

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

**Subject: RED LIGHT CAMERA AND AUTOMATED SPEED ENFORCEMENT –
RECOUP OF FINES INCURRED BY CITY STAFF / BEST PRACTICES**

**Objet : APPAREILS PHOTO RELIÉS AUX FEUX ROUGES ET CONTRÔLE
AUTOMATISÉ DE LA VITESSE — RECOUVREMENT DES AMENDES
IMPOSÉES AU PERSONNEL DE LA VILLE ET PRATIQUES
EXEMPLAIRES**

Submitted at: Transportation Committee **Présentée au :** Comité des transports

From/Exp.: **Date:** May 4, 2022 **File/Dossier :**

Councillor/ Conseillère / **Date:** 4 mai 2022 *TRC 22-04*
Conseillèr·e : T. Tierney

To/Destinataire: **City Solicitor, Legal Services, Innovative Client Services /Chef
du contentieux, Services juridiques, Services novateurs pour
la clientèle**

**Director, Fleet Services, Innovative Client Services /
Directrice, Services du parc auto, Services novateurs pour la
clientèle**

Inquiry:

In light of a number of media reports shedding light on Red Light Camera and Automated Speed Enforcement fines being incurred by City of Ottawa staff in the course of their duties, I would ask Legal Services and Fleet Services to:

- 1. contact the City of Toronto to understand how they attempt to recoup the cost of these fines from the employees that incur the tickets and their level of success;**
- 2. provide an overview of the legislation and regulation, including collective agreement implications, that govern and impact this process;**
- 3. provide an overview of the disciplinary approach that is currently in place at the City of Ottawa to address this issue; and**

4. **offer any improvements or best practices, identified as part of this research, that could be implemented by the City going forward to enhance safety and accountability.**

Demande de renseignement :

Étant donné qu'un certain nombre de reportages dans les médias ont fait la lumière sur les amendes imposées à des membres du personnel de la Ville dans le cadre de leurs fonctions pour des infractions détectées par un appareil photo relié aux feux rouges et des dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse, je demande aux Services juridiques et aux Services du parc automobile de :

1. **communiquer avec la Ville de Toronto pour découvrir comment ses responsables procèdent lorsqu'il s'agit de recouvrer le coût de ce type d'amendes auprès de ses employés fautifs et la mesure dans laquelle ils réussissent à le faire;**
2. **donner un aperçu des lois et règlements, ce qui comprend les incidences des différentes conventions collectives, qui régissent et influencent ce processus;**
3. **faire le survol de l'approche disciplinaire actuellement en place à la Ville d'Ottawa pour résoudre ce problème;**
4. **proposer différentes améliorations ou pratiques exemplaires ayant été relevées dans le cadre de cette recherche et pouvant être mises en œuvre par la Ville pour accroître la sécurité et la responsabilité.**

Response (Date: 2022-May-18)

Overview of legislation & disciplinary approach by the City of Ottawa

The City of Ottawa has been making use of Red Light Camera (RLC) systems for the enforcement of red light violations since these systems were first authorized by amendments to the *Highway Traffic Act* contained in Bill 102, the *Red Light Cameras Pilot Projects Act, 1998*. Since then, the City's use of automated traffic enforcement technologies has been supplemented by Automated Speed Enforcement (ASE) cameras installed at locations throughout the municipality.

Recognizing that the RLC and ASE systems operate by capturing images of the vehicle license plate, and not of the driver, the authorizing provisions of the *Highway Traffic Act (HTA)* provide that tickets for violations captured by these systems are issued to the registered owner of the vehicle, regardless of who is driving the vehicle at the time. As a result, the City of Ottawa, like any vehicle owner, is legally responsible for the payment of any fines imposed, irrespective of the identity of the driver.

These fines therefore constitute a cost to the City arising out of the actions of employees in the same manner as costs incurred due to such things as the loss or damage to equipment.

Under the Ontario *Employment Standards Act* and the *Canada Labour Code*, no employer is legally permitted to unilaterally deduct an amount from an employee's wages, without either a specific legal authority or the written agreement of the employee. There is no specific legal authority in Ontario to deduct costs arising out of traffic fines imposed against an employer.

