

交通执法

警长办公室实务革新，推动提升道路安全

协作单位：

Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、
Transportation Choices Coalition以及Washington for Black Lives
(隶属于Washington Community Alliance的项目)

2025年11月



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

交通执法

警长办公室实务革新，推动提升道路安全

目录

执行摘要.....	3
引言.....	5
King县交通安全与执法现状.....	8
外展阶段.....	8
警长办公室实务.....	9
制定政策建议.....	10
建议.....	11
建议1.....	12
建议2.....	15
建议3.....	17
建议4.....	20
结语.....	22
尾注.....	23

本报告由以下人员编制：

Simrit Hans、Molly Webster、Lea Hunter以及Katy Kirschner

合作单位： Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、Transportation Choices Coalition 以及Washington for Black Lives（隶属于Washington Community Alliance的项目）



EASTSIDE FOR ALL



People Power Washington



报告编辑：

Liz Dop



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) 对警长办公室 (Sheriff's Office) 进行独立监督。 我们进行客观的审查与独立调查，并提出以社区为导向、以公平为基石的循证政策建议。这些建议是OLEO与社区组织合作提出。

OLEO联系方式

☎ 电话：206-263-8870

✉ 电子邮箱：OLEO@kingcounty.gov

🌐 网页：kingcounty.gov/OLEO

关于数据的说明： OLEO尽可能选择使用金县特定的数据，以确保研究结果的准确性与相关性。然而，在没有县级数据的情况下，OLEO依赖州或全国层级的数据来指导研究结果。

可提供其他格式版本。

请拨打206-263-8870或TTY：711.

执行摘要

本报告：方法与社区主导流程

在本报告中，OLEO及其社区伙伴检视了警长办公室的交通执法实务，并提出四项建议，以制定更具数据驱动性、公平性且以安全为重点的交通执法策略。

本报告是OLEO首个社区主导型政策项目，由OLEO与以下合作单位完成：Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington for Black Lives（隶属于Washington Community Alliance的项目）。^a

在本报告的信息收集过程中，OLEO及其合作伙伴听取了金县道路使用者对交通危害及执法策略的看法与关切点。OLEO也采访了警长办公室人员，以了解该机构在交通执法方面的政策与实务。OLEO还分析了2020至2024年间警长办公室的交通执法数据，以更深入了解金县当前的交通执法状况，同时也调查了同级辖区的全国最佳实务与政策。所有研究成果均向OLEO的合作伙伴报告。

本报告中发布的四项社区主导型建议，均由OLEO与所有合作伙伴共同制定并批准。

交通安全与执法现状

虽然警长办公室将交通安全列为首要任务，但该机构尚未制定一个总体的交通执法策略，而是将执法工作交由警员自行裁量，导致形成一种碎片化的交通执法模式。警长办公室既未在其所有警区统一使用数据来指导交通执法，也未完整收集所有交通拦检数据。这表示警长办公室无法评估其交通执法工作是否有效或需要如何改进。此外，由于警长办公室不收集与交通拦检相关的人口统计信息，他们也无法衡量是否公平执法或造成差异。

OLEO经分析发现，2020至2024年间，警长办公室执行的交通拦检中，略超过一半（52%）是针对驾驶人未明显表现出对自己或他人有伤害倾向的交通违规，例如车辆登记过期或尾灯损坏。**OLEO的调查结果**显示，警长办公室有很大机会利用有限资源，将重点转向优先推动由数据驱动和以安全为导向的交通执法策略。

Washington州乃至全国的倡议者呼吁将执法资源集中于减少交通死亡，同时解决传统交通执法所带来的种族与经济差距。研究显示，美国的交通拦检对有色人种和低收入社区的影响尤为严重。¹ OLEO及其合作伙伴携手在本报告中提出建议，以解决交通执法上的不平等，并为金县所有道路使用者提升交通安全。

^a [点此阅读更多关于社区指导框架流程的信息。](#)

建议

1.

修订政策指引，优先处理安全相关交通违规行为，限制非安全相关交通拦检，并建立以数据为基础的全机构交通执法策略。

- 1.1 优先处理与安全相关的拦检。
- 1.2 限制非安全相关的交通拦检。
- 1.3 将数据作为警员工作的指导依据，以促进交通安全。
- 1.4 采取非惩罚性措施，从根本上解决交通违规问题。

2.

限制交通拦检中的盘问范围并禁止采取“同意搜查”，以保障驾驶人的权利并减少执法上的种族差异。

- 2.1 要求警员在交通拦检时，将盘问范围限制在拦检的主要原因上。
- 2.2 要求警员在首次接触时立即告知驾驶人实施拦检的初始原因。
- 2.3 禁止在交通拦检时进行“同意搜查”。

3.

收集所有交通拦检的数据，包括人口统计数据，并在数据收集、储存与分析方面采用最佳实务，以提升透明度并强化问责制。

- 3.1 收集并分析所有交通拦检的数据。
- 3.2 收集并分析交通拦检的人口统计数据。
- 3.3 简化数据收集实务。

4.

如果警长办公室有意扩大自动化交通执法的应用范围，金县应先委托开展一项独立的可行性与公平性研究，并在制定自动化执法的潜在推行方案时充分征询社区意见。

- 4.1 在通过可行性与公平性研究证明可减轻隐私与公平疑虑之前，警长办公室不应推动任何新的或额外的自动化执法措施。
- 4.2 未来任何实施更多自动化执法的计划，都应以社区为主导，并致力于从根本上解决交通安全疑虑。

引言


交通事故死亡趋势攀升，引发近年交通安全倡议高涨

在美国，车祸是首要致死原因。²COVID-19疫情期间，交通死亡人数出现全国性激增。虽然过去几年全国交通相关死亡人数有所缓慢减少，但Washington州的进展却相对更为迟滞，甚至在2023年达到33年来交通死亡人数的最高点。³金县也有类似趋势，2020至2024年间，警长办公室管辖范围内共发生118起车祸致死事件。^{b,4}

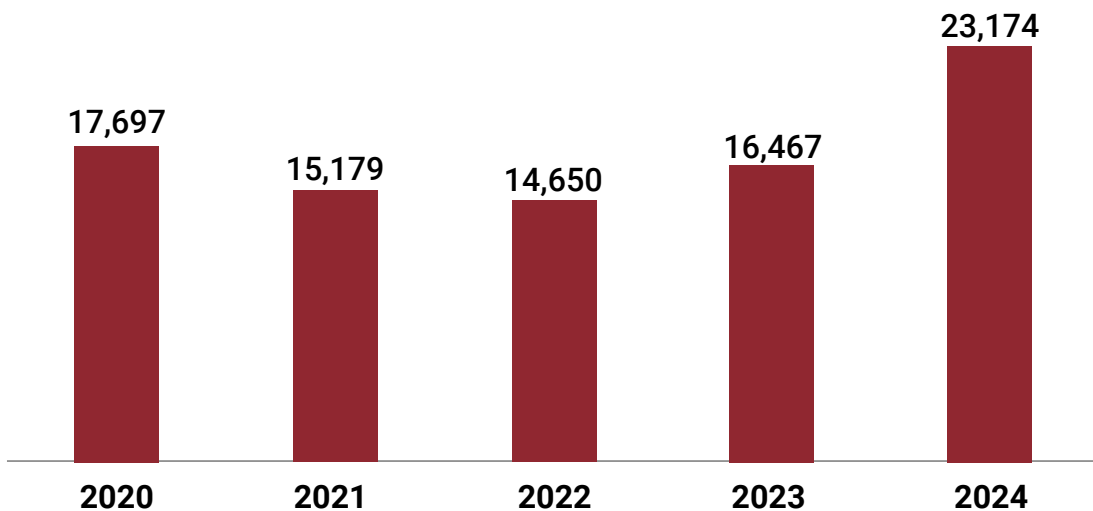
在COVID-19疫情期间，因为道路上的车辆减少，以及公共卫生专家也呼吁尽可能限制个人接触，所以许多辖区缩减了交通执法力度。⁵金县的交通执法情况类似，2020至2022年间交通拦检率下降，随后在2023至2024年间增加了40%。⁶

