

Thành phố San José

Chính sách sử dụng hệ thống an toàn tốc độ

Bộ phận chịu trách nhiệm: Cơ quan giao thông

Vision Zero là chương trình giao thông tiên phong của Thành phố nhằm mục tiêu loại bỏ các vụ tai nạn giao thông gây tử vong và thương tích nghiêm trọng, đồng thời đảm bảo di chuyển an toàn trên các tuyến đường của chúng ta. An toàn giao thông trong sáng kiến Vision Zero đã được nhấn mạnh trong Khu vực Tăng cường An toàn Cộng đồng của Hội đồng Thành phố. Mục đích của các Khu vực Tập trung của Hội đồng Thành phố là buộc Thành phố San José chịu trách nhiệm về việc đạt được những kết quả tích cực, bao gồm cải thiện an toàn ở các khu vực có ảnh hưởng lớn nhất đến cộng đồng và tạo ra các giải pháp có thể đo lường và hành động để giải quyết các ưu tiên này.

Việc thi hành luật là một trong những chiến lược chính trong Kế hoạch Hành động Vision Zero, và việc thực thi tốc độ tự động đã được chứng minh là hiệu quả trong việc ngăn chặn hành vi nguy hiểm trên đường và giảm thiểu tai nạn gây tử vong và thương tích nghiêm trọng. Hội đồng An toàn Giao thông Quốc gia (NTSB) đã phân tích các nghiên cứu về các chương trình hệ thống an toàn tốc độ, và những nghiên cứu đó đã chỉ ra rằng camera đo tốc độ giảm tỷ lệ tử vong và thương tích trên đường từ 20% đến 37%.

Tốc độ lái xe quá nhanh là nguyên nhân chính dẫn đến các vụ tai nạn gây tử vong và thương tích nghiêm trọng trên các con đường của Thành phố San José. Việc triển khai camera giám sát tốc độ thông qua Chương trình Thí điểm Hệ thống An toàn Tốc độ sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc giải quyết vấn đề này bằng cách tự động phát hiện và gửi giấy phạt cho các phương tiện chạy quá tốc độ, từ đó thúc đẩy các hành vi lái xe an toàn hơn và bảo vệ tính mạng của tất cả những người tham gia giao thông trên các con đường của chúng ta.

Vào tháng 10 năm 2023, Cơ quan Lập pháp Tiểu bang California đã thông qua Dự luật Đại hội đồng (Assembly Bill - AB) 645, trao cho Thành phố San José thẩm quyền thí điểm hệ thống an toàn tốc độ tự động. Là một trong sáu thành phố được chọn cho chương trình thí điểm này, San José được phép thành lập và vận hành Chương trình Thí điểm Hệ thống An toàn Tốc độ theo các điều kiện và hướng dẫn cụ thể được nêu trong Dự luật. Chương trình thí điểm được phép hoạt động trong thời gian tối đa 5 năm, kết thúc trước ngày 1 tháng 1 năm 2032. Theo yêu cầu của Dự luật Đại hội đồng 645 (2023) của California¹, cơ quan quản lý của Thành phố San José phải thông qua Chính

¹ https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=202320240AB645

sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ trước khi triển khai Chương trình Thí điểm Hệ thống An toàn Tốc độ.

Theo AB 645, Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ sẽ bao gồm các chi tiết liên quan đến mục đích của hệ thống, các mục đích được phép sử dụng, các mục đích sử dụng bị cấm, việc thu thập dữ liệu, thông báo, lưu giữ và giảm thiểu dữ liệu, quyền truy cập và độ chính xác, trách nhiệm giải trình, chia sẻ, công bằng và sự tham gia của cộng đồng, lưu trữ và bảo mật, đào tạo và các yêu cầu báo cáo sử dụng dữ liệu hàng năm.

Tất cả nhân viên thành phố và nhà cung cấp đều phải tuân thủ Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ này.

1) Mục đích

Thành phố San José, thông qua Sở Giao thông Vận tải, sử dụng các hệ thống an toàn tốc độ để tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn bằng cách thực thi hiệu quả luật về tốc độ và tạo ra những con đường an toàn hơn. Camera đo tốc độ và các hệ thống liên quan (gọi chung là “hệ thống an toàn tốc độ” hoặc “hệ thống”) có thể thu thập những dữ liệu sau, được gọi chung là “dữ liệu”:

1. Ảnh chụp phía sau của một phương tiện có thể đang di chuyển vượt quá 11 dặm một giờ “miles per hour - mph”) so với giới hạn tốc độ giới hạn cho phép.
2. Biển số của xe.
3. Siêu dữ liệu về ngày tháng, thời gian và địa điểm vi phạm giới hạn tốc độ.