In the absence of legal authority to collect the cost of a fine from an employee, the City addresses red light camera and/or photo radar speeding violations as disciplinary matters, in accordance with the relevant collective agreement or employment contract and its Discipline Policy. Accordingly, employees who commit *Highway Traffic Act* infractions are subject to discipline, up to and including suspension or dismissal from employment. As with any employee misconduct, the extent of any discipline imposed depends on a number of factors, including the seriousness of the misconduct, the employee's length of service, and any prior disciplinary history.

Where an ASE or RLC ticket is received in respect of a vehicle operated by the Ottawa Police Service (all Police vehicles are registered in the name of the City of Ottawa), the matter is referred to the Police Service's Professional Standards Unit for any follow-up by that organization.

Approach by the City of Toronto

Media reports have indicated that, in respect of fines issued against its vehicles through RLC and ASE systems, the City of Toronto "*pays up front but recovers the costs from employees later.*" Staff have confirmed that, beginning in 2016, the City of Toronto instituted a policy requiring drivers of City vehicles to pay tickets incurred through RLC systems. That policy was recently revised to include ASE tickets. However, those policies were the subject of grievances filed by the main union representing employees

in the City of Toronto's "outside" bargaining unit.

In a recent labour arbitration decision, the City of Toronto's policies regarding RLC and ASE tickets were found to be unreasonable and contrary to the collective agreement. To be defensible, the arbitrator found that the policy would have to permit employees to dispute the charges and/or to seek a reduction in the amount to be reimbursed, or an extension on the deadline for payment, in the same manner available to a typical defendant under the *Provincial Offences Act*.

In light of the arbitration decision, staff at the City of Toronto have not yet made a determination as to the future of the policy.

Recognizing the potentially significant cost of establishing what would, in effect, be a parallel system for the adjudication of RLC and ASE tickets for City-owned vehicles which cost could include the need to retain independent screening/hearing officers, staff do not recommend the adoption of the City of Toronto policy. Rather, staff will continue to liaise with their counterparts in Toronto to determine whether any revisions to the City of Ottawa's practice of addressing RLC and ASE violations through the disciplinary and Authority to Operate (ATO) process are recommended.

Safety and accountability improvements

The Fleet Safety and Training Branch works with all City departments to ensure the safety of staff and members of the public as it pertains to the operation of City vehicles and equipment. In order to streamline safety practices and ensure better education, compliance and understanding across all City departments, the Fleet Safety and Training Branch consolidated a number of policies, procedures and programs into a new and comprehensive Fleet Safety and CVOR (Commercial Vehicle Operator's Registration) Program. This new Fleet Safety and CVOR Program was launched on April 1, 2022, to implement initiatives such as improved reporting, updates to the Authority to Operate (ATO), pre-hire assessments, driver behaviour assessments, risk management and the use of telematics.

The Authority to Operate (ATO) a City of Ottawa vehicle is a privilege given to City of Ottawa employees and applies to all drivers of light-duty vehicles, commercial vehicles, buses and motorized equipment. The ATO point system is an internal risk management system designed to track, assess, and mitigate risk to the operation of any City of Ottawa vehicle or equipment, and to manage the CVOR Overall Violation Rate and Carrier Safety Rating. This is similar to the provincial demerit point system, where City

of Ottawa drivers will be assigned ATO points for collisions, traffic infractions, incidents, or other risky behaviour, including offences resulting from speeding and failure to stop at a red light, resulting in risk mitigation actions up to and including suspension of a driver's ATO. Through this Program, the City of Ottawa reserves the right to suspend or revoke anyone's ATO when deemed necessary to minimize risk and to maintain the highest level of safety possible. Suspension of the ATO may consequently, as part of the Discipline Policy noted and ongoing Performance Management, have an impact on the employee's employment with the municipality.

The Risk Management section of the Fleet Safety and CVOR Program includes a Driver Risk Profile for every City of Ottawa driver, outlining all assessments, training, risk events and ATO related activity, including risk status. Risk Event Investigations will investigate the preventability of all events (collisions, incidents, infractions, offences and unsafe acts) to help determine the preventability by seeking to understand the conditions that lead to the event. Corrective and preventative measures may then be determined and instituted by analyzing the causal factors.