尽管频率下降，交通拦检仍是民众与金县警员之间最常见的互动方式，⁷2020至2024年间，警员们共发起超过87,000次交通拦检。⁸然而，这些拦检所造成的影响并不平等。全国范围内，诸多研究一再表明交通拦检与搜查中存在持续的种族偏见与差别对待现象，且对低收入社区造成的影响尤为严重。⁹

33年
来交通
死亡人
数新高



与过去四年相比，2024年警长办公室交通拦检次数增加



^b “警长办公室管辖范围”指金县未建制地区内由县政府维护的道路，以及以下合约城市的道路：布杂艺术村、布里恩、卡尔纳雄、卡温顿、肯穆尔、枫树谷、马克尔休特印第安部落、纽卡斯尔、萨阿米什、西塔克、肖尔莱恩、斯凯科米什和伍丁维尔。金县机场、地铁及海湾公共运输局 (Sound Transit) 也纳入警长办公室的管辖范围。

在全国及全州层面上，倡议者与政策制定者正努力实施创新解决方案，以提升道路安全，同时减少加剧种族与经济差距的不当交通执法。¹⁰倡议者长期主张，对轻微交通违规行为执法并不会让我们的道路更安全，¹¹而此类执法过去常在有色人种身上和低收入社区发生，导致这些群体遭受不平等待遇，¹²同时也削弱了执法人员专注于更严重违规行为的能力，如酒驾或药驾、分心驾驶、未系安全带和超速，而这些都是造成交通死亡事故的主要原因。¹³随着执法机关加强对数据的使用，各机关有机会与交通安全专家合作，针对最重大的交通安全议题量身打造执法策略。随着新技术的涌现，只要正确运用并获得社区指导，就能减轻执法资源负担，并促进更安全的驾驶。综合来看，同级辖区的新研究成果与创新方法，提供了有前景的新途径，能消除传统交通执法方式可能带来的伤害，并提升道路安全。

金县审计官交通安全报告

金县审计办公室（简称“审计办公室” [Auditor’s Office]）在2022年对警长办公室的交通执法策略与实务进行了审计。报告发现，该机构没有一个总体的交通执法策略，也未评估警员的交通执法活动是否符合机构目标或是否影响交通安全。因此，警长办公室各辖区的交通执法状况有所不同。警长办公室也不会系统性地收集交通拦检的交通数据，或检视其警员执行交通拦检的方式是否有差异。根据有限的的数据，审计办公室发现，相比其他种族驾驶人，白人警察更可能对黑人驾驶人使用武力。



审计办公室根据调查结果向警长办公室提出三项建议。截至本报告发布时，警长办公室尚未实施任何这些建议。

建议1

“金县警长办公室应明确交通执法目标，并制定及执行达成这些目标的策略，利用数据追踪其整体安全目标的进展。

建议2

金县警长办公室应与未建制地区指挥官、合约伙伴及金县地方服务部道路服务部门 (Department of Local Services Road Services Division) 协调，确保交通安全目标和策略与县政府目标一致。

建议3

金县警长办公室应为每一次交通拦检收集感知到的人口统计数据，无论拦检目的或结果为何。”



[完整报告请点击阅读。](#)

OLEO与合作伙伴协作推进社区主导型政策流程

鉴于近期在全国及全州范围内举行的倡议活动，以及令人担忧的交通死亡趋势，OLEO及其合作伙伴期望评估并改善警长办公室的交通执法方式。本报告共提出四项建议，这些建议是OLEO社区主导型政策流程的成果，¹⁴其中也汇聚了多个社区组织的力量。

OLEO的合作伙伴从五个潜在政策议题中选择交通执法作为本项目的重点。交通执法项目历时一年完成，共有五个社区组织和计划参与其中：Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington Community Alliance的Washington for Black Lives项目。OLEO定期与这些合作伙伴会面，就警长办公室现行实务、全国最佳实务及潜在建议进行探讨。OLEO也与警长办公室人员会面，分析可用的交通执法数据。在审阅潜在建议及相关研究后，OLEO的合作伙伴投票决定发布本报告中的四项建议。与OLEO合作的社区组织一致支持这四项目建议。

时间线

2024

九月

与合作伙伴（Congolese Integration Network、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington Community Alliance的Washington for Black Lives项目）。

十月

合作伙伴选择交通执法作为政策项目。

十一月

外部接洽阶段 - OLEO与金县审计办公室会面，讨论其审计报告及建议事项的进展状况。合作伙伴开始分发交通安全与执法调查问卷。

十二月

由Congolese Integration Network和Washington for Black Lives项目举办实体意见征集会。

2025

一月

收到187份回复后关闭问卷调查。

二月至四月

研究阶段 - 与多个辖区的警长办公室人员进行信息性访谈。接收并分析来自警长办公室的交通执法数据。

四月

向合作伙伴呈现研究结果与政策选项。Eastside For All以社区伙伴身份加入。

五月

与合作伙伴会面，拟定政策建议。

七月

敲定最终政策建议。

八月至十一月

起草并完成报告定稿。最终报告草案已送交警长办公室审阅。

King县交通安全与执法现状

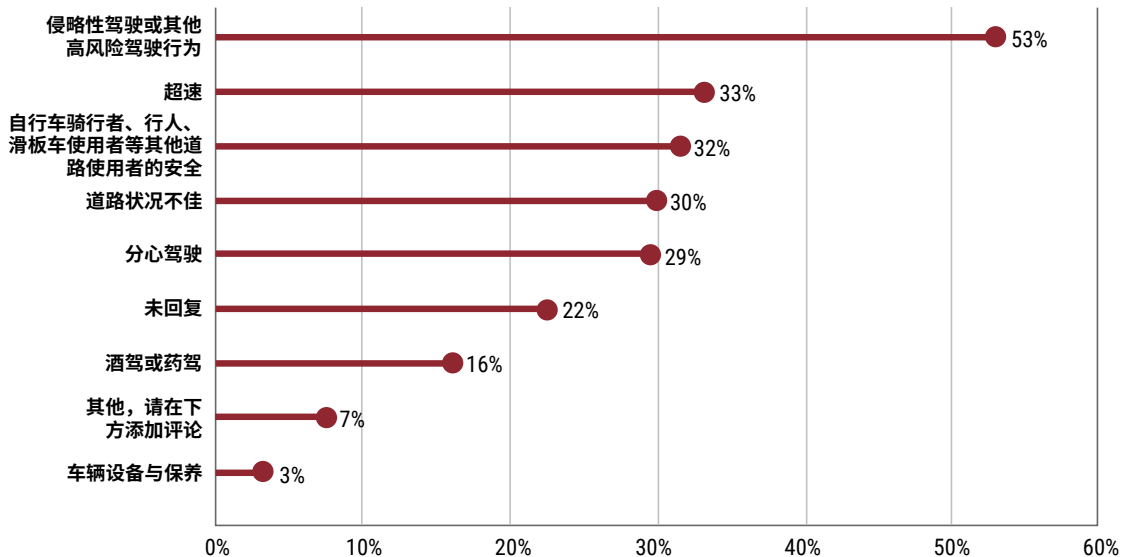


外展：对交通安全与执法的认知

在确定将交通安全与执法作为本计划的重点后，OLEO及其合作伙伴着手进行外展工作，以了解居住、工作和开车行驶于金县的社区居民对此议题的看法。OLEO的所有合作伙伴都参与了外展阶段，他们在其中负责发放问卷或举办聆听会。

OLEO与合作伙伴共同制定的问卷于2024年11月18日至2025年1月7日开放填写，总计收到187份回复。问卷上的所有问题皆为选填，混合了李克特量表 (Likert Scale) 题与开放式问题，^c并且采用在线方式进行，受访者可匿名完成答题。OLEO将此问卷共享给其合作伙伴（他们通过各自现有的网络分发问卷），以及所有与警长办公室签订服务合约的城市，此外还在金县未建制地区通讯 (King County's Unincorporated Area Newsletter) 上发布此问卷。