Giấy phạt sẽ được nhân viên có thẩm quyền của Thành phố gửi đến chủ sở hữu chiếc xe được lưu hồ sơ tại Sở Giao thông Vận tải qua đường bưu điện Hoa Kỳ. Vi phạm được xác định bởi hệ thống an toàn tốc độ chỉ chịu phạt dân sự và sẽ không dẫn đến việc cơ quan đình chỉ hoặc thu hồi quyền điều khiển phương tiện của người vi phạm, cũng như không tính điểm vi phạm đối với người đó.

Theo Dự luật AB 645, dữ liệu thu thập được chỉ có thể được sử dụng để hỗ trợ Chương trình Thí điểm Hệ thống An toàn Tốc độ, ngoại trừ các yêu cầu theo luật địa phương, tiểu bang, và liên bang có liên quan, bao gồm cả lệnh triệu tập của tòa án. Dữ liệu sẽ không được sử dụng để điều tra các vấn đề liên quan đến tình trạng nhập cư của một cá nhân. Mục đích của Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ này là đảm bảo tuân thủ các luật lệ địa phương, tiểu bang, và liên bang có liên quan.

2) Mục đích Sử dụng được phép

Hệ thống an toàn tốc độ và dữ liệu đã tạo ra chỉ được sử dụng cho các mục đích nêu dưới đây:

1. Chỉ chụp ảnh rõ biển số và phía sau phương tiện, lập biên bản vi phạm luật chạy quá tốc độ, xác định địa điểm xảy ra vi phạm, ghi lại tốc độ của phương tiện mà hệ thống phát hiện và ngày giờ xảy ra vi phạm. Thông báo vi phạm phải loại trừ hình ảnh khu vực cửa sổ phía sau của phương tiện.

2. Chỉ thu thập bằng chứng về hành vi vi phạm giới hạn tốc độ.
3. Tự động tạo báo cáo vi phạm giao thông, sau đó sẽ được nhân viên Thành phố xem xét trước khi ban hành biên bản phạt; và
4. Tạo điều kiện thuận lợi cho việc quản lý và xem xét chương trình theo quy định tại AB 645.

Thành phố có thể ký hợp đồng với một nhà cung cấp để xem xét và truy cập dữ liệu nhằm thực hiện các dịch vụ thay mặt cho Thành phố, chẳng hạn như xác minh xem có vi phạm xảy ra hay không và xác định chủ sở hữu của phương tiện. Nếu giấy phạt được phát hành bởi Thành phố, nhà cung cấp cũng có thể xử lý các nhiệm vụ hành chính như gửi thông báo giấy phạt thay mặt cho Thành phố. Nhà cung cấp chỉ được phép sử dụng dữ liệu cho các mục đích được Thành phố ủy quyền và theo luật tiểu bang.

Số tiền phạt đối với các hành vi vi phạm tốc độ được ban hành thông qua Chương trình Thí điểm Hệ thống An toàn Tốc độ được xác định theo luật của tiểu bang và thay đổi tùy theo mức độ vượt quá giới hạn tốc độ của phương tiện vi phạm cũng như tốc độ tuyệt đối của phương tiện tại thời điểm vi phạm.²

3) Mục đích Sử dụng bị cấm

Việc sử dụng dữ liệu nhận dạng không được phép trong phần “Mục đích Sử dụng được phép” đều bị nghiêm cấm. Ngoài ra, Thành phố sẽ không sử dụng hệ thống an toàn tốc độ hoặc bất kỳ dữ liệu nào được tạo ra để:

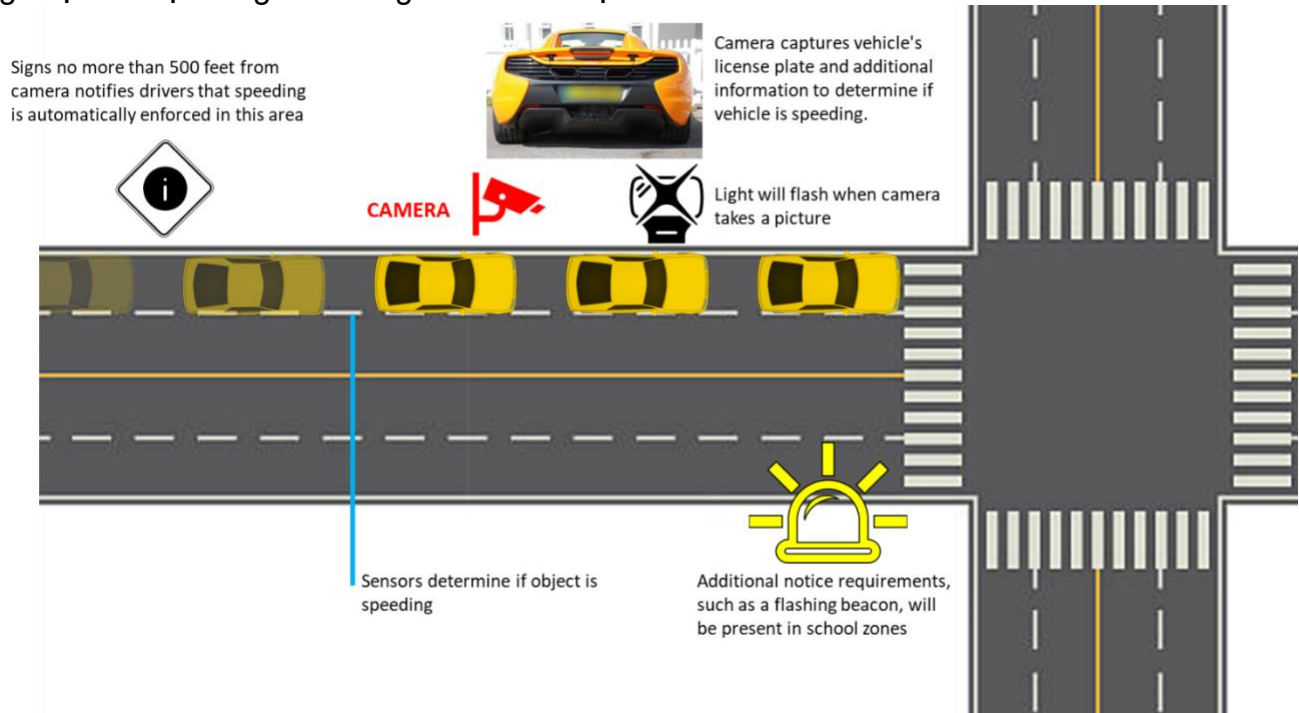
1. Quay video (chỉ được phép chụp ảnh tĩnh).
2. Điều tra tình trạng nhập cư.
3. Giám sát những người tham gia vào hoạt động bất hợp pháp.
4. Giám sát tích cực cho mục đích thực thi pháp luật;
5. Sử dụng phần mềm nhận dạng khuôn mặt trên dữ liệu hoặc hệ thống camera đo tốc độ.

4) Thu thập Dữ liệu

Hệ thống an toàn tốc độ là một thiết bị, có thể được cố định tại một vị trí cụ thể hoặc di động, sử dụng các công nghệ như radar, cơ chế laser, hoặc các thiết bị điện tử khác để xác định xem phương tiện có vượt quá giới hạn tốc độ hay không. Hệ thống an toàn tốc độ sẽ chụp ảnh biển số phía sau của các phương tiện đang di chuyển vượt quá từ 11 dặm một giờ so với giới hạn tốc độ giới hạn và giấy phạt chỉ được gửi đến chủ sở hữu đã đăng ký của những phương tiện đó dựa trên bằng chứng có được. Hệ thống có thể chụp thêm dữ liệu hình ảnh (chẳng hạn như nhiều hình ảnh hơn) để giúp xác nhận xem phương tiện có chạy quá tốc độ hay không. Trong phạm vi có thể, các camera cần được điều chỉnh góc để hướng vào phương tiện và biển số xe.