Réponse (Date : 18 mai 2022)

Aperçu de la législation et de l'approche disciplinaire de la Ville d'Ottawa

La Ville d'Ottawa utilise les appareils photo reliés aux feux rouges pour l'application des règlements en cas de violation d'un feu rouge depuis que ces systèmes ont été autorisés par des modifications au *Code de la route* compris dans le Projet de loi 102, la *Loi de 1998 sur les projets pilotes ayant trait aux dispositifs photographiques reliés aux feux rouges*. Depuis, l'usage par la Ville des **dispositifs de contrôle automatisé** de la circulation a pris de l'ampleur avec l'installation de caméras de Contrôle automatisé de la vitesse (CAV) dans des emplacements à travers la municipalité.

Reconnaissant que les systèmes d'appareils photo aux feux rouges et de CAV photographient la plaque d'immatriculation du véhicule et non le conducteur, les dispositions autorisées dans le *Code de la route (CR)* indiquent que les contraventions pour les infractions photographiées par ces systèmes sont remises au propriétaire enregistré du véhicule, peu importe la personne qui était au volant à ce moment. Par conséquent, la Ville d'Ottawa, comme tout autre propriétaire de véhicules, est légalement responsable du paiement de toute contravention reçue, indépendamment de l'identité de la personne au volant.

Ces amendes constituent donc un coût pour la Ville résultant des actions d'employés de la même manière que des coûts sont encourus pour des raisons comme la perte d'équipement ou les dommages à de l'équipement.

Selon la *Loi sur les normes d'emploi* de l'Ontario et le *Code canadien du travail*, aucun employeur ne peut légalement déduire unilatéralement un montant du salaire d'un employé sans une autorité légale spécifique ou un accord écrit de l'employé. Il n'y a pas d'autorité légale en Ontario pour déduire les coûts encourus par les contraventions routières imposées à un employeur.

En l'absence d'autorité légale pour collecter le coût d'une amende infligée à un employé, la Ville traite les infractions générées par un appareil photo relié à un feu rouge et/ou par un radar photo comme des questions disciplinaires, conformément à la convention collective concernée ou au contrat d'emploi, et sa Politique de discipline. Par conséquent, les employés qui commettent des infractions au *Code de la route* sont sujets à des mesures disciplinaires, pouvant aller jusqu'à la suspension ou le congédiement. Tout comme pour toute inconduite de la part d'un employé, l'importance de la mesure disciplinaire dépend de plusieurs facteurs, dont la gravité de l'inconduite, les années de service de l'employé et tout historique disciplinaire.

Lorsqu'une contravention générée par un appareil photo relié à un feu rouge ou par le système de CAV est reçue pour un véhicule exploité par le Service de police d'Ottawa (tous les véhicules de la police sont enregistrés au nom de la Ville d'Ottawa), la question est renvoyée à l'Unité des normes professionnelles du Service de police pour tout suivi effectué par l'organisme.

L'approche de la Ville de Toronto

Les rapports des médias ont indiqué qu'en ce qui a trait aux amendes imposées à ses véhicules par les systèmes d'appareil photo relié à un feu rouge ou de CAV, la Ville de Toronto « *paie avant de réclamer les coûts à l'employé un peu plus tard.* » Le personnel a confirmé que, depuis 2016, la Ville de Toronto a instauré une politique exigeant que les conducteurs de véhicules de la Ville paient les contraventions émises par les systèmes d'appareil photo relié aux feux rouges. Cette politique a récemment été révisée pour inclure les contraventions émises par le système de CAV. Toutefois, ces politiques ont fait l'objet de griefs déposés par le syndicat principal représentant les employés à la Ville de Toronto « en dehors » de l'unité de négociation.

Dans une récente décision arbitrale du travail, les politiques de la Ville de Toronto

concernant les contraventions liées aux appareils photo reliés à des feux rouges et au CAV ont été jugées déraisonnables et contraires à l'entente collective. Pour être défendable, l'arbitre a estimé que la politique devrait permettre aux employés de contester les frais et/ou demander la réduction du montant à rembourser ou une prolongation de l'échéance pour le paiement, de la même façon que peut le faire un défendeur typique en vertu de la *Loi sur les infractions provinciales*.