受访者将侵略性驾驶、超速及非机动车道路使用者之安全列为最关心的交通安全问题



大多数受访者是没有身心障碍且在家中只讲英语的白人女性，她们不能代表金县多元的社区组成，这使得问卷调查结果的说服力有限。在考虑到这些限制的情况下，OLEO经过对问卷结果的分析，提出了一些关于道路使用者对交通安全疑虑的关键见解。首先，受访者最为担忧侵略性驾驶、超速及非机动车道路使用者的安全。其次，有约三分之一的受访者认为应该加强交通拦检期间的车辆搜查限制，有12%强调拦检应仅基于正当的安全考虑，还有15%表示警方不应询问超过最初拦检原因的问题或进行借口式拦检。^d

^c 李克特量表是一种评分体系，用于衡量受访者的感受、态度与认知，具体方法为要求受访者在量表的一系列选项中进行选择，例如“非常不同意”至“非常同意”。

^d 借口拦检指执法人员以轻微违规为由拦检民众，实则意图实施搜查或调查更严重犯罪行为的情况。交通拦检执法过程中进行的搜查，绝大多数并非基于执法人员持有搜查令或具备相当理由，而是出于驾驶人的同意。

为了加强OLEO对此计划的外展工作，合作方Congolese Integrations Network¹⁴以及Washington Community Alliance的Washington for Black Lives项目举办了聆听会，在团体环境中讨论问卷上的问题。这使得没有技术渠道来完成问卷或需要翻译服务的人也能分享见解与经验。2024年11月底至12月初举办了多次聆听会。

值得注意的是，聆听会参与者的人口结构与问卷受访者不同。刚果整合网络主要服务非洲撒哈拉以南地区的难民与移民。此外，Washington for Black Lives也举办了一场针对单身黑人父亲的聆听会。

聆听会的参与者也呼应了问卷受访者的主要担忧，指出侵略性且分心的驾驶与超速是最主要的交通安全疑虑。然而，从聆听会中收集到的一些信息与问卷调查结果相矛盾。例如，虽然问卷受访者希望加强社区内的执法活动，但聆听会参与者却对执法活动感到恐惧，并希望限制与执法人员的互动。

警长办公室现行实务

为了深入了解警长办公室的政策与实务，OLEO分职级、职责及工作地点对警长办公室人员进行了多场访谈。OLEO也曾随车观察专门负责交通执法的警员执行任务。通过上述沟通清楚得知，尽管警长办公室将交通安全列为2025年的首要任务之一，¹⁵但并未对此制定明确的全机构交通安全策略。具体如何执法大多由各警员自行决定，且在合约城市与金县未建制地区间差异甚大。¹⁶

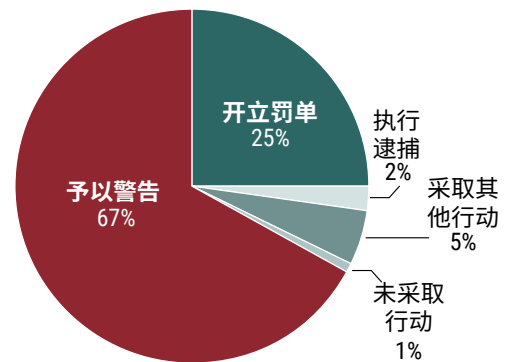
缺乏对交通执法的总体策略或指引，令人深感忧虑。

也就是说，在将执法实务交由警员决定的情况下，该机构无法确保金县居民和访客获得一致或公平的对待。

若没有完善的数据收集体系，该机构无法追踪金县内特定的交通安全行为及相关执法行动。这些疑虑与审计办公室在2022年对警长办公室实务的审计结果一致。¹⁷

为了进一步了解警长办公室的实务现状，OLEO基于审计办公室2022年的报告，分析了2020至2024年的交通拦检数据。OLEO发现警长办公室人员约实施112,219次交通及停车执法行动，¹⁸以及87,167次交通拦检。¹⁸同期，每三次交通拦检中有两次以警告结束。在大约25%的交通拦检中，警员开具了罚单。只有极少数拦检（仅2%）以逮捕告终。

金县交通拦检结果，
2020-2024年

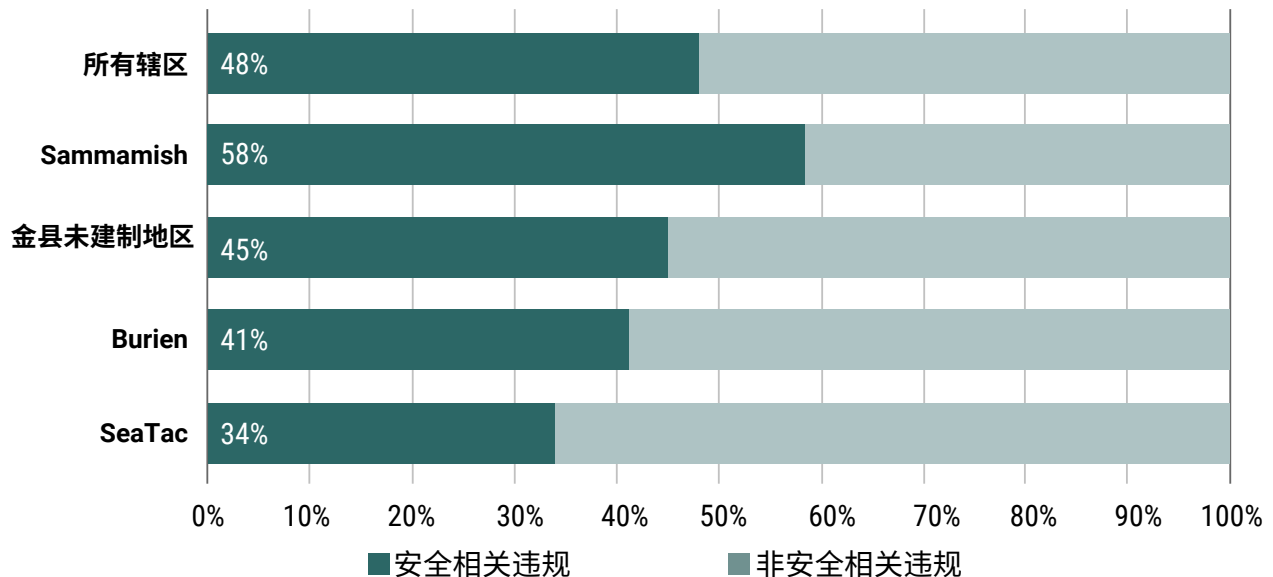


¹⁸ 本估算结果基于OLEO对警长办公室计算机辅助调度系统CAD（Computer Aided Dispatch，计算机辅助调度系统）中交通执法相关纪录条目的分析得出。单一CAD纪录条目有时可能包含多项执法行为，这意味本估算数据或存在低估情形。

OLEO还将因驾驶人对自己或他人造成明显伤害风险而采取的安全相关违规交通拦检，与非安全相关交通违规拦检的频率进行对比分析。在所有交通与停车执法中，非安全相关违规拦检占警长办公室警员所有执法行动的52%。

在警长办公室辖区内，金县未建制地区、Burien、SeaTac及Sammamish的交通执法量最高。在西塔科，交通执法拦检中仅有34%是因安全相关违规行为，而在Sammamish，这一数字上升至近60%。

比较金县安全相关与非安全相关交通违规，2020-2024年



2020年至2024年间，警长办公室人员在41次交通拦检中使用武力，仅占总拦检次数的0.01%。虽然样本数量不多，但依旧能从现有数据中发现一些重要规律。同期，涉及武力事件的4名平民中有3位是男性。此外，尽管黑人驾驶人仅占金县人口的7%，¹⁹但有30%涉及武力使用事件的交通拦检都与此群体相关，这种对黑人驾驶人尤为频繁的武力执法引发了民众的担忧。²⁰

制定政策建议

结合金县道路的现况，并基于对当前挑战的深刻认知，OLEO调查了全国交通安全问题的研究与最佳实务、对种族与经济执法差异的疑虑，以及对同级辖区交通安全与执法措施的评估。本报告接下来的部分将呈现本研究的主要发现。解决这些问题的潜在政策选择可分为四大类：改变针对交通执法决策的政策；执法自动化；交通执法平民化，^f以及优化数据收集与审计实务，以指导制定交通执法策略。OLEO向合作伙伴报告调查结果，合作伙伴据此确定应向警长办公室提出的政策建议，具体如下所列。

^f 平民化执法系指指派未携带武器的文职人员处理交通违规事件，而非由配备武器的执法人员执行。OLEO及其合作单位曾参考平民化执法相关的研究与倡议数据，但最终决定不在本报告中提出相关建议。

建议

以下四项建议是OLEO与合作伙伴协商提出，目标是提升金县的交通安全。



1.

