੱਕਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੀਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਡਬਲ ਇੰਡਿਡ ਮੂਵਜ਼ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਟਰਮੀਨਲ ਰੀਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨਜ਼ ਸਿਸਟਮਾਂ ਵਿਚ ਡਬਲ-ਇੰਡਿਡ ਮੂਵਜ਼ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਦੀ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਵੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕੀਤੀ।

32) ਬਿਆਨ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਡਬਲ-ਇੰਡਿਡ ਮੂਵਜ਼ ਦਾ ਸਮਾਂ ਮਿੱਥਣਾ ਔਖਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੇਟ/ਕੀਮਤ ਵਿਚ ਡਿਸਕਾਊਂਟ ਰਾਹੀਂ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਬੌਬ-ਟੇਲ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਚੈਸੀਆਂ ਦੇ ਮੂਵਜ਼

33) ਹੁਣ ਤੱਕ, ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚਲੀਆਂ ਔਨ ਅਤੇ ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟ ਸੂਚੀਆਂ, "ਰੈਡੀ" ਦੇ ਰੇਟਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ `ਤੇ, ਕਨਟੇਨਰ ਮੂਵ ਲਈ ਰੇਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਖਾਲੀ ਲੈੱਗ ਮੂਵ ਲਈ ਗਿਣੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ, ਜਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਲੋਡ ਤੋਂ ਆਈ/ਓ ਦੇ ਮੂਵਜ਼ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ `ਤੇ ਬਿਨਾਂ ਪੇਮੈਂਟ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਵਜੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਰ ਦੀ ਪੇਮੈਂਟ `ਤੇ ਮਾੜਾ ਅਸਰ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੌਬ-ਟੇਲਿੰਗ ਕਰਨ ਜਾਂ ਖਾਲੀ ਚੈਸੀਆਂ ਨਾਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਡਰਾਈਵਰ ਦਾ ਸਮਾਂ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਵਧਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਆਈ/ਓਜ਼ ਨੂੰ ਕੰਮ `ਤੇ ਲੰਬੇ ਘੰਟੇ ਲਾਉਣੇ ਪੈ ਰਹੇ ਹਨ।

34) ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨੇ ਬੌਬ-ਟੇਲ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਚੈਸੀਆਂ ਦੇ ਮੂਵਜ਼ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਉਠਾਇਆ ਹੈ। ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ:

> ... ਬੌਬ-ਟੇਲ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਚੈਸੀਆਂ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟ ਦਾ ਸਿਸਟਮ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਗਾਹਕ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀਆਂ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਸੋਚਣਗੇ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਸੰਭਵ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਨਟੇਨਰ ਮੂਵ ਕਰਨੇ ਹਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੂੰ ਲੋਡ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਗਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟ ਮਿਲਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ...

35) ਖਾਲੀ ਲੈੱਗ ਦੇ ਸਹੀ ਰੇਟ ਲਈ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਜ਼ੋਨ ਰੇਟ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਫਲੈਟ ਰੇਟ ਹਨ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀ ਮੂਵ 25 ਡਾਲਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਾਂ ਰਾਊਂਡ-ਟ੍ਰਿਪ ਪੇਮੈਂਟਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਔਨ ਜਾਂ ਔਫ-ਡੌਕ ਰੇਟ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਫਲੈਟ ਰੇਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸੰਖੇਪ

- *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਵਿਚ ਰਾਊਂਡ-ਟ੍ਰਿਪ ਲੈਂਗੁਏਜ/ਪੇਮੈਂਟ ਦੀ ਸਕੀਮ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੋ
- ਰੇਟਾਂ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦਿਉ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਕਸਦ ਡਬਲ-ਇੰਡਿਡ ਮੂਵਜ਼ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇ
- ਡਬਲ-ਇੰਡਿਡ ਮੂਵਜ਼ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਟਰਮੀਨਲ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਤੋਂ ਮਦਦ ਲਉ
- ਖਾਲੀ-ਲੈੱਗ ਮੂਵਜ਼ ਲਈ ਪੇਮੈਂਟ ਦਾ ਸਿਸਟਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ

ਪੇਮੈਂਟਾਂ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ

36) ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਪੇਮੈਂਟ ਲਈ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ:

- ਘੰਟਿਆਂ `ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਡੇਂਜਰਸ ਗੁੱਡਜ਼ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰੋ ਅਤੇ ਆਈ/ਓਜ਼ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀ ਕਨਟੇਨਰ ਮੂਵਮੈਂਟ 75 ਡਾਲਰ ਦਾ ਰੇਟ ਦਿਉ
- ਲਸੰਸਧਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਆਗਿਆ ਦਿਉ ਕਿ ਉਹ ਚੈਸੀਆਂ/ਸਾਜ਼-ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਟਾਇਰਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਦੀ ਪੇਮੈਂਟ ਤੋਂ ਕਟੌਤੀਆਂ ਕਰ ਸਕਣ
- ਦਿਨ ਅਤੇ ਰਾਤ ਦੇ ਮੂਵਜ਼ ਵਿਚਕਾਰ ਵੱਖਰੇ ਰੇਟਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੋ

ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹਿੱਸਾ 4 ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ

37) ਲੋਅਰ ਮੇਨਲੈਂਡ ਦੀ ਟਰੱਕਿੰਗ ਇੰਡਸਟਰੀ ਦੀ ਕਾਰਗਰਤਾ ਅਤੇ ਸਥਿਰਤਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਆਪਸੀ ਸੰਬੰਧਾਂ `ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕਈ ਧਿਰਾਂ ਤੱਕ ਫੈਲੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਟਰਮੀਨਲ ਓਪਰੇਟਰ ਟਰੱਕਿੰਗ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ `ਤੇ ਸਿੱਧਾ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਵਿਚਲੇ ਰੇਟਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਪਰ, ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਕੋਲ ਟਰਮੀਨਲ ਰੀਜ਼ਰਵੇਸ਼ਨਾਂ/ਫੀਸਾਂ, ਉਡੀਕ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਫੀਸ ਦੇ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਅਤੇ ਵੈਨਕੂਵਰ ਪੋਰਟ ਦੀਆਂ ਟਰੱਕ ਦੀ ਉਮਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਾਲਸੀ ਅਤੇ ਐਕਸ਼ਨਾਂ ਉਪਰ ਸਿੱਧਾ ਅਸਰ ਪਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

38) ਇਸ ਦੀ ਪਛਾਣ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਕੀਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਤਰ-ਖੇਤਰੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦਾ ਹੱਲ ਕਰਨ ਲਈ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਰੋਲ ਨਿਭਾਏ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਲਿਖਤੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿਚ ਕਈ ਮੌਕਿਆਂ `ਤੇ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ ਦੀ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਤੱਤਾਂ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਜਦ ਕਿ ਓ ਬੀ ਸੀ ਸੀ ਟੀ ਸੀ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਦੇ ਰਿਵਿਊ ਵਿਚ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਪਾਲਸੀ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਪਰ ਇਹ ਵੱਖਰੇ ਫੋਰਮਾਂ ਵਿਚ ਟਰੱਕ ਟੈਗ ਪਾਲਸੀ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰੇਗਾ।

39) ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਜਿਹੜਾ ਨੁਕਤਾ ਉਠਾਇਆ ਉਹ ਖਾਸ ਤੌਰ `ਤੇ *ਐਕਟ* ਅਤੇ *ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ* ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਕਈ ਖਾਸ ਮਸ਼ਵਰੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀਆਂ ਨਿਯਮ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਤਾਕਤਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਅਤੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ *ਐਕਟ* ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਕੁਝ ਹੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀਆਂ ਤਾਕਤਾਂ ਜਾਂ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸਾਂ ਅਤੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦੀਆਂ ਹਨ *(ਐਡਮਿਨਸਟਰੇਟਿਵ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲਜ਼ ਐਕਟ, ਇਮਪਲੌਏਮੈਂਟ ਸਟੈਂਡਰਡਜ਼ ਐਕਟ* ਅਤੇ *ਲੇਬਰ ਰੀਲੇਸ਼ਨਜ਼ ਕੋਡ)* ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿਚ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਬੇਹੱਦ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।