² Kể từ tháng 6 năm 2023, thông tin chi tiết về phí nộp phạt có thể được tìm thấy trong AB 645 California - <https://legiscan.com/CA/text/AB645/id/2827679>

Hệ thống an toàn tốc độ giúp xác định các phương tiện vi phạm quy định về tốc độ vượt quá một mức nhất định, hỗ trợ trong việc thực thi luật giao thông và cải thiện an toàn đường bộ. Thuật ngữ "vi phạm tốc độ tự động" được sử dụng để chỉ các trường hợp khi phương tiện vượt quá giới hạn tốc độ và hành vi quá tốc độ này được phát hiện và ghi lại bởi hệ thống camera giám sát tốc độ.



5) Thông báo

Biển báo và thông báo sẽ tuân thủ theo luật tiểu bang và liên bang có liên quan. Thành phố sẽ tiến hành chiến dịch phổ biến thông tin công khai ít nhất 30 ngày trước khi triển khai. Trong 60 ngày đầu tiên thực thi, chỉ có thông báo cảnh báo được đưa ra. Trong toàn bộ thời gian thí điểm, bất kỳ lần vi phạm đầu tiên nào vượt quá giới hạn tốc độ từ 11-15 dặm trên giờ sẽ được miễn trừ và bị cảnh cáo. Hệ thống an toàn tốc độ sẽ cung cấp thông báo theo thời gian thực, chẳng hạn như nháy đèn, cho người lái xe khi phát hiện vi phạm.

6) Lưu giữ và Giảm thiểu

Hệ thống camera giám sát tốc độ chỉ thu thập dữ liệu nhận dạng khi các thiết bị phát hiện một phương tiện vượt quá giới hạn tốc độ. Trước khi được kích hoạt, hệ thống chỉ thu thập thông tin cơ bản thông qua các cảm biến không nhận dạng (ví dụ: radar) về tốc độ của các vật thể đang di chuyển trên đường. Nói cách khác, hệ thống sử dụng các cảm biến để xác định rằng một phương tiện đang di chuyển với một tốc độ nào đó (ví dụ: 25 dặm một giờ), nhưng nó không biết bất kỳ thông tin nào về phương tiện đó. Nếu phương tiện đó vượt quá giới hạn tốc độ theo luật tiểu bang, các cảm biến sẽ kích hoạt camera để thu thập thông tin nhận dạng, chẳng hạn như biển số xe của phương tiện đó.

Dữ liệu sẽ được lưu giữ theo quy định của luật địa phương, tiểu bang và liên bang. California yêu cầu tất cả các thông tin nhận dạng cá nhân liên quan đến hệ thống an toàn tốc độ (ví dụ: ảnh biển số xe) phải được xóa bỏ sau 60 ngày kể từ lần xử lý cuối cùng giấy phạt được đưa ra. Các thành phố có thể lưu giữ thông tin về việc một phương tiện đã bị phạt và bị phạt tiền trong tối đa ba năm cho mục đích miễn trừ cho vi phạm lần đầu.

Tất cả dữ liệu được thu thập bởi hệ thống camera đo tốc độ cho một hành vi bị nghi ngờ vi phạm tốc độ sẽ bị hủy sau năm ngày làm việc nếu không có bằng chứng về việc vi phạm tốc độ.

Hồ sơ hành chính có thể được lưu giữ trong tối đa 120 ngày sau khi thông báo vi phạm được đưa ra xử lý cuối cùng.

7) Quyền Truy Cập và Độ Chính Xác

Dữ liệu được thu thập và tạo ra từ hệ thống này và từ Sở Giao thông Vận tải (DMV) phải tuân theo các luật địa phương, tiểu bang và liên bang có liên quan, bao gồm cả các yêu cầu theo Đạo luật Hồ sơ Công khai California (PRA). Dữ liệu sẽ không được công khai trừ khi được yêu cầu theo luật của thành phố, tiểu bang, hoặc liên bang, hoặc theo lệnh của tòa án. Một số thông tin cá nhân có thể bị bôi đen trước khi công khai nếu Thành phố xác định rằng việc công bố thông tin đó được bảo vệ bởi luật pháp.

Dữ liệu tổng hợp có thể được báo cáo cho công chúng vì mục đích minh bạch và trách nhiệm giải trình.

Với tư cách là chủ sở hữu dữ liệu, Thành phố sẽ có quyền truy cập vào dữ liệu thô và dữ liệu được tạo ra từ đó để thực hiện các mục đích sử dụng được phép. Chỉ có nhân viên được Thành phố cho phép mới được phép xử lý dữ liệu đã thu thập. Nhân viên thành phố sẽ phải trải qua khóa đào tạo chi tiết trong phần “Đào tạo” trước khi được phép sử dụng dữ liệu.