修订政策指引，优先处理安全相关交通违规行为，限制非安全相关交通拦检，并建立以数据为基础的全机构交通执法策略。

2.

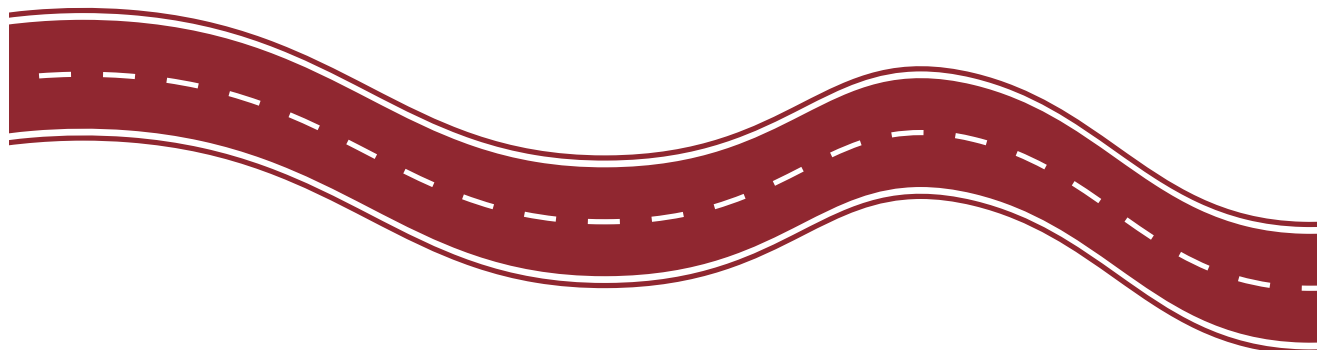
限制交通拦检中的盘问范围并禁止采取“同意搜查”，以保障驾驶人的权利并减少执法上的种族差异。

3.

收集所有交通拦检的数据，包括人口统计数据，并在数据收集、储存与分析方面采用最佳实务，以提升透明度并强化问责制。

4.

如果警长办公室有意扩大自动化交通执法的应用范围，金县应先委托开展一项独立的可行性与公平性研究，并在制定自动化执法的潜在推行方案时充分征询社区意见。



建议1

修订政策指引，优先处理安全相关交通违规行为，限制非安全相关交通拦检，并建立以数据为基础的全机构交通执法策略。



Washington州及全国的倡议者呼吁优先处理安全相关的交通拦检，并限制对道路使用者安全风险低的违规行为实施交通拦检。²¹鉴于全州致命车祸及驾驶相关伤害的增加，迫切需要重新聚焦于交通死亡的主要原因执法——包括酒驾或药驾、分心驾驶、未系安全带及超速。²²对轻微违规行为进行限制拦检，能提升交通安全、修复社区信任、减少警务差异的可能性，并减轻社区过度的财务负担。²³

全国范围内，交通拦检所带来的潜在危害存在差异——黑人驾驶员比白人驾驶员更可能被拦检，而黑人和西班牙裔驾驶员则更可能在交通拦检中被搜查、开罚单、逮捕，²⁴甚至被杀害。²⁵尽管没有证据显示驾驶行为有差异，黑人驾驶员更可能因轻微或与安全无关的违规行为被拦下。^{9,26}限制非安全相关交通拦检的政策改革，旨在通过提供执法指导，确保执法重点针对安全违规行为，并限制如借故拦检等行为，以减少交通执法中的尺度失衡现象。例如，2022年Philadelphia市议会禁止对某些低阶非安全相关违规行为进行交通拦检。²⁷实施后，针对黑人男性的轻微违规交通拦检减少了54%，纠正了Philadelphia记录详实的执法差异。²⁸当Fayetteville, North Carolina的Harold Medlock局长指示警员将交通执法重点放在最严重的交通安全议题上，并停止执法非安全相关的低阶交通违规时，该市在交通拦检上的种族差异有所减少，车祸、交通相关伤害和交通死亡人数也都下降——且所有这些成果都未影响非交通相关的犯罪率。²⁹

金县的交通执法决策大多由每位警员自行裁量，导致警长办公室管辖范围内交通安全措施呈现零散不一的局面。正如审计办公室2022年报告指出，警长办公室并未为交通执法提供策略方向，³⁰且若没有明确的指针与目标，该机构难以确保其执法行动能达成安全相关的成果。OLEO的建议旨在推动以数据为基础的交通执法策略，将有限的机构资源集中用于解决最关键的交通安全问题，并降低交通拦检可能带来的身体、心理及经济伤害。³¹

⁹ OLEO无法取得关于金县交通拦检相关的完整人口统计数据。根据审计办公室2022年的报告，警长办公室欠缺可用于分析交通执法种族差异问题的人口统计数据。目前警长办公室所收集的人口统计信息，不仅标准不一，且可信度不足。因此，本报告中与交通执法种族差异相关的内容，均以全国性数据为参考依据。请参阅审计办公室2022年《Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals》(实现交通安全目标所需的交通执法对策)：
<https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>。

1.1 优先处理与安全相关的拦检。

政策条文应规定警员可拦检或拘留驾驶员，以执行以下任何安全相关的交通违规事项：^h

- a. 任何刑事法规违规；
- b. 任何交通违规（驾驶人在车辆行驶中所犯的违规行为，如危险驾驶或超速）；ⁱ
 - i. 当驾驶执照的暂扣或吊销仅因以下原因时，警员不应对暂扣或吊销驾照的驾驶员采取执法行动：
 - 财务相关；
 - 在其他州的违规行为，若发生在Washington州，则不会成为暂扣或吊销驾照的理由；或
 - 因临时驾照而导致吊销的交通罚单或违规通知；^j
- c. 未系安全带或未按规定使用约束装置的违规行为；
- d. 未按规定为闪烁警示灯、停车标志或鸣响警笛的车辆让道或停靠的违规行为。^k

政策条文应进一步说明，警员仅可拦检存在设备故障且会对驾驶员或道路上其他通行者构成严重安全风险的车辆，目的是对驾驶员开展安全教育，或告知其如何申领维修凭证。存在设备故障且会对驾驶员或道路其他通行者构成严重安全风险的违规情形，是指“根据整体情况，理性客观的观察者有理由认为，该设备故障违规情形可能导致驾驶员、周边人员或车辆发生碰撞事故或人身伤害。[示例情形包括]……夜间或能见度受限的天气条件下，车辆尾灯、头灯或刹车灯全部关闭或失效；挡风玻璃破碎，影响驾驶员视线；或车辆消声器拖底。³²

本建议不应阻碍警长办公室对存在缺陷的车辆采取扣押措施，此类车辆的故障会对驾驶员及道路其他通行者构成碰撞或人身伤害的实时风险。

1.2 限制非安全相关的交通拦检。

警长办公室应更新政策，禁止针对非安全相关违规而进行的交通拦检，除非车辆未悬挂车牌，车牌登记信息（品牌、型号、年份、颜色）与车辆实际情况不符，以确保警长办公室能够协助追回被盗车辆。非安全相关违规是指任何与保险、驾照或年检、登记相关的各类文书类违规行为，以及不会对驾驶员或道路其他通行者构成严重安全风险的设备故障违规行为。全国各地的辖区也实施了类似政策，限制警察以轻微违规为由拦检车辆。在Philadelphia、San Francisco和Virginia州，执法人员不得因以下违规行为发起拦检：车辆登记证明过期（各州设有不同宽限期）、灯光失效（除非全车车灯都不亮）、或后视镜悬挂物品。³³