Compte tenu de la décision d'arbitrage, le personnel de la Ville de Toronto n'a pas encore pris de décision quant à l'avenir de cette politique.

Reconnaissant le coût potentiellement important de l'établissement de ce qui serait, en fait, un système parallèle pour le jugement des infractions relatives aux appareils photo reliés à des feux rouges et au système de CAV pour les véhicules appartenant à la Ville (coût qui pourrait inclure la nécessité de retenir les services d'un vérificateur indépendant ou d'un agent d'audience), le personnel ne recommande pas l'adoption de la politique de la Ville de Toronto. Le personnel continuera plutôt de faire la liaison avec ses homologues de Toronto afin de déterminer si des révisions à la pratique de la Ville d'Ottawa concernant le traitement des infractions relatives aux appareils photo reliés aux feux rouges et au CAV par le biais de processus disciplinaires et d'autorisation de conduire sont recommandées.

Améliorations de la sécurité et de la responsabilité

La Direction de la sécurité et de la formation du parc automobile travaille avec toutes les directions générales de la Ville pour assurer la sécurité du personnel et des membres du public en ce qui a trait à l'exploitation des véhicules et de l'équipement de la Ville. Afin de simplifier les pratiques et d'assurer une meilleure éducation, le respect et la compréhension dans toutes les directions générales de la Ville, la Direction de la sécurité et de la formation du parc automobile a consolidé plusieurs politiques, procédures et programmes en un programme de gestion de la sécurité du parc automobile et de l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) nouveau et complet. Ce nouveau programme de gestion de la sécurité du parc automobile et de l'IUVU a été lancé le 1^{er} avril 2022, afin de mettre en œuvre des initiatives comme l'amélioration des rapports, les mises à jour de l'autorisation de conduire les véhicules (ACV), les évaluations avant l'embauche, les évaluations du comportement du conducteur, la gestion des risques et l'usage de la télématique.

L'autorisation de conduire un véhicule de la Ville d'Ottawa est un privilège accordé aux

employés de la Ville d'Ottawa et s'applique à tous les conducteurs de véhicules utilitaires légers, de véhicules commerciaux, d'autobus et d'équipement motorisé. Le régime de pointage de l'autorisation de conduire est un système interne de gestion des risques conçu pour permettre de suivre, d'évaluer et d'atténuer les risques dans la conduite des véhicules ou de l'équipement de la Ville d'Ottawa et pour gérer le taux global de violations (PGV) de l'IUVU et l'évaluation de la sécurité des transporteurs (EST). Il est semblable au système provincial de points d'inaptitude, où les conducteurs de la Ville d'Ottawa écotent de points d'inaptitude pour des collisions, des infractions au *Code de la route*, des incidents ou des comportements risqués, dont les infractions liées à la vitesse ou au fait de ne pas s'être arrêté à un feu rouge, entraînant des mesures d'atténuation des risques pouvant aller jusqu'à la suspension de l'autorisation de conduire de l'employé. À travers ce programme, la Ville d'Ottawa se réserve le droit de suspendre ou de révoquer toute autorisation de conduire jugé, au besoin, pour minimiser les risques et maintenir le niveau de sécurité le plus élevé possible. La suspension de l'autorisation de conduire peut ensuite, dans le cadre de la politique disciplinaire mentionnée et la gestion continue du rendement, affecter l'emploi de l'employé avec la municipalité.

La Section de la gestion des risques du Programme de gestion de la sécurité du parc automobile et de l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) comprend un profil de risque du conducteur pour chaque conducteur de la Ville d'Ottawa, indiquant les évaluations, la formation, les événements de risque et les activités liées à l'autorisation de conduire, dont le statut de risque. Les enquêtes sur les événements de risque examineront l'évitabilité de tout événement (collisions, incidents, infractions, délits ou actes contraires à la sécurité) afin d'aider à déterminer l'évitabilité en cherchant à comprendre les conditions qui mènent à l'événement. On peut ensuite déterminer les mesures correctives et préventives et les instaurer en analysant les facteurs causals.

Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of May 30, 2022

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports prévue le 30 mai 2022