

Ризики приватизації систем автоматичної фіксації порушень в сфері безпеки дорожнього руху. Вивчення досвіду США

Приватизовані системи забезпечення безпеки дорожнього руху швидко поширюються Сполученими Штатами Америки. За даними IHS (Інституту страхування на дорогах) у 2011 році нараховувалось майже 700 місцевих юрисдикцій, які уклали угоди з комерційним компаніями щодо установки систем автоматичної фотофіксації порушень правил дорожнього руху на перехрестях і вздовж доріг. Ці системи досить ефективно заохочують водіїв сумлінно дотримуватись обмежень швидкості і сигналів світлофора, і тим самим, сприяють збереженню життя і здоров'я водіїв і пішоходів.

Але коли приватні фірми і муніципалітети перш за все рахують прибутки, а безпеку дорожнього руху розглядають як побічний ефект, то суспільний інтерес опиняється під загрозою. Практика показала, що місцеві громади позитивно сприймають приватизовані системи автоматичної фіксації порушень ПДР (далі камери) тільки там, де вони використовуються виключно як інструмент підвищення безпеки дорожнього руху, а не як «cash cow» (дійні корови) для муніципалітетів і приватних фірм.

Ризики контрактів приватно-державного партнерства

Перш за все, ризики громад полягають в тому, що контракти між приватними постачальниками камер і владою на містах можуть включати в себе стимули, які ставлять прибуток від штрафів вище питань безпеки дорожнього руху

Найбільш проблематичні контракти вимагають від місцевої влади частку надходжень від штрафів, що виписані на підставі даних від приватних камер. Іншими словами, чим більше штрафів від камер, тим більше прибутку отримує постачальник камери. Наприклад, у Графстві Саффолк, штат Нью-Йорк, відволікається половина надходжень від штрафів за проїзд на червоне світло постачальнику обладнання компанії Affiliated Computer Services.

Умовно "економічно нейтральні" контракти також містять положення, які пов'язують платежі постачальникам з кількістю виписаних штрафів, хоча платежі обмежені. Під ці контракти, міста платять щомісяця фіксовану плату постачальнику камер. В випадку, якщо надходження від штрафів не покривають розмір щомісячної платні постачальнику, місто може затримати платіж, забезпечуючи лише мінімальний рівень фінансової підтримки роботи системи.

Досить часто постачальники приватизованих систем забезпечення безпеки дорожнього руху підписують з місцевою владою договори, які дозволяють постачальнику на свій розсуд встановити начебто правильні нормативні параметри автофіксації порушень, але інтереси водіїв, тобто громадськості, з рештою решт опиняються в небезпеці. Наприклад:

Тривалість жовтого світла. Відомо, якщо подовжити жовтий сигнал, то це дасть водіям більше часу на реакцію при зміні сигналу, і це матиме тенденцію до зменшення кількості зафіксованих порушень проїзду на червоне світло. Тим не менш, в цілому ряді міст Каліфорнії виявлено зловживання в цьому питанні, а саме проблеми в синхронізації моментів зміни сигналів світлофорів і моментів перетину перехресть вирішувались на користь постачальників камер.

Правий поворот на червоне світло. (В США це дозволяється, але треба зробити повну зупину). Тут суперечка між постачальниками камер і водіями точиться навколо так званого «rolling stop» (тобто ступені суворості фіксації повної зупинки) і знову «відзначились» деякі міста (Ventura and Napa Valley) штату Каліфорнія, що співпрацюють з фірмою Redflex.

Квоти штрафів. Деякі контракти включають положення, які дозволяють штрафувати муніципалітети, якщо вони не схвалюють певну кількість штрафів за порушення, що виявлені камерами. Наприклад, в місті Волнат (Walnut), Каліфорнія, підписали контракт з Redflex, що підвищує ймовірність фінансового штрафу, якщо місто відмовляється від більш ніж 10 відсотків потенціальних порушень, виявлених приватними камерами.

Вибір місць встановлення. Деякі контракти дають можливість постачальникам камер накладати вето на пропоновані місця для камер, посилаючись на мінімальну кількість штрафів і низький дохід.

Контракти між постачальниками камер і замовниками можуть включати в себе штрафи на місцеві громади за їх дострокове розірвання або взагалі унеможлиблюється дострокове припинення контрактів, залишаючи громаду (платників штрафів) на гачку, навіть якщо програма з використання камер не виконує свої завдання.

Наприклад:

- Після того, як в листопаді 2010 року громада в місті Х'юстоні проголосувала за вимкнення систем автофіксації проїзду на червоне світло в American Traffic Solutions стверджували, що місто заборгувало компанії \$25 млн за вихід з контракту до закінчення терміну його дії в 2014 році.