Nếu nhà cung cấp được chọn có quyền truy cập vào dữ liệu thô thì quyền truy cập đó chỉ được sử dụng cho mục đích được Thành phố cho phép (ví dụ: xem xét hình ảnh để hỗ trợ việc lập biên bản phạt vì chạy quá tốc độ). Bất kỳ hành động truy cập dữ liệu nào khác của nhà cung cấp đều bị nghiêm cấm.

Để đảm bảo tính chính xác khi ban hành biên bản phạt vi phạm giao thông, nhân viên hoặc nhà cung cấp của Thành phố phải xem xét biển số và phương tiện trước khi có thể ban hành biên bản phạt.

Hệ thống phải được kiểm tra tối thiểu 60 ngày một lần và được hiệu chuẩn đầy đủ ít nhất một lần mỗi năm bởi một phòng thí nghiệm hiệu chuẩn độc lập. Tài liệu về việc kiểm tra, vận hành và hiệu chuẩn hệ thống thường xuyên phải được lưu giữ ít nhất 180 ngày kể từ ngày hệ thống ngừng sử dụng vĩnh viễn.

8) Trách nhiệm giải trình

Trừ khi được hướng dẫn theo thỏa thuận với các bên bên ngoài, chỉ nhân viên Thành phố mới có thể truy cập dữ liệu. Thành phố có quyền xem xét ai được phép truy cập vào dữ liệu trong phạm vi luật của tiểu bang. Ví dụ, nếu Thành phố cung cấp quyền truy cập dữ liệu cho một nhà cung cấp, Thành phố có thể xem xét nhân viên của nhà cung cấp nào đã truy cập vào dữ liệu.

Nếu Thành phố ký thỏa thuận với nhà cung cấp được cho phép để thực hiện một số nhiệm vụ nhất định thay mặt Thành phố trong việc thực thi hình phạt đối với các hành vi vi phạm tốc độ, nhà cung cấp sẽ trình bày số kiểm toán hàng tháng về toàn bộ quá trình sử dụng hệ thống camera đo tốc độ bao gồm:

1. Số lượng vi phạm được phát hiện.
2. Số lượng vi phạm mà Thành phố đã lập biên bản phạt.
3. Phân bổ vị trí địa lý của các vi phạm được phát hiện và lập biên bản phạt.
4. Trong số các vi phạm được phát hiện nhưng không lập biên bản, nhà cung cấp phải báo cáo lý do không lập biên bản (ví dụ: phương tiện không chạy quá tốc độ, biển số xe không xác định được hoặc đọc không đúng).
5. Bất kỳ sự cố nào, những ngày không hoạt động do sự cố và những ngày không hoạt động do các lý do khác; và
6. Ngày tháng và thời gian kiểm tra hệ thống lần cuối.

Theo chỉ đạo của Quản đốc Thành phố, thành phố và nhân viên được chỉ định sẽ tiến hành kiểm tra hệ thống và tất cả các quy trình có liên quan, bao gồm nhưng không giới hạn ở công nghệ, xử lý dữ liệu, xem xét dữ liệu, xử lý biên bản phạt và xét xử.

9) Chia sẻ

Dữ liệu thô và có thể nhận dạng sẽ không được chia sẻ với bất kỳ cơ quan chính phủ hoặc quan chức nào khác, trừ khi được yêu cầu bởi luật tiểu bang hoặc liên bang, lệnh của tòa án hoặc để đáp ứng trát hầu tòa. Thành phố có thể ký hợp đồng với nhà sản xuất hoặc nhà cung cấp dịch vụ xử lý hệ thống an toàn tốc độ. Điều này có thể bao gồm việc xử lý dữ liệu như hình ảnh biển số hoặc phương tiện để xác nhận hành vi vi phạm tốc độ và những cá nhân có liên quan.