^h 本建议的结构与内容仿效2025年提出的第1512号众议院法案。

ⁱ 欲了解完整定义及车辆法规清单，哪些违规构成“移动违规”，请参见WAC（Washington Administrative Code，Washington州行政法典）第308-104-160条：<https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>。

^j 参见RCW（Revised Code of Washington，Washington州修订法）第46.20.342(1)(c)(ii)、(v)或(vii)条，出自提议的众议院法案1512(2025)第3节，第(1)(a)(ii)条，1512.pdf。

^k 参见RCW 46.37.190：<https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190>。

其他司法管辖区将下列情形界定为轻微违规行为：

- a. 车窗贴膜与贴装饰，³⁴
- b. 车牌擅自移位，³⁵
- c. 故障设备违规使用，³⁶
- d. 车辆超载，³⁷和
- e. 保险杠轻微损坏。³⁸

1.3 将数据作为警员工作的指导依据，以促进交通安全。

警长办公室应将下述做法制度化，利用创新数据源，如市政交通机构，为执法策略制定提供依据，并确保资源集中于对交通安全影响最大的相关事项。在与OLEO的访谈中，警长办公室人员谈到会利用现有数据针对超速、闯红灯等安全违规高发的路口及路段开展定向执法，但这种做法在整个机构内部执行标准不统一，且往往依赖工作人员的个人主动行为。警长办公室人员也分享了，该机构如何与交通工程师及城市规划人员合作，利用数据解决诱发不安全交通状况的道路设计问题。

警长办公室领导层应持续利用多渠道的数据，包括交通安全数据、社区投诉信息及历史执法数据，为执法策略制定提供依据，并协调全机构范围的执法实务及其对交通安全结果的影响。为警员提供明确且以数据为基础的工作指引，有助于减少偏见对执法决策的影响，并提升社区公众的信任度。

1.4 采取非惩罚性措施，从根本上解决交通违规问题。

警长办公室应采取非惩罚性措施处理非安全相关违规行为，并解决违规的根本原因，而非加剧驾驶员可能面临的问题。例如，若驾驶员因经济拮据未能修理破损尾灯，对其开具罚单并处以罚款，不仅会加重驾驶人的经济压力，还有可能推迟其处理尾灯破损问题。有充分证据显示，仅靠罚款和收费并不能有效遏止违规行为，³⁹反而对低收入者造成不成比例的负面影响。⁴⁰

2024年，作为警长办公室合约部门的Burien警察局，进行了145次安全座椅检查，并借助州政府资助的补助金采购了45个安全座椅，提供给有需要的家庭。OLEO鼓励警长办公室继续推动非惩罚性措施的计划，为驾驶员提供车辆安全行驶所需的设备。

建议2

限制交通拦检期间的讯问行为，并禁止进行同意搜查，以此保障驾驶员权利，减少执法过程中的种族差异。



限制警员在交通拦检时的询问范围，并限制警员向驾驶员征求车辆同意搜查的权限，这样既能让警长办公室将有限资源重新集中于查处交通安全相关违规行为，也能减少交通执法中的种族差异。虽然大范围的调查性讯问和“同意搜查”是合法的，但这类行为与强制性和基于偏见的执法模式存在密切相关。⁴¹例如，San Francisco警察局明确将减少不正当借故拦检行为列为目标，以此作为其近期修订政策、限制执法人员在交通拦检期间讯问权限的依据。⁴²虽然许多司法管辖区正在改革同意搜查的使用规范，但Scotland已禁止此类搜查，因其实施频率过高，且针对工人阶级青年群体的比例严重失衡。⁴³在Scotland禁止同意搜查后，查获赃物或毒品的有效搜查比例有所上升，犯罪率呈现下降趋势。⁴⁴

鉴于同意调查的高发生率，这类搜查行为尤为值得警惕。与其他类型的搜查不同，同意搜查这一例外情形不要求执法机关达到举证标准，因此无需满足特定的证据要求或犯罪确信程度。是否请求同意搜查，完全由个别警员自行裁量决定，并需获得被搜查者本人的同意。

尽管此类搜查名为“同意搜查”，但研究者和倡议者认为，所谓的“同意搜查”从来都不是真正意义上的自愿配合。⁴⁵即便执法人员告知了被搜查人有权拒绝搜查，且被搜查人也表示知晓这一权利，法律学者仍认为，同意警方等执法人员的要求，并不等同于自由自愿地配合搜查。事实上，许多人之所以同意，是出于自我保护的考虑，他们清楚自己无法轻易离开执法现场，否则可能面临其他后果。⁴⁶此外，如儿童和智力障碍者等弱势群体，更可能“让渡”或放弃法律权利，因为这类群体更容易受执法人员权威的影响，且往往无法充分理解放弃权利可能带来的后果。⁴⁷

最后，全国数据显示，同意搜查的实施对象不成比例地集中于少数族裔驾驶员，且绝大多数此类搜查并未查获违禁品。⁴⁸尽管黑人驾驶员车辆被搜查率更高，但针对黑人驾驶员的违禁品查获率却与白人驾驶员相当，甚至更低。⁴⁹对拦停执法数据的分析还发现，对黑人和西班牙裔驾驶员启动搜查的门坎，低于针对白人驾驶员的搜查门坎。⁵⁰虽然执法部门人员声称同意搜查是重要的调查工具，但研究人员发现，相较于基于合理理由开展的搜查^m，同意搜查查获违禁品的概率更低，且同意搜查的使用频率与暴力犯罪率之间并无关联。⁵¹

^l 凡依据搜查令、相当理由或合理怀疑执行搜查时，执法单位均须达到特定之“举证标准”或证据门坎，方可实施搜查。此标准不仅设定了统一的执法门坎，亦明确了执法单位在介入《美国宪法第四修正案》保障的免受不合理搜查权时所具备的职权依据。

^m 本研究显示，基于当事人同意的搜查，其成效低于需满足较高举证标准的搜查方式；但OLEO亦认知到，Washington州最高法院已明令禁止执法单位仅凭相当理由而未持有搜查令即实施搜查的行为。Washington州诉蒂布斯案 (*State of Washington v. Tibbles*) (2010)。

尽管对此类执法行为存在众多且重大的疑虑，但警长办公室仍普遍在“合法且合理”的情况下进行同意搜查，但这些搜查既未以系统性、可查询的方式进行留存，也未采用便于分析或公众监督的形式进行数据公开。⁵²同样地，由于缺乏针对交通拦检期间询问与行为的额外政策规范及培训保障，警长办公室的警员可能采取损害公众信任与社区关系的调查手段。