- В березні 2011 року в місті Сан-Бернардіно, штат Каліфорнія, коли мерія вирішила завершити програму автофіксації проїзду на червоне світло в American Traffic Solutions пригрозили стягнути штраф з міста на 1,8 мільйона доларів.

- Міська рада міста Викторвилль, штат Каліфорнія, мала намір закрити програму автофіксації проїзду на червоне світло, але виявилось, що контракт з Redflex не містить положення про дострокове його припинення і припинити дію контракту до 2015 року буде можливо лише через судовий процес.

- У місті Бейтаун, штат Техас, контракт на червоне світло був підписаний з American Traffic Solutions до 2019 року. Проте, після того, як виборці вирішили, що штрафи за проїзд на червоне світло може не видаватись, якщо на перехресті був присутній офіцер в уніформі, почалася відмова від багатьох штрафів виданих системою. У відповідь, American Traffic Solutions подали в суд, стверджуючи, що місто не виконало своїх договірних зобов'язань. У серпні 2011 року, в місті Бейтаун врегулювали суперечку, заплативши компенсацію в \$ 1 млн. American Traffic Solutions за дострокове припинення договору і зняття камер.

Приватизація систем забезпечення безпеки дорожнього руху накопичила в Сполучених Штатах значний економічний і політичний потенціал, який використовується для формування національної політики в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Постачальники камери агресивно лобіюють розширення повноважень приватних систем автоматичної фіксації порушень ПДР. У 2011, постачальники камери найняли майже 40 лобістів у Флориді, чийм завданням було забалотувати законопроект, який зобов'язував муніципалітети збільшити тривалість жовтого світла, а також не допустити прийняття окремого законопроекту, про заборону систем фіксації проїзду на червоне світло.

Деякі виробники камер створюють і фінансують організації, наприклад такі, як National Coalition for Safer Roads (Національна коаліція за безпечні дороги), які утримують низові громадські групи, представляючи тільки позитивні моменти використання камер і прирікаючи на невдачу обговорення альтернативних варіантів підвищення безпеки дорожнього руху.

Принципи захисту інтересів громад

Місцеві органи влади, розглядаючи питання про початок або продовження контрактів на приватизовані систем забезпечення безпеки дорожнього руху, повинні захистити населення, дотримуючись наступних принципів:

- Поставити громадську безпеку на перше місце в процесі прийняття рішень, що стосуються впровадження систем забезпечення безпеки дорожнього руху, це включає в себе оцінку цих системи відносно альтернативних варіантів безпеки без врахування складової потенційних доходів.
- Переконатися в тому, що сутність договору вільна від потенційних конфліктів інтересів.
- Уникнути прямих або непрямих стимулів постачальників, які засновані на обсязі надходжень від штрафів.
- Забезпечити збереження повного громадського контролю за всі політичні рішення в галузі транспорту.
- Зберегти можливість дострокового розірвання контрактів, в разі неналежного надання послуг або їх негативних наслідків.
- Забезпечити щоб процес укладення договорів з постачальниками був повністю відкритим, з широкими можливостями для значимої участі громадськості.
- Зробити інформацію про роботу приватизованих систем забезпечення безпеки дорожнього руху повністю прозорою і доступною онлайн.
- Не допускати щоб інформація про окремі транспортні засоби і дані про водіїв, що накопичується постачальниками камер, використовувалася для будь-якої іншої мети, крім забезпечення дотримання правил дорожнього руху.
- Розглянути питання про створення прозорих правил на впровадження систем безпеки дорожнього руху, щоб допомогти містам уникнути спокуси впровадження камер, коли це не виправдано, а в альтернативних заходах більше сенсу.

В Україні приватно-державне партнерство має величезний потенціал у справі широкого впровадження систем забезпечення безпеки дорожнього руху. При успішному розв'язанні певних законодавчих колізій і реальній передачі повноважень та бюджетних надходжень від державних органів до органів місцевого самоврядування слід очікувати лавиноподібне поживлення інтересу до різноманітних систем автоматичної фіксації порушень ПДР.

В цих умовах забезпечити законність і формування єдиної науково-технічної політики держави у сфері безпеки дорожнього руху не можливо без прийняття відповідних нормативно-правових актів, обов'язкових для виконання на всій території країни. Тобто, поки є час, МВС доцільно, в межах повноважень в галузі технічного регулювання, розробити технічний регламент, який встановлюватиме вимоги до систем фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.