Việc thanh toán cho nhà thầu có thể được thực hiện theo lịch hàng tháng hoặc theo lịch thanh toán khác do chính quyền thành phố và nhà thầu thỏa thuận. Thành phố sẽ không bồi thường cho nhà thầu dựa trên số lượng thông báo vi phạm bị lập biên bản hoặc theo tỷ lệ phần trăm doanh thu tạo ra từ việc sử dụng hệ thống. Mọi dữ liệu thu thập được từ hệ thống an toàn tốc độ đều được bảo mật và nhà thầu bị cấm chia sẻ, sử dụng lại hoặc kiếm tiền từ dữ liệu thu thập được, trừ khi được Thành phố và luật có liên quan cho phép cụ thể. Thành phố sẽ giám sát, duy trì kiểm soát và đưa ra quyết định cuối cùng về mọi hoạt động thực thi, bao gồm cả việc xác định thời điểm ban hành thông báo vi phạm.

Dữ liệu tổng hợp hoặc dữ liệu đã xóa thông tin nhận dạng có thể được cung cấp cho các đối tác bên ngoài của Thành phố nhằm mục đích cải thiện các dịch vụ của Thành phố như lưu lượng giao thông và an toàn.

10) Công bằng và sự Tham gia của Cộng đồng

Hệ thống camera đo tốc độ ban đầu sẽ được thử nghiệm tối đa trong 5 năm sau khi lắp đặt và có thể tiếp tục hoạt động chậm nhất là vào ngày 1 tháng 1 năm 2032. Thành phố sẽ áp dụng chính sách này trước khi ký kết thỏa thuận mua, thuê thiết bị với nhà cung cấp hoặc triển khai một chương trình. Chính sách này sẽ được công bố công khai để công chúng xem xét ít nhất 30 ngày trước khi Hội đồng Thành phố thông qua.

Đội ngũ nhân viên tổ chức hội thảo với các bên liên quan và mời 39 tổ chức cộng đồng đến xem xét và cung cấp phản hồi về chiến lược triển khai AB 645 của Thành phố, dự thảo Báo cáo Tác động của Chương trình Thí điểm Hệ thống An toàn Tốc độ và dự thảo Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ, bao gồm các địa điểm tiềm năng. Các hội thảo bao gồm sự tham gia của các tổ chức về công bằng chủng tộc, quyền riêng tư và công bằng kinh tế.

Các vị trí lắp đặt hệ thống an toàn tốc độ sẽ được triển khai trên toàn thành phố, bao phủ tất cả 10 khu vực hội đồng. Nhân viên đã áp dụng quan điểm công bằng vào quá trình lựa chọn địa điểm, sử dụng Bản đồ Công bằng của Thành phố San José.³ Tiêu chí chấm điểm nằm trong khoảng từ 1 (tỷ lệ người da màu thấp nhất) đến 5 (tỷ lệ người da màu cao nhất) theo chủng tộc và nằm trong khoảng từ 1 (thu nhập cao nhất) đến 5 (thu nhập thấp nhất) theo thu nhập. Những điểm số này được kết hợp và có thang điểm từ 2 đến 10 để đánh giá. Các vị trí lắp đặt hệ thống tiềm năng được xác định thông qua phân tích tai nạn gây tử vong và thương tích nghiêm trọng trải dài khắp Thành phố, tiếp cận các khu vực có điểm Bản đồ Công bằng từ 2 đến 10, với hơn 50% vị trí ứng viên nằm trong phạm vi từ 7 đến 10. Việc lựa chọn cuối cùng trong số 33 vị trí lắp đặt hệ thống camera sẽ hướng đến mục tiêu phân bổ cân bằng giữa các cộng đồng có sự đa dạng về kinh tế xã hội của thành phố, đồng thời ưu tiên các vị trí có tỷ lệ tử vong và thương tích nghiêm trọng cao liên quan đến tình trạng chạy quá tốc độ.

Trong 60 ngày đầu tiên thực thi, chỉ có thông báo cảnh báo được đưa ra. Thông qua các yêu cầu báo cáo hàng năm, Thành phố sẽ theo dõi tác động của hệ thống camera đo tốc độ trên khắp các khu phố khác nhau để xác định và nỗ lực giảm thiểu mọi bất công vốn có trong hệ thống.