2.1 要求警员在交通拦检时，将盘问范围限制在拦检的主要原因上。

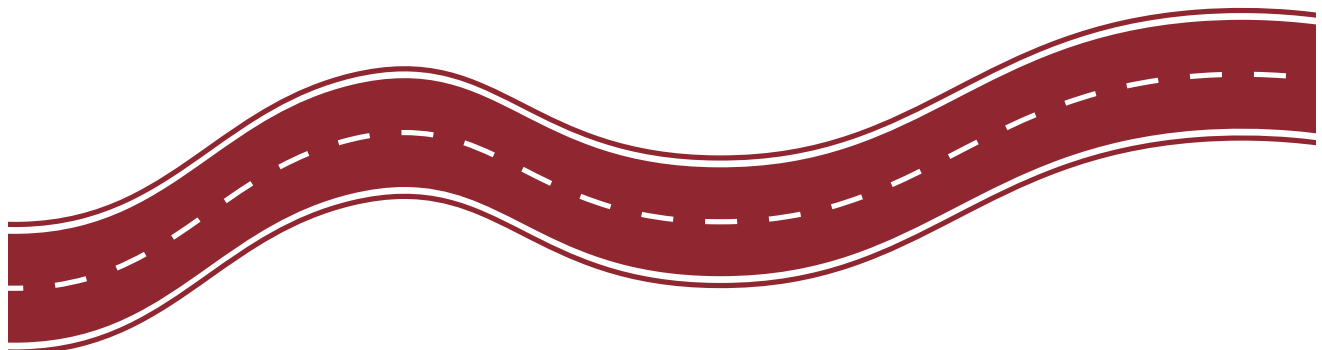
警长办公室应确保交通拦检的目的是查处特定的交通安全违规行为，而非将其用作一般性的调查工具。将交通拦检时的讯问内容限定为与拦检相关的事项，可确保警员聚焦于应对危险驾驶行为，进而促进交通安全并加强驾驶员教育。然而，政策条文应明确指出，若警员有合理理由怀疑犯罪行为已发生、正在发生或即将发生，他们可开展进一步调查。⁵³本建议旨在减少借口拦检，因为经全国数据显示，此类拦检存在针对黑人驾驶员的比例失衡问题。⁵⁴对询问范围的限制不应阻碍警员就驾驶员可能涉及的其他多项交通安全违规行为进行沟通，也不应阻碍警员就非安全相关违规行为进行教育指导或提供维修补贴凭证。

2.2 要求警员在首次接触时立即告知驾驶人实施拦检的初始原因。

政策指引应明确要求，在交通拦检开始时就需进行清晰沟通，以促进警员与驾驶员的相互理解，并改善执法机关与社区关系。⁵⁵以尊重和透明的方式进行交通拦检，符合警长办公室对程序正义的承诺，且已被证实能向社区成员传递可信赖信号。⁵⁶有充分证据显示，依照程序正义原则行事，能有效提升驾驶员的自愿配合度，并有助于防止交通拦检事态升级。⁵⁷

2.3 禁止在交通拦检时进行“同意搜查”。

OLEO建议警长办公室停止在交通拦检时使用同意搜查。此类执法行为引发多项严重关切：胁迫性同意、搜查中的种族差异现象以及搜查证明标准缺失。尽管从法律层面而言，进行同意搜查具备合法性，但学者们认为，此类搜查绝非真正意义上的自愿配合。鉴于这些重大关切，以及警长办公室缺乏统一的策略与关于同意搜查的数据记录，以深入评估搜查的影响，OLEO建议警长办公室暂停该执法。



建议3

收集所有交通拦检的数据——包括人口统计数据——并实施数据收集、储存与分析的最佳实务，以提升透明度并促进问责机制。



改善数据收集实务，可使警长办公室能分析执法效率、公平性及警员的异常执法行为，并协助制定涵盖全机构的交通安全策略，以解决交通安全相关问题。⁵⁸虽然数据可作为提升警长办公室管辖范围内交通安全状况的重要工具，但所收集数据的效用受限于其质量及可分析性。全国倡议者已制定策略，旨在收集所有交通拦检的可分析数据，同时减轻执法人员不必要的行政负担。⁵⁹目前，虽然警长办公室会收集部分交通拦检信息，但这些数据并不完整，也未对公众开放，且不利于开展分析工作。数据向公众开放至关重要，因为高质量且详尽的数据能提升公众与媒体对执法机构的信任度，也能优化政策评估工作，并为策略制定提供依据。⁶⁰

3.1 收集并分析所有交通拦检的数据。

警长办公室应记录所有交通拦检情况，无论最终处置结果如何，并收集每次拦检所涉人员的相关数据，以完善警长办公室交通执法程序的纪录。警长办公室人员表示担忧，若要求在交通拦检时收集更多数据，会降低警员开展交通拦检执法的积极性。然而，通过下拉选单，可以让警员在计算机辅助调度系统 (CAD) 中更容易选择数据，从而降低行政负担。此外，通过在所有交通拦检期间收集数据，长期来看反而能减轻行政负担，这些数据可揭示警力资源的投入去向，帮助警长办公室优化并精简交通执法资源分配，实现执法效能最大化。所有交通拦检情形包括：

- a. 出于教育目的实施的拦检，
- b. 给予口头警告的拦检，
- c. 因警长办公室设置或警长办公室人员驻守的路障或检查站实施的拦检，
- d. 发出书面警告的拦检，
- e. 开具罚单的拦检，或
- f. 或实施逮捕的拦检。

所有拦检情形均需收集以下数据：

- a. 进行拦检的原因；
- b. 拦检处置结果（如教育警示、口头警告、正式警告、罚单、逮捕等）；
- c. 拦检时间与地点；

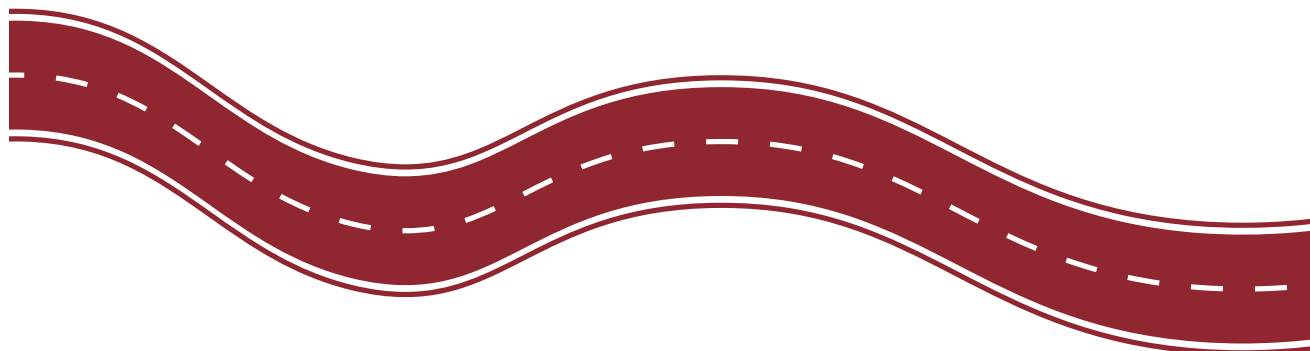
- d. 参与拦检的执法人员信息，包括：
 - i. 人口统计特征（种族、性别、年龄）；
 - ii. 机构特征（职级、执法年限）；以及
- e. 警员在拦检期间采取的行动，包括：
 - i. 是否存在将人员带离车辆、通过肢体接触带离车辆、路边拘留、使用手铐或警犬搜查等情况；
 - ii. 是否执行搜查及搜查原因；
 - iii. 搜查结果（违禁品、武器、赃物、金钱、未发现物品等）；
 - iv. 查获财物的详细描述；以及
 - v. 武力使用相关信息。

3.2 收集并分析交通拦检的人口统计数据。

为了衡量警长办公室的交通执法行为是否会对金县各社区造成差异性影响，应为所有交通拦检个案收集人口统计数据。审计办公室2022年报告指出：“警长办公室在日常执法工作中，并未系统性地收集或分析交通拦检的人口统计资料。这意味着警长办公室无法评估交通拦检的潜在差异性问题的。”⁶¹ 审计办公室建议，无论拦检的目的或最终处置结果如何，警长办公室均需为每一次交通拦检收集当事人可辨识的人口统计学特征资料。

警长办公室人员对于在交通拦检时记录可辨识的人口统计信息，表现出顾虑与抵触情绪。相关顾虑包括数据准确性不足、操作可行性欠缺以及可能损害警官与驾驶员互动关系等方面。然而，根据美国司法部的指导标准，记录执法警员对当事人身份特征的认知属于最佳实践，因为正是这种主观认知可能导致基于种族的定性排查或偏见性执法，无论该认知是否准确。⁶²

OLEO支持并重申相关建议，即警长办公室须在所有交通拦检时收集可辨识的人口统计数据。警员不应要求被拦检人员自行陈述以下列举的身份特征信息。⁶³



本建议参照加州2015年《种族与身份特征剖析法》，旨在减少执法机关中的种族定性行为。在加州，执法人员必须收集所有车辆及行人拦检的可识别的人口统计数据。⁶⁴所收集的人口统计数据应包括：