1. Thông tin cảnh cáo phải được ban hành trong 60 ngày đầu tiên của chương trình hoặc 60 ngày sau khi hệ thống camera đo tốc độ mới được lắp đặt.
2. Phải ban hành thông tin cảnh cáo cho lần vi phạm đầu tiên nếu vượt quá tốc độ quy định từ 11-15 dặm trên giờ.
3. Những cá nhân có mức thu nhập dưới mức nghèo liên bang sẽ có cơ hội được giảm tiền phạt tới 80%. Những cá nhân có thu nhập trên mức nghèo liên bang lên tới 250% sẽ có cơ hội được giảm tiền phạt tới 50%.

³ <https://gis.sanjoseca.gov/maps/equityatlas/>

4. Thành phố sẽ thiết lập một chương trình chuyển hướng cho phép những người đáp ứng các tiêu chí thu nhập cụ thể thực hiện phục vụ cộng đồng thay vì trả tiền phạt liên quan đến vi phạm hệ thống camera đo tốc độ. Chương trình này cũng sẽ cung cấp khả năng cho những người đáp ứng các tiêu chí về thu nhập được quy định trong Bộ luật Chính quyền (Mục 68632) để trả tiền phạt và hình phạt theo thời gian thông qua một kế hoạch thanh toán hàng tháng.
5. Trong trường hợp có nhiều hệ thống an toàn tốc độ hoạt động ở gần nhau và nhiều vi phạm được ghi nhận trong khoảng thời gian 15 phút:
 - a. Vi phạm có mức Giám định Dân sự cao nhất trong số nhiều vi phạm sẽ bị lập biên bản.
 - b. Các lần vi phạm tiếp theo trong khoảng thời gian 15 phút đó sẽ bị cảnh cáo cho mỗi lần vi phạm.
Một người sẽ không bị phạt dân sự nếu họ phải chịu hình phạt hình sự cho cùng một hành vi (ví dụ: một người sẽ không phải chịu trách nhiệm với biên bản phạt thông qua hệ thống camera đo tốc độ nếu đã bị một cảnh sát trực tiếp buộc tội vì cùng một hành vi).

Theo AB 645, hệ thống an toàn tốc độ sẽ không tiếp tục hoạt động trên bất kỳ tuyến phố nào nếu trong vòng 18 tháng đầu tiên kể từ khi lắp đặt hệ thống, ít nhất một trong các ngưỡng sau đây không được đáp ứng:

1. Tốc độ của phương tiện giảm ở mức phần trăm thứ 85 so với dữ liệu thu thập được trước khi hệ thống đi vào hoạt động.
2. Giảm 20% số lượng phương tiện vượt quá giới hạn tốc độ được đăng ký từ 10 dặm một giờ trở lên so với dữ liệu thu thập trước khi hệ thống bắt đầu hoạt động.
3. Giảm 20% số lượng người vi phạm bị xử phạt hai lần trở lên tại vị trí đó kể từ khi hệ thống đi vào hoạt động.

Công chúng có thể gửi bất kỳ mối lo ngại nào thông qua tính năng bình luận công khai tại sanjoseca.gov/digitalprivacy. Quý vị cũng có thể gửi ý kiến bằng cách gửi email đến Văn phòng Quyền riêng tư Số theo địa chỉ digitalprivacy@sanjoseca.gov hoặc gửi thư cho Cán bộ Quyền riêng tư Số theo địa chỉ 200 E Santa Clara Street, tầng 11, San Jose, CA 95113.

11) Lưu trữ và Bảo mật

Dữ liệu sẽ được lưu trữ theo phương pháp được Văn phòng An ninh mạng của Thành phố phê duyệt. Nếu bất kỳ thông tin cá nhân nào được nhà cung cấp lưu trữ hoặc quản lý, Văn phòng An ninh mạng của Thành phố phải phê duyệt việc lưu trữ dữ liệu và bảo mật dữ liệu của nhà cung cấp.

Trong trường hợp vi phạm dữ liệu được xác nhận, trong đó thông tin cá nhân như ảnh chụp đã bị một bên không có quyền truy cập vào, DOT sẽ tuân theo Kế hoạch Ứng phó Sự cố của Thành phố San José.⁴ Giao thức bảo mật này và các chi tiết bảo mật khác

⁴ Incident Response Plan can be found in the City of San José Information Security Standards Handbook (<https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=85853>)

có thể được tìm thấy trong Hướng dẫn Chính sách của Thành phố 1.7.6⁵ và được Văn phòng An ninh mạng của Thành phố giám sát.

12) Đào tạo

Nhân viên thành phố chịu trách nhiệm về thiết bị và nhân viên của nhà cung cấp sử dụng hệ thống camera đo tốc độ thay mặt cho Thành phố có trách nhiệm tuân thủ Chính sách/Giao thức này. Nếu giải pháp hệ thống camera đo tốc độ được cung cấp bởi một nhà cung cấp, nhà cung cấp đó có trách nhiệm đào tạo nhân viên của Cơ quan có liên quan (do Cơ quan quyết định) để quản lý hệ thống. Nội dung đào tạo sẽ bao gồm:

1. Đăng nhập vào hệ thống và truy cập thông tin;
2. Quy trình xác thực trước khi lập biên bản.
3. Xuất dữ liệu từ nền tảng của nhà cung cấp vào trung tâm dữ liệu của Thành phố (nếu có).
4. Các công cụ minh bạch để kiểm toán quy trình và dữ liệu của nhà cung cấp được sử dụng trong quá trình cung cấp dịch vụ cho Thành phố;
5. Quản lý việc lưu trữ và duy trì dữ liệu; và
Những cân nhắc về quyền riêng tư khi sử dụng hệ thống, bao gồm việc nắm rõ chính sách/giao thức sử dụng dữ liệu này.

13) Yêu cầu về Báo cáo Sử dụng Dữ liệu Hàng năm

Để cung cấp cho Thành phố và công chúng báo cáo liên tục về việc sử dụng, mức độ hiệu quả và độ chính xác của các hệ thống an toàn tốc độ, thông tin sau đây sẽ được yêu cầu cần có trong Báo cáo Sử dụng Dữ liệu Hàng năm được nộp hàng năm cho Văn phòng Quyền riêng tư Số chậm nhất là vào ngày 1 tháng 3 và bao gồm năm dương lịch trước đó (ngày 1 tháng 1 - ngày 31 tháng 12).⁶ Trong năm mà Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ này có hiệu lực, Cơ quan chỉ được yêu cầu báo cáo về giai đoạn từ ngày Chính sách này có hiệu lực cho đến cuối năm dương lịch.

1. Thông tin chính xác
 - a. Số lượng các vụ vi phạm bị cáo buộc được ghi lại bởi hệ thống camera đo tốc độ, theo vị trí.
 - b. Số lượng biên bản phạt đã lập dựa trên thông tin thu thập được bởi hệ thống camera đo tốc độ, theo vị trí; và
 - c. Số lượng và tỷ lệ biên bản phạt bị phản đối và bác bỏ ở mọi cấp xét xử.
2. Tác động đến số lượng vi phạm theo thời gian, theo vị trí của từng thiết bị.

⁵ Hướng dẫn Chính sách của Thành phố 1.7.6 “Chính sách Bảo mật Thông tin và Hệ thống”
<https://www.sanjoseca.gov/home/showpublisheddocument/17921/637883152437600000>

⁶ Nếu Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ này được thông qua sau ngày 30 tháng 9, Báo cáo Sử dụng Dữ liệu Hàng năm đầu tiên sẽ không được yêu cầu cho đến năm sau, báo cáo này sẽ bao gồm việc sử dụng từ ngày Chính sách Sử dụng Hệ thống An toàn Tốc độ có hiệu lực đến ngày 31 tháng 12 của năm sau

- a. Số vụ va chạm giao thông tại mỗi ngã tư hoặc đường phố xảy ra trước và sau khi lắp đặt hệ thống an toàn tốc độ. Các vụ va chạm phải được báo cáo như sau:
 - Tổng số vụ va chạm; và
 - Các vụ va chạm mà nguyên nhân được xác định là do chạy quá tốc độ.
- b. Báo cáo bao gồm số liệu thống kê về việc hệ thống an toàn tốc độ có tuân thủ AB 645 hay không.
 - Nếu có sự giảm tốc độ của phương tiện ở mức phần trăm thứ 85 so với dữ liệu thu thập được trước khi hệ thống đi vào hoạt động.
 - Nếu giảm 20% số lượng phương tiện vượt quá tốc độ giới hạn 10 dặm trên giờ hoặc hơn so với dữ liệu thu thập được trước khi hệ thống đi vào hoạt động; và
 - Nếu có sự giảm 20% số lượng người vi phạm bị xử phạt hai lần trở lên tại vị trí đó kể từ khi hệ thống đi vào hoạt động.