- a. 警员对被拦检人员的种族或族裔、ⁿ性别、性取向、^o年龄、残障状况及英语熟练程度的主观看法；
- b. 被拦检人员是否正处于心理或行为健康危机状态；以及
- c. 警员的种族或族裔以及从警年资。^p

3.3 简化数据收集实务。

由于警长办公室目前正在更新其数据软件，^qOLEO建议利用此机会，为所有数据软件（包括但不限于CAD、IAPro、Mark 43及Sector^r）制定数据收集的标准作业流程，以确保不同人员录入的数据具备一致性，进而生成高质量数据。标准化的数据流也能提升对所收集数据的分析能力，从而使这些数据的效用得到最大化发挥。

- a. 软件应与《警长办公室总命令手册》进行交叉核对，以确保数据输入字段与政策允许的执法行为保持一致。

ⁿ OLEO建议警长办公室采用美国人口普查局所列之种族及族裔分类标准，包含白人、黑人及非裔美国人、亚洲人、夏威夷原住民及太平洋岛民、美洲原住民、西班牙裔及拉丁裔，以及多种族族群，以使相关数据能与其他数据库进行优化对比分析。OLEO意识到，此分类清单无法全面涵盖金县居民的种族及族裔认同，并欢迎社区各界提供回馈，以更妥善解决这类数据采集面临的难题。

^o 性少数 (LGBTQ+) 族群倡议团体对执法单位收集民众性倾向或性别相关信息一事持正当忧虑，担忧此举恐加剧该族群边缘化处境，并强化既有的偏见。然而，评估执法过程中是否存在基于性倾向或性别的差别对待，并追踪相关侦防侧写证据，本办公室建议执法人员记录其对当事人性别及性倾向的判断。此项纪录将产生对应数据点，呈现执法人员对被拦检对象的主观判断，有助于厘清侦防侧写相关证据，并推动必要的制度改革。参见Leonore F. Carpenter与R. Barrett Marshall合着之《Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof》(跨性别者出行困境：执法单位针对跨性别女性的侦防侧写问题及举证难题)，刊载于《William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice》(William & Mary种族、性别与社会正义期刊)，2017年11月：<https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>。

^p OLEO鼓励警长办公室制定相关办法，为每位执法人员留存此类信息，避免执法人员在每次交通拦检执法时均需手动录入信息。采集此类信息后，应移除姓名、执法编号等所有个人标识信息，此为数据管理的最佳实务作法；具体可通过为每位执法人员分配专属标识符的方式实现。参见Marie Pryor、Phillip Atiba Goff、Farhang Heydari与Barry Friedman合着之《Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities》(交通拦检执法数据的采集、分析与响应：执法机关、政府部门及社区实务手册)，2020年，由警务公平中心 (Center on Policing Equity)、纽约大学法学院执法改革研究计划 (Policing Project at New York University School of Law) 及加州司法部联合发布 (California Department of Justice)：<https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>。

^q 警长办公室目前正着手推动新CAD系统的转换。

^r 警长办公室使用多种软件来整理数据，包括：CAD系统，供警员在响应报案并发出警告及罚单时使用。IAPro为一款用于追踪内部调查及使用武力案件的软件。Mark43为一个数据库，包含执行逮捕时收集的所有数据。Sector储存着全州的交通执法数据，由Washington州巡警队 (Washington State Patrol) 管理。可能存在单一案例的数据储存在多个软件中的情况，使分析变得复杂且耗时。

- b. 交通拦检的数据应储存在同一软件中，以简化数据分析流程。交通拦检总数、交通拦检大致地点、交通拦检处置结果及人口统计数据应公开。
- c. 所有警员都应定期且持续地接受全面训练，学习如何使用警长办公室的数据收集工具。
- d. 警长办公室应使用可自动识别数据矛盾及缺失字段的软件，以减少错误数据的产生。

建议4

如果警长办公室有意扩大自动化交通执法的应用范围，金县应先委托开展一项独立的可行性与公平性研究，并要求在可能实施自动化执法前进行充分征询社区意见。



“自动化执法”是一种交通执法策略，其运作方式为通过摄像头拍摄违规车辆的车牌照照片，并以邮寄方式向车辆登记所有人发出警告或罚单。⁶⁵这类摄像头最常用于侦测超速和红灯违规行为；不过全国各地的辖区也在尝试其他形式的自动化执法模式，例如利用摄像头侦测驾驶员分心行为。⁶⁶目前，警长办公室管辖范围内仅零星设置红灯执法摄像头，且主要集中于Kenmore市境内。⁶⁷

自动化执法的使用对警员及社区成员有潜在的利弊。自动化执法的主要优势在于减少交通拦检次数，从而降低警长办公室人员与社区成员之间危险冲突及造成心理伤害性互动的可能性。⁶⁸此类执法模式也能有效改变危险驾驶行为并减少交通事故的发生。⁶⁹

然而，自动化执法可能会带来隐私与监控上的疑虑。⁷⁰大多数测速摄像头采用ALPR（Automatic License Plate Recognition, 自动车牌辨识）技术，每分钟可拍摄识别多达1,800个车牌。执法机关利用此ALPR技术对边缘社区实施监控，包括有色人种社区及低收入群体社区。⁷¹负责收集并储存敏感位置数据的ALPR公司，也被指控违反州法律，将车辆位置信息分享给联邦边境执法机关。⁷²此外，执法机关与ALPR供货商签订的合约并未对外公开，导致该事项无法向公众保持透明。

自动化执法也可能加剧交通执法中的种族与经济差异问题，因为摄像头设置于高速路段，而这些路段通常位于有色人种居民和低收入群体高度集中的人口稠密社区。⁷³因此，自动交通罚单产生的罚款更可能落在有色人种驾驶员及低收入司机身上，这些人群或许无力支付罚单费用。⁷⁴

虽然OLEO目前并未得知金县有扩大自动化执法应用范围的计划，但由于预算有限及上文所列的各类问题，警长办公室仍应谨慎推进自动化执法的扩充工作。关于自动化执法的其他疑虑，包括罚款过高且存在以创收为导向的倾向，且自动化执法未能从根源上解决危险交通状况的成因。⁷⁵研究显示，优化道路设计对提升交通安全更有效（例如，使用环岛替代交通信号灯或停车标志，可减少75%的伤害事故）。⁷⁶

4.1 在通过可行性与公平性研究证明可减轻隐私与公平疑虑之前，警长办公室不应推动任何新的或额外的自动化执法措施。

鉴于自动化执法可能对低收入族群及有色人种社区造成不成比例的负担，⁷⁷OLEO建议金县在扩大自动化执法应用范围前，开展进一步研究，例如增设摄像头、扩展现有摄像头用途（例如在现有使用时间及用途之外利用已有的校园区域摄像头），或在警长办公室管辖范围内引入新型自动化执法技术。可行性与公平性研究应检视：

- a. 哪些社区存在超速、闯红灯等交通安全问题高发的情况，因而能从自动化执法中获得最大效益；
- b. 资金是否能被有效用于解决或优化道路设计，而非投入自动化执法；
- c. 扩大摄像头的使用范围，是否会在金县境内造成差异化的种族影响；
- d. 警长办公室管辖范围内现有摄像头对改善交通安全的成效如何——其成功衡量标准不应是创收金额或罚单开具数量；
- e. 警长办公室管辖范围内现有自动化执法的资金实际使用情况、引发的隐私问题及带来的公平性影响。
- f. 司法管辖区与联邦执法机关之间的数据共享实务；
- g. 私人公司或承包商及其软件的使用方式，包括其数据共享实务；以及
- h. 数据使用与储存程序。

可行性与公平性研究应由独立于警长办公室的机构进行，并与警长办公室管辖范围内的地方社区共同推进，确保受影响族群在整个过程中有充足机会提供回馈与意见。

4.2 未来任何实施更多自动化执法的计划，都应以社区为主导，并致力于从根本上解决交通安全疑虑。

OLEO建议，任何推动自动化执法措施的努力，都应与社会合作进行。若可行性与公平性研究完成并对外公布后，警长办公室及其地方政府伙伴仍计划增设更多自动化执法计划，社区成员应充分参与自动化执法摄像头布设位置及执法策略（包括处罚标准）的决策，以确保计划优先考虑交通安全议题。

未来任何自动化执法计划都应尽量减少经济处罚所产生的有害后果，此类处罚并未能从根源上解决交通安全隐患问题。各司法管辖区应考虑：

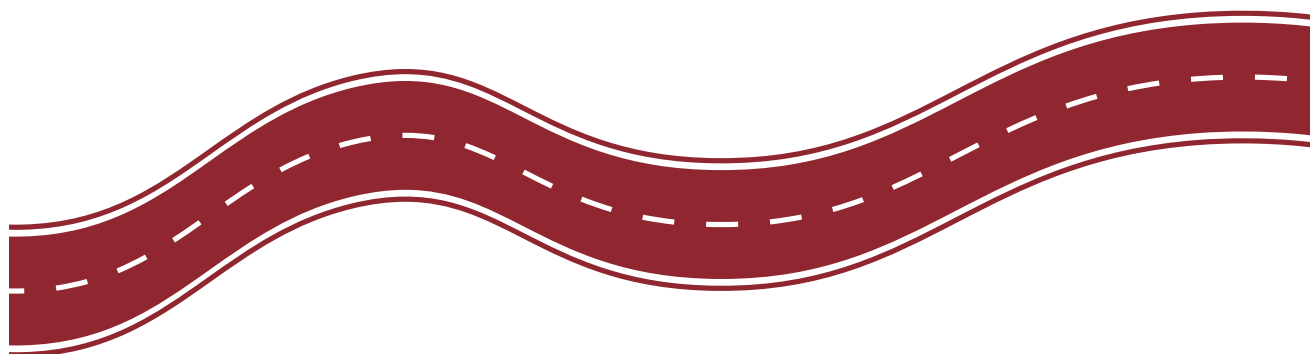
- a. 可考虑试行非罚款性处罚的执法试点项目，即在设定期间内采用警告替代罚款的处罚方式；
- b. 罚款额度与支付方式（例如基于收入的罚款或免息分期付款）及将使用的替代性处罚方案（例如，限期整改罚单或社区服务选项）；
- c. 如何确保自动化执法产生的任何收入能再投资于社区指定的道路设计与交通安全基础设施改善。

结语

OLEO合作伙伴将交通安全与执法问题列为金县居民、工作及驾驶员的首要关注事项。鉴于交通拦检是民众与执法机关之间最常见的互动形式，警长办公室必须制定明确的交通执法政策与程序，并能响应社区需求，这点非常重要。⁷⁸

2022年，审计办公室对警长办公室的交通执法实务进行了审计。⁷⁹报告指出，该机构缺乏交通执法的战略性指导方针，且未收集完整的交通拦检数据。OLEO外展阶段收集的信息证实了这些发现。

OLEO及其合作伙伴为警长办公室的交通执法策略制定了额外建议，旨在提升交通安全、推动公平执法实务，并鼓励妥善收集数据。在向金县议会及警长办公室提出建议后，OLEO计划持续监督建议的执行情况，以便合作伙伴及金县社区持续掌握改善King县交通安全与执法措施的进展情况。⁸⁰



尾注

- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf.
- 4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. <https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/>
- 5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#>
- 6 OLEO的“2020-2024年的CAD数据”分析，2025年4月17日，详情已与作者存档。
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 OLEO的“2020-2024年的CAD数据”分析，2025年4月17日，详情已与作者存档。
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 King County Sheriff's Office人员，2025年2月至4月期间与OLEO的访谈。
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 OLEO的“2020-2024年的CAD数据”分析，2025年4月17日，详情已与作者存档。
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 OLEO的“2020-2024年的CAD数据”及“2020-2024年的IAPro数据”分析，2025年4月17日，详情已与作者存档。
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcfarpa.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible->

尾注 (续)

- [traffic-ordinances-for-public-safety](#); Emily Roscoe, “Policing Traffic Violations,” March 2023, University of North Carolina School of Government, https://cjl.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf.
- 22 Washington Traffic Safety Commission, “Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High,” May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 23 Vera Institute of Justice, “Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS),” <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 24 Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>.
- 25 Sam Levin, “US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows,” April 21, 2022, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data>; “Mapping Police Violence,” <https://mappingpoliceviolence.org>.
- 26 Matthew A. Graham, “Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops,” October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 27 City Council of Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 28 Sammy Caiola, “Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%,” March 6 2023, PBS WHYY News, <https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/>.
- 29 Mike Dolan Fliss et al., “Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities,” January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injepjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Vera Institute for Justice, “Police Are Stopping Fewer Drivers – and It’s Increasing Safety,” January 11, 2024, <https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety>.
- 30 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 31 Vera Institute for Justice, “For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops,” March 2023, <https://vera-institute.files.svdcn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229>.
- 32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](#).
- 33 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia’s Legislative Information System, “HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc,” 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; City Council Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality Is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 34 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17, 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia’s Legislative Information System, “HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc,” 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>.
- 35 City Council Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality Is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 36 Virginia’s Legislative Information System, “HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc,” 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; Mecklenburg County Sheriff’s Office, “MCSO General Order #20,” September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 37 Mecklenburg County Sheriff’s Office, “MCSO General Order #20,” September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 38 City Council Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality Is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, “Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety,” October 2024, https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf.
- 40 Aravind Boddupalli et al., “How Fines and Fees Impact Family Well-Being,” August 14, 2024, Tax Policy Center, https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf; Jordan Woods, “Reimagining Traffic Fines and Fees,” 2024, *UC Irvine Law Review*, 14:3, <https://escholarship.org/uc/item/6vf096vn>; Molly Webster, “Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state,” December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.
- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, “Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers,” April 27, 2024, *Journal of Quantitative Criminology*, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.

尾注 (续)

- 42 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 43 Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, American University Law Review, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., “Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature,” Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, American Law University, 72:6, <https://aulareview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, “Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue,” October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, “The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance,” 2019, The Yale Law Journal, https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y; Tracey Maclin, “The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court,” 2008, University of Florida Law Faculty Publications, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- 47 Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- 48 Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., “How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?,” February 16, 2023, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- 49 Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- 50 Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.
- 51 Megan Dias et al., “Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice,” May 16, 2022, University of Texas Department of Government, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- 52 King County Sheriff’s Office人员，与OLEO的电子邮件往来，2025年4月18日。
- 53 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 54 Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, “Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America’s Most Egregious Police Practice,” January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pirl>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, “Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442,” July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20&%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., “Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops,” September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, “Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance,” 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., “Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots,” March 28, 2022, PNAS, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- 60 Police Executive Research Forum, “What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data,” February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- 61 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

尾注 (续)

- ⁶² Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned,” 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf>.
- ⁶³ Magnus Lofstrom et al., “Racial Disparities in Traffic Stops,” October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- ⁶⁴ 11 CCR § 999.226, “Article 3 Data Elements to be Reported,” <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, “AB-953 Law enforcement: racial profiling,” October 3, 2015, https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953; Racial and Identity Profiling Advisory Board, “Annual Report 2025,” January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- ⁶⁵ Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- ⁶⁶ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁶⁷ King County Sheriff’s Office人员，与OLEO的访谈，2025年2月5日。
- ⁶⁸ Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- ⁶⁹ Washington Traffic Safety Commission, “Automated Speed Enforcement Readiness Guide,” September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, “Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61,” August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- ⁷⁰ Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, “Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use,” September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- ⁷¹ Ibid.
- ⁷² Andrew Adams, “Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law,” August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, “Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement,” October 21, 2025, <https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- ⁷³ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- ⁷⁴ Ibid.
- ⁷⁵ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- ⁷⁶ Washington State Department of Transportation, “Roundabouts,” <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, “Proven Safety Countermeasures,” <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures>; U.S. Department of Transportation, “Safer Roads,” <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- ⁷⁷ Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>.
- ⁷⁸ King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- ⁷⁹ Ibid.
- ⁸⁰ The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT