

交通執法

警長辦公室實務革新，
推動提升道路安全

協作單位：

Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington for Black Lives（隸屬於Washington Community Alliance的專案）

2025年11月



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

交通執法

警長辦公室實務革新，推動提升道路安全

目錄

執行摘要.....	3
引言.....	5
King縣交通安全與執法狀況.....	8
外展階段.....	8
警長辦公室實務.....	9
制定政策建議.....	10
建議.....	11
建議1.....	12
建議2.....	15
建議3.....	17
建議4.....	20
結語.....	22
尾註.....	23

本報告由以下人員編製：

Simrit Hans、Molly Webster、Lea Hunter以及 Katy Kirschner

合作單位：Congoese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, 以及Washington for Black Lives (隸屬於Washington Community Alliance的專案)



EASTSIDE
FOR ALL



People
Power
Washington

Transportation Choices



報告編輯：

Liz Dop



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) 對警長辦公室 (Sheriff's Office) 進行獨立監督。我們進行客觀的審查與獨立調查，並提出以社區為導向、以公平為基石的循證政策建議。這些建議是OLEO與社區組織合作提出。

OLEO聯絡方式

☎ 電話：206-263-8870

✉ 電子郵箱：OLEO@kingcounty.gov

🌐 網頁：kingcounty.gov/OLEO

關於資料的說明：OLEO盡可能選擇使用金縣特定的資料，以確保研究結果的準確性與相關性。然而，在沒有縣級資料的情況下，OLEO依賴州或全國層級的資料來指導研究結果。

可提供其他格式版本。

請致電206-263-8870或TTY：711。

執行摘要

本報告：方法與社區主導流程

在本報告中，OLEO及其社區夥伴檢視了警長辦公室的交通執法實務，並提出四項建議，以制定更具資料驅動性、公平性且以安全為重點的交通執法策略。

本報告是OLEO首個社區主導型政策專案，由OLEO與以下合作單位完成：Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington for Black Lives (隸屬於Washington Community Alliance的專案)。^a

在本報告的資訊收集過程中，OLEO及其合作夥伴聽取了金縣道路使用者對交通危害及執法策略的看法與關切點。OLEO也採訪了警長辦公室人員，以瞭解該機構在交通執法方面的政策與實務。OLEO還分析了2020至2024年間警長辦公室的交通執法資料，以更深入瞭解金縣當前的交通執法狀況，同時也調查了同級轄區的全國最佳實務與政策。所有研究成果均向OLEO的合作夥伴報告。本報告中發布的四項社區主導型建議，均由OLEO與所有合作夥伴共同制定並批准。

交通安全與執法狀況

雖然警長辦公室將交通安全列為首要任務，但該機構尚未制定一個總體的交通執法策略，而是將執法工作交由警員自行裁量，導致形成一種碎片化的交通執法模式。警長辦公室既未在其所有警區統一使用資料來指導交通執法，也未完整收集所有交通攔檢資料。這表示警長辦公室無法評估其交通執法工作是否有效或需要如何改進。此外，由於警長辦公室不收集與交通攔檢相關的人口統計資訊，他們也無法衡量是否公平執法或造成差異。

OLEO經分析發現，2020至2024年間，警長辦公室執行的交通攔檢中，略超過一半（52%）是針對駕駛人未明顯表現出對自己或他人有傷害傾向的交通違規，例如車輛登記過期或尾燈損壞。**OLEO的調查結果顯示，警長辦公室有很大機會利用有限資源，將重點轉向優先推動由資料驅動和以安全為導向的交通執法策略。**

Washington州乃至全國的倡議者呼籲將執法資源集中於減少交通死亡，同時解決傳統交通執法所帶來的種族與經濟差距。研究顯示，美國的交通攔檢對有色人種和低收入社區的影響尤為嚴重。¹ OLEO及其合作夥伴攜手在本報告中提出建議，以解決交通執法上的不平等，並為金縣所有道路使用者提升交通安全。

^a 點此閱讀更多關於社區指導框架流程的資訊。

建議

1.

修訂政策指引，優先處理安全相關交通違規行為，限制非安全相關交通攔檢，並建立以資料為基礎的全機構交通執法策略。

- 1.1 優先處理與安全相關的攔檢。
- 1.2 限制非安全相關的交通攔檢。
- 1.3 將資料作為警員工作的指導依據，以促進交通安全。
- 1.4 採取非懲罰性措施，從根本上解決交通違規問題。

2.

限制交通攔檢中的盤問範圍並禁止採取「同意搜查」，以保障駕駛人的權利並減少執法上的種族差異。

- 2.1 要求警員在交通攔檢時，將盤問範圍限制在攔檢的主要原因上。
- 2.2 要求警員在首次接觸時立即告知駕駛人實施攔檢的初始原因。
- 2.3 禁止在交通攔檢時進行「同意搜查」。

3.

收集所有交通攔檢的資料，包括人口統計資料，並在資料收集、儲存與分析方面採用最佳實務，以提升透明度並強化問責制。

- 3.1 收集並分析所有交通攔檢的資料。
- 3.2 收集並分析交通攔檢的人口統計資料。
- 3.3 簡化資料收集實務。

4.

如果警長辦公室有意擴大自動化交通執法的應用範圍，金縣應先委託開展一項獨立的可行性與公平性研究，並在制定自動化執法的潛在推行方案時充分征詢社區意見。

- 4.1 在透過可行性與公平性研究證明可減輕隱私與公平疑慮之前，警長辦公室不應推動任何新的或額外的自動化執法措施。
- 4.2 未來任何實施更多自動化執法的計畫，都應以社區為主導，並致力於從根本上解決交通安全疑慮。

引言


交通事故死亡趨勢攀升，引發近年交通安全倡議高漲

在美國，車禍是首要致死原因。² COVID-19疫情期間，交通死亡人數出現全國性激增。雖然過去幾年全國交通相關死亡人數有所緩慢減少，但華盛頓州的進展卻相對更為遲滯，甚至在2023年達到33年來交通死亡人數的最高點。³ 金縣也有類似趨勢，2020至2024年間，警長辦公室管轄範圍內共發生118起車禍致死事件。^{b,4}

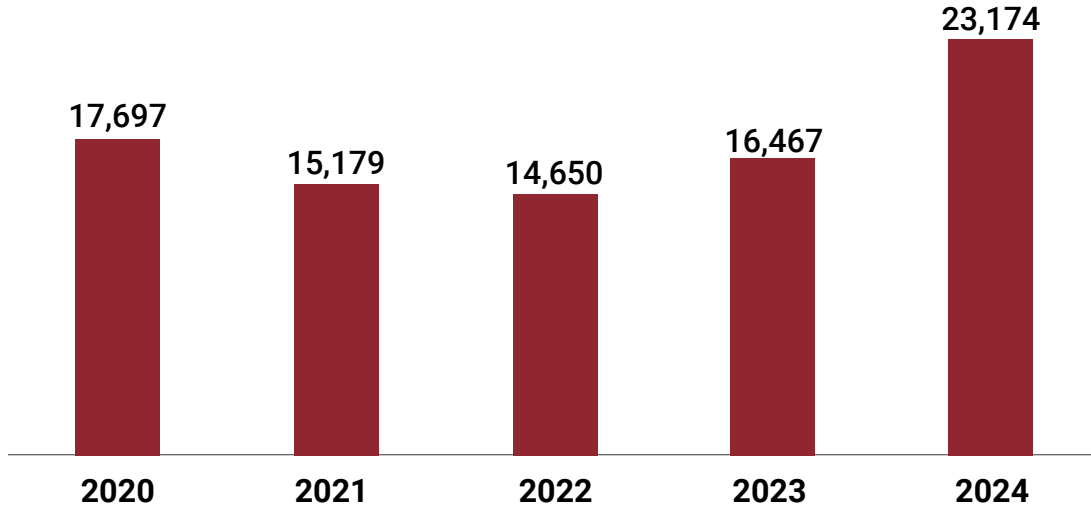
在COVID-19疫情期間，因為道路上的車輛減少，以及公共衛生專家也呼籲盡可能限制個人接觸，所以許多轄區縮減了交通執法力度。⁵ 金縣的交通執法情況類似，2020至2022年間交通攔檢率下降，隨後在2023至2024年間增加了40%。⁶

儘管頻率下降，交通攔檢仍是民眾與金縣警員之間最常見的互動方式，⁷ 2020至2024年間，警員們共發起超過87,000次交通攔檢。⁸ 然而，這些攔檢所造成的影響並不平等。全國範圍內，諸多研究一再表明交通攔檢與搜查中存在持續的種族偏見與差別對待現象，且對低收入社區造成的影響尤為嚴重。⁹

**33年來
交通死亡人數
新高**



與過去四年相比，2024年警長辦公室交通攔檢次數增加



^b 「警長辦公室管轄範圍」指金縣未建制地區內由縣政府維護的道路，以及以下合約城市的道路：Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish和Woodinville。金縣機場、地鐵及海灣公共運輸局 (Sound Transit) 也納入警長辦公室的管轄範圍。

在全國及全州層面上，倡議者與政策制定者正努力實施創新解決方案，以提升道路安全，同時減少加劇種族與經濟差距的不當交通執法。¹⁰ 倡議者長期主張，對輕微交通違規行為執法並不會讓我們道路更安全，¹¹ 而此類執法過去常在有色人種身上和低收入社區發生，導致這些群體遭受不平等待遇，¹² 同時也削弱了執法人員專注於更嚴重違規行為的能力，如酒駕或藥駕、分心駕駛、未繫安全帶和超速，而這些都是造成交通死亡事故的主要原因。¹³ 隨著執法機關加強對資料的使用，各機關有機會與交通安全專家合作，針對最重大的交通安全議題量身打造執法策略。隨著新技術的湧現，只要正確運用並獲得社區指導，就能減輕執法資源負擔，並促進更安全的駕駛。綜合來看，同級轄區的新研究成果與創新方法，提供了有前景的新途徑，能消除傳統交通執法方式可能帶來的傷害，並提升道路安全。

金縣審計官交通安全報告

金縣審計辦公室（簡稱「審計辦公室」[Auditor's Office]）在2022年對警長辦公室的交通執法策略與實務進行了審計。報告發現，該機構沒有一個總體的交通執法策略，也未評估警員的交通執法活動是否符合機構目標或是否影響交通安全。因此，警長辦公室各轄區的交通執法狀況有所不同。警長辦公室也不會系統性地收集交通攔檢的交通資料，或檢視其警員執行交通攔檢的方式是否有差異。根據有限的資料，審計辦公室發現，相比其他種族駕駛人，白人警察更可能對黑人駕駛人使用武力。



審計辦公室根據調查結果向警長辦公室提出三項建議。截至本報告發布時，警長辦公室尚未實施任何這些建議。

建議1

「金縣警長辦公室應明確交通執法目標，並制定及執行達成這些目標的策略，利用資料追蹤其整體安全目標的進展。」

建議2

金縣警長辦公室應與未建制地區指揮官、合約夥伴及金縣地方服務部道路服務部門 (Department of Local Services Road Services Division) 協調，確保交通安全目標和策略與縣政府目標一致。

建議3

金縣警長辦公室應為每一次交通攔檢收集感知到的人口統計資料，無論攔檢目的或結果為何。」



[完整報告請點此閱讀。](#)

OLEO與合作夥伴協作推進社區主導型政策流程

鑒於近期在全國及全州範圍內舉行的倡議活動，以及令人擔憂的交通死亡趨勢，OLEO及其合作夥伴期望評估並改善警長辦公室的交通執法方式。本報告共提出四項建議，這些建議是OLEO社區主導型政策流程的成果，¹⁴ 其中也匯聚了多個社區組織的力量。

OLEO的合作夥伴從五個潛在政策議題中選擇交通執法作為本專案的重點。交通執法專案歷時一年完成，共有五個社區組織和計畫參與其中：Congolese Integration Network、Eastside for All、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington Community Alliance的Washington for Black Lives專案。OLEO定期與這些合作夥伴會面，就警長辦公室現行實務、全國最佳實務及潛在建議進行探討。OLEO也與警長辦公室人員會面，分析可用的交通執法資料。在審閱潛在建議及相關研究後，OLEO的合作夥伴投票決定發布本報告中的四項建議。與OLEO合作的社區組織一致支持這四項建議。

時間線

2024

九月

與合作夥伴（Congolese Integration Network、People Power Washington、Transportation Choices Coalition以及Washington Community Alliance的Washington for Black Lives專案）舉行啟動會議。

十月

合作夥伴選擇交通執法作為政策專案。

十一月

外部接洽階段 – OLEO與金縣審計辦公室會面，討論其審計報告及建議事項的進展狀況。合作夥伴開始分發交通安全與執法調查問卷。

十二月

由Congolese Integration Network和Washington for Black Lives專案舉辦實體意見徵集會。

2025

一月

收到187份回覆後關閉問卷調查。

二月至四月

研究階段 – 與多個轄區的警長辦公室人員進行資訊性訪談。接收並分析來自警長辦公室的交通執法數據。

四月

向合作夥伴呈現研究結果與政策選項。Eastside For All以社區夥伴身分加入。

五月

與合作夥伴會面，擬定政策建議。

七月

敲定最終政策建議。

八月至十一月

起草並完成報告定稿。最終報告草案已送交警長辦公室審閱。

King縣交通安全與執法狀況

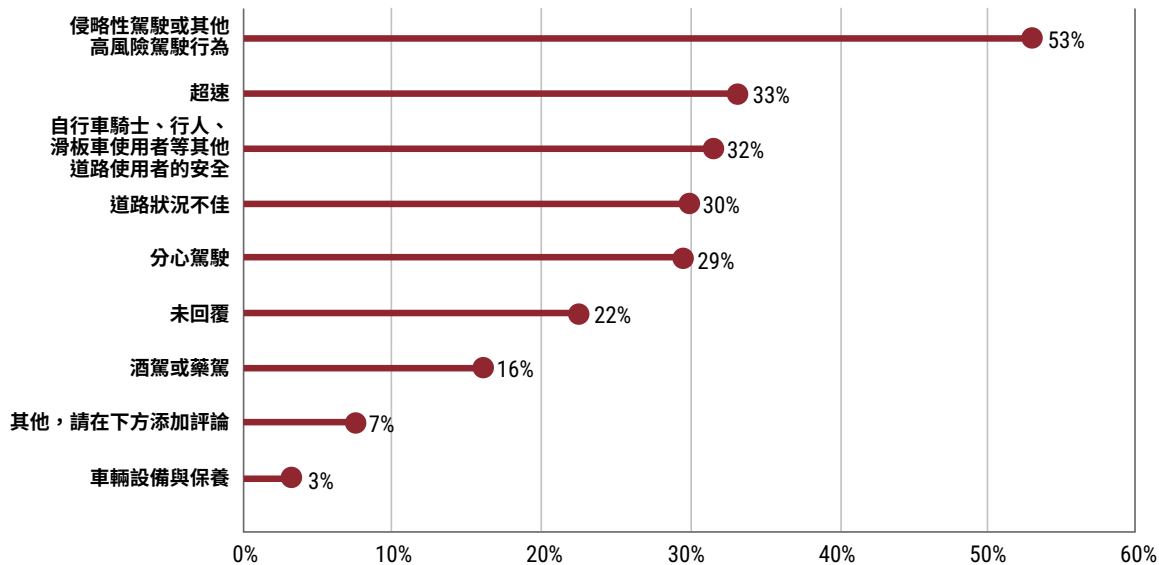
外展：對交通安全與執法的認知



在確定將交通安全與執法作為本計畫的重點後，OLEO及其合作夥伴著手進行外展工作，以瞭解居住、工作和開車行駛於金縣的社區居民對此議題的看法。OLEO的所有合作夥伴都參與了外展階段，他們在其中負責發放問卷或舉辦聆聽會。

OLEO與合作夥伴共同制定的問卷於2024年11月18日至2025年1月7日開放填寫，總計收到187份回覆。問卷上的所有問題皆為選填，混合了李克特量表 (Likert Scale) 題與開放式問題，並且採用線上方式進行，受訪者可匿名完成答題。OLEO將此問卷共享給其合作夥伴（他們透過各自現有的網絡分發問卷），以及所有與警長辦公室簽訂服務合約的城市，此外還在金縣未建制地區通訊 (King County's Unincorporated Area Newsletter) 上發布此問卷。

受訪者將侵略性駕駛、超速及非機動車道路使用者之安全列為最關心的交通安全問題



大多數受訪者是沒有身心障礙且在家中只講英語的白人女性，她們不能代表金縣多元的社區組成，這使得問卷調查結果的說服力有限。在考慮到這些限制的情況下，OLEO經過對問卷結果的分析，提出了一些關於道路使用者對交通安全疑慮的關鍵見解。首先，受訪者最為擔憂侵略性駕駛、超速及非機動車道路使用者的安全。其次，有約三分之一的受訪者認為應該加強交通攔檢期間的車輛搜查限制，有12%強調攔檢應僅基於正當的安全考量，還有15%表示警方不應詢問超過最初攔檢原因的問題或進行藉口式攔檢。^d

^c 李克特量表是一種評分體系，用於衡量受訪者的感受、態度與認知，具體方法為要求受訪者在量表的一系列選項中進行選擇，例如「非常不同意」至「非常同意」。

^d 藉口攔檢指執法人員以輕微違規為由攔檢民眾，實則意圖實施搜查或調查更嚴重犯罪行為的情況。交通攔檢執法過程中進行的搜查，絕大多數並非基於執法人員持有搜查令或具備相當理由，而是出於駕駛人的同意。

為了加強OLEO對此計畫的外展工作，合作方Congolese Integrations Network以及Washington Community Alliance的Washington for Black Lives專案舉辦了聆聽會，在團體環境中討論問卷上的問題。這使得沒有技術渠道來完成問卷或需要翻譯服務的人也能分享見解與經驗。2024年11月底至12月初舉辦了多次聆聽會。值得注意的是，聆聽會參與者的人口結構與問卷受訪者不同。Congolese Integrations Network主要服務非洲撒哈拉以南地區的難民與移民。此外，Washington for Black Lives也舉辦了一場針對單身黑人父親的聆聽會。

聆聽會的參與者也呼應了問卷受訪者的主要擔憂，指出侵略性且分心的駕駛與超速是最主要的交通安全疑慮。然而，從聆聽會中收集到的一些資訊與問卷調查結果相矛盾。例如，雖然問卷受訪者希望加強社區內的執法活動，但聆聽會參與者卻對執法活動感到恐懼，並希望限制與執法人員的互動。

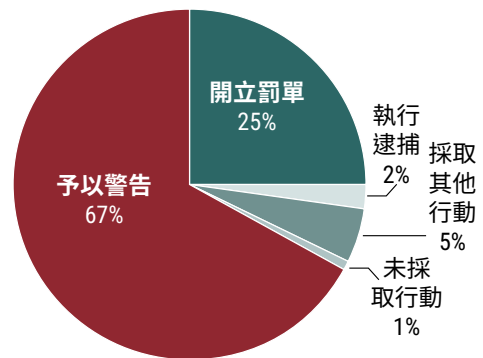
警長辦公室現行實務

為了深入瞭解警長辦公室的政策與實務，OLEO分職級、職責及工作地點對警長辦公室人員進行了多場訪談。OLEO也曾隨車觀察專門負責交通執法的警員執行任務。透過上述溝通清楚得知，儘管警長辦公室將交通安全列為2025年的首要任務之一，¹⁵但並未對此制定明確的全機構交通安全策略。具體如何執法大多由各警員自行決定，且在合約城市與金縣未建制地區間差異甚大。¹⁶

缺乏對交通執法的總體策略或指引，令人深感憂慮。**也就是說，在將執法實務交由警員決定的情況下，該機構無法確保金縣居民和訪客獲得一致或公平的對待。**若沒有完善的資料收集體系，該機構無法追蹤金縣內特定的交通安全行為及相關執法行動。這些疑慮與審計辦公室在2022年對警長辦公室實務的審計結果一致。¹⁷

為了進一步瞭解警長辦公室的實務現況，OLEO基於審計辦公室2022年的報告，分析了2020至2024年的交通攔檢資料。OLEO發現警長辦公室人員約實施112,219次交通及停車執法行動，^e以及87,167次交通攔檢。¹⁸同期，每三次交通攔檢中有兩次以警告結束。在大約25%的交通攔檢中，警員開具了罰單。只有極少數攔檢（僅2%）以逮捕告終。

King縣交通攔檢結果，
2020-2024年

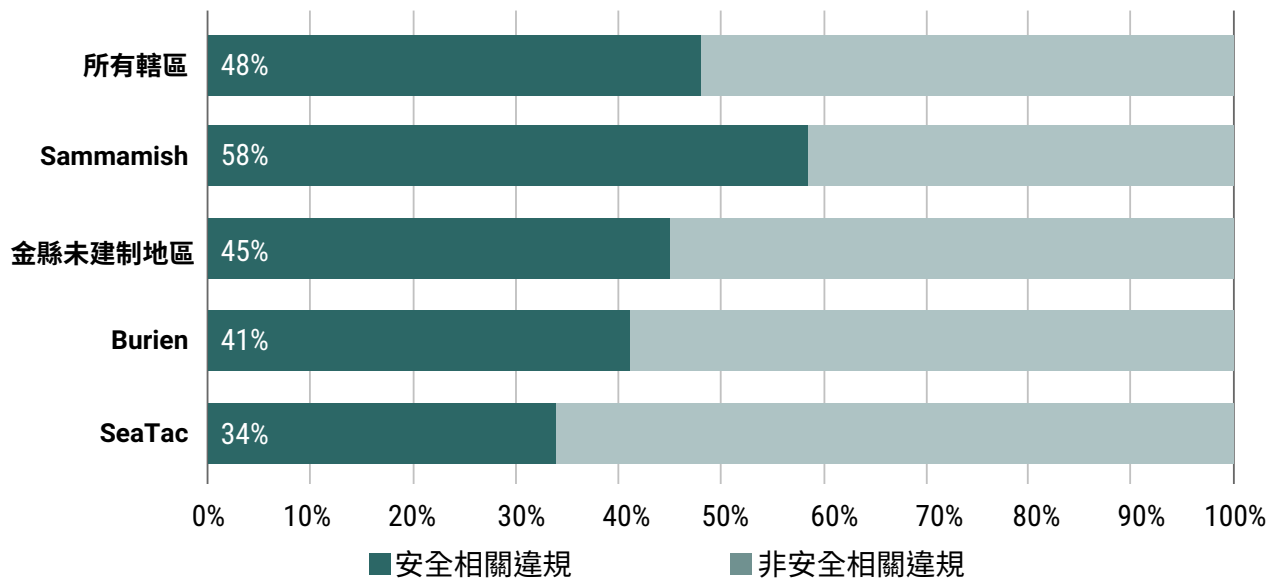


^e 本估算結果基於OLEO對警長辦公室電腦輔助調度系統 CAD (Computer Aided Dispatch, 電腦輔助調度系統) 中交通執法相關紀錄條目的分析得出。單一CAD紀錄條目有時可能包含多項執法行為，這意味本估算資料或存在低估情形。

OLEO還將因駕駛人對自己或他人造成明顯傷害風險而採取的安全相關違規交通攔檢，與非安全相關交通違規攔檢的頻率進行對比分析。在所有交通與停車執法中，非安全相關違規攔檢佔警長辦公室警員所有執法行動的52%。

在警長辦公室轄區內，金縣未建制地區、Burien、SeaTac及Sammamish的交通執法量最高。在SeaTac，交通執法攔檢中僅有34%是因安全相關違規行為，而在Sammamish，這一數字上升至近60%。

比較金縣安全相關與非安全相關交通違規，2020-2024年



2020年至2024年間，警長辦公室人員在41次交通攔檢中使用武力，僅佔總攔檢次數的0.01%。雖然樣本數量不多，但依舊能從現有資料中發現一些重要規律。同期，涉及武力事件的4名平民中有3位是男性。此外，儘管黑人駕駛人僅佔金縣人口的7%，¹⁹ 但有30%涉及武力使用事件的交通攔檢都與此群體相關，這種對黑人駕駛人尤為頻繁的武力執法引發了民眾的擔憂。²⁰

制定政策建議

結合金縣道路的現況，並基於對當前挑戰的深刻認知，OLEO調查了全國交通安全問題的研究與最佳實務、對種族與經濟執法差異的疑慮，以及對同級轄區交通安全與執法措施的評估。本報告接下來的部分將呈現本研究的主要發現。解決這些問題的潛在政策選擇可分為四大類：改變針對交通執法決策的政策；執法自動化；交通執法平民化，^f 以及優化資料收集與審計實務，以指導制定交通執法策略。OLEO向合作夥伴報告調查結果，合作夥伴據此確定應向警長辦公室提出的政策建議，具體如下所列。

^f 平民化執法係指指派未攜帶武器的文職人員處理交通違規事件，而非由配備武器的執法人員執行。OLEO及其合作單位曾參考平民化執法相關的研究與倡議資料，但最終決定不在本報告中提出相關建議。

建議

以下四項建議是OLEO與合作夥伴協商提出，目標是提升金縣的交通安全。



1.

修訂政策指引，優先處理安全相關交通違規行為，限制非安全相關交通攔檢，並建立以資料為基礎的全機構交通執法策略。

2.

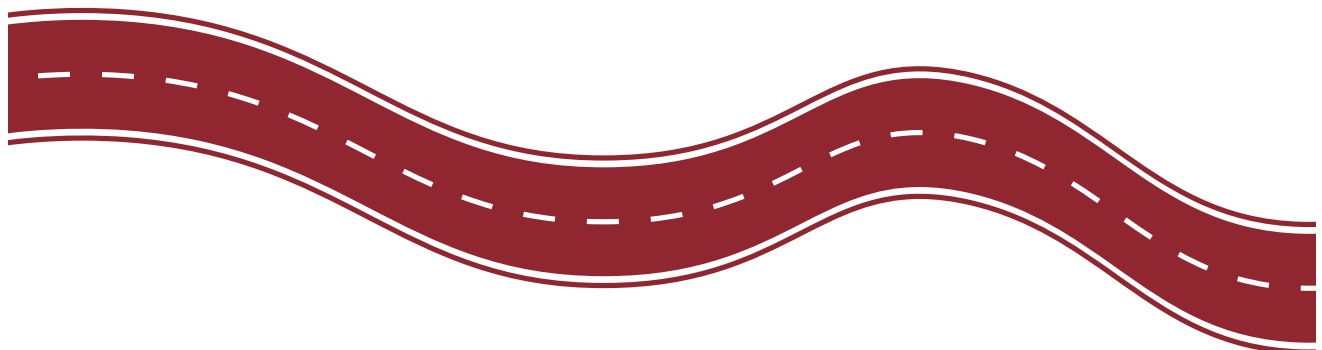
限制交通攔檢中的盤問範圍並禁止採取「同意搜查」，以保障駕駛人的權利並減少執法上的種族差異。

3.

收集所有交通攔檢的資料，包括人口統計資料，並在資料收集、儲存與分析方面採用最佳實務，以提升透明度並強化問責制。

4.

如果警長辦公室有意擴大自動化交通執法的應用範圍，金縣應先委託開展一項獨立的可行性與公平性研究，並在制定自動化執法的潛在推行方案時充分征詢社區意見。



建議1

修訂政策指引，優先處理安全相關交通違規行為，限制非安全相關交通攔檢，並建立以資料為基礎的全機構交通執法策略。



Washington州及全國的倡議者呼籲優先處理安全相關的交通攔檢，並限制對道路使用者安全風險低的違規行為實施交通攔檢。²¹ 鑒於全州致命車禍及駕駛相關傷害的增加，迫切需要重新聚焦於交通死亡的主要原因執法——包括酒駕或藥駕、分心駕駛、未繫安全帶及超速。²² 對輕微違規行為進行限制攔檢，能提升交通安全、修復社區信任、減少警務差異的可能性，並減輕社區過度的財務負擔。²³

全國範圍內，交通攔檢所帶來的潛在危害存在差異——黑人駕駛員比白人駕駛員更可能被攔檢，而黑人和西班牙裔駕駛員則更可能在交通攔檢中被搜查、開罰單、逮捕，²⁴ 甚至被殺害。²⁵ 儘管沒有證據顯示駕駛行為有差異，黑人駕駛員更可能因輕微或與安全無關的違規行為被攔下。²⁶ 限制非安全相關交通攔檢的政策改革，旨在透過提供執法指導，確保執法重點針對安全違規行為，並限制如藉故攔檢等行為，以減少交通執法中的尺度失衡現象。例如，2022年Philadelphia市議會禁止對某些低階非安全相關違規行為進行交通攔檢。²⁷ 實施後，針對黑人男性的輕微違規交通攔檢減少了54%，糾正了Philadelphia記錄詳實的執法差異。²⁸ 當Fayetteville, North Carolina的Harold Medlock局長指示警員將交通執法重點放在最嚴重的交通安全議題上，並停止執法非安全相關的低階交通違規時，該市在交通攔檢上的種族差異有所減少，車禍、交通相關傷害和交通死亡人數也都下降——且所有這些成果都未影響非交通相關的犯罪率。²⁹

金縣的交通執法決策大多由每位警員自行裁量，導致警長辦公室管轄範圍內交通安全措施呈現零散不一的局面。正如審計辦公室2022年報告指出，警長辦公室並未為交通執法提供策略方向，³⁰ 且若沒有明確的指標與目標，該機構難以確保其執法行動能達成安全相關的成果。OLEO的建議旨在推動以資料為基礎的交通執法策略，將有限的機構資源集中用於解決最關鍵的交通安全問題，並降低交通攔檢可能帶來的身體、心理及經濟傷害。³¹

⁹ OLEO無法取得關於King縣交通攔檢相關的完整人口統計資料。根據審計辦公室2022年的報告，警長辦公室欠缺可用於分析交通執法種族差異問題的人口統計資料。目前警長辦公室所收集的人口統計資訊，不僅標準不一，且可信度不足。因此，本報告中與交通執法種族差異相關的內容，均以全國性資料為參考依據。請參閱審計辦公室2022年《Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals》(實現交通安全目標所需的交通執法對策)：<https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>。

1.1 優先處理與安全相關的攔檢。

政策條文應規定警員可攔檢或拘留駕駛員，以執行以下任何安全相關的交通違規事項：^h

- a. 任何刑事法規違規；
- b. 任何交通違規（駕駛人在車輛行駛中所犯的違規行為，如危險駕駛或超速）；ⁱ
 - i. 當駕駛執照的暫扣或吊銷僅因以下原因時，警員不應對暫扣或吊銷駕駛照的駕駛員採取執法行動：
 - 財務相關；
 - 在其他州的違規行為，若發生在Washington州，則不會成為暫扣或吊銷駕駛照的理由；或
 - 因臨時駕駛照而導致吊銷的交通罰單或違規通知；^j
- c. 未繫安全帶或未按規定使用約束裝置的違規行為；
- d. 未按規定為閃爍警示燈、停車標誌或鳴響警笛的車輛讓道或停靠的違規行為。^k

政策條文應進一步說明，警員僅可攔檢存在設備故障且會對駕駛員或道路上其他通行者構成嚴重安全風險的車輛，目的是對駕駛員開展安全教育，或告知其如何申領維修憑證。存在設備故障且會對駕駛員或道路其他通行者構成嚴重安全風險的違規情形，是指「根據整體情況，理性客觀的觀察者有理由認為，該設備故障違規情形可能導致駕駛員、周邊人員或車輛發生碰撞事故或人身傷害。[示例情形包括].....夜間或能見度受限的天氣條件下，車輛尾燈、頭燈或剎車燈全部關閉或失效；擋風玻璃破碎，影響駕駛員視線；或車輛消聲器拖底。³²

本建議不應阻礙警長辦公室對存在缺陷的車輛採取扣押措施，此類車輛的故障會對駕駛員及道路其他通行者構成碰撞或人身傷害的即時風險。

1.2 限制非安全相關的交通攔檢。

警長辦公室應更新政策，禁止針對非安全相關違規而進行的交通攔檢，除非車輛未懸掛車牌，車牌登記資訊（品牌、型號、年份、顏色）與車輛實際情況不符，以確保警長辦公室能夠協助追回被盜車輛。非安全相關違規是指任何與保險、駕照或年檢、登記相關的各類文書類違規行為，以及不會對駕駛員或道路其他通行者構成嚴重安全風險的設備故障違規行為。全國各地的轄區也實施了類似政策，限制警察以輕微違規為由攔檢車輛。在Philadelphia、San Francisco和Virginia州，執法人員不得因以下違規行為發起攔檢：車輛登記證明過期

^h 本建議的結構與內容仿效2025年提出的第1512號眾議院法案。

ⁱ 欲瞭解完整定義及車輛法規清單，哪些違規構成「移動違規」，請參見WAC（Washington Administrative Code，Washington州行政法典）第308-104-160條：<https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>。

^j 參見RCW（Revised Code of Washington，Washington州修訂法）第46.20.342(1)(c)(ii)、(v)或(vii)條，出自提議的眾議院法案1512(2025)第3節，第(1)(a)(ii)條，[1512.pdf](#)。

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

(各州設有不同寬限期)、燈光失效(除非全車車燈都不亮)、或後視鏡懸掛物品。³³ 其他司法管轄區將下列情形界定為輕微違規行為：

- a. 車窗貼膜與貼裝飾，³⁴
- b. 車牌擅自移位，³⁵
- c. 故障設備違規使用，³⁶
- d. 車輛超載，³⁷和
- e. 保險杠輕微損壞。³⁸

1.3 將資料作為警員工作的指導依據，以促進交通安全。

警長辦公室應將下述做法制度化，利用創新資料來源，如市政交通機構，為執法策略制定提供依據，並確保資源集中於對交通安全影響最大的相關事項。在與OLEO的訪談中，警長辦公室人員談到會利用現有資料針對超速、闖紅燈等安全違規高發的路口及路段開展定向執法，但這種做法在整個機構內部執行標準不統一，且往往依賴工作人員的個人主動行為。警長辦公室人員也分享了，該機構如何與交通工程師及城市規劃人員合作，利用資料解決誘發不安全交通狀況的道路設計問題。

警長辦公室領導層應持續利用多渠道的資料，包括交通安全資料、社區投訴資訊及歷史執法資料，為執法策略制定提供依據，並協調全機構範圍的執法實務及其對交通安全結果的影響。為警員提供明確且以資料為基礎的工作指引，有助於減少偏見對執法決策的影響，並提升社區公眾的信任度。

1.4 採取非懲罰性措施，從根本上解決交通違規問題。

警長辦公室應採取非懲罰性措施處理非安全相關違規行為，並解決違規的根本原因，而非加劇駕駛員可能面臨的問題。例如，若駕駛員因經濟拮据未能修理破損尾燈，對其開具罰單並處以罰款，不僅會加重駕駛人的經濟壓力，還有可能延緩其處理尾燈破損問題。有充分證據顯示，僅靠罰款和收費並不能有效遏止違規行為，³⁹ 反而對低收入者造成不成比例的負面影響。⁴⁰

2024年，作為警長辦公室合約部門的Burien警察局，進行了145次安全座椅檢查，並借助州政府資助的補助金採購了45個安全座椅，提供給有需要的家庭。OLEO鼓勵警長辦公室繼續推動非懲罰性措施的計畫，為駕駛員提供車輛安全行駛所需的設備。

建議2

限制交通攔檢期間的訊問行為，並禁止進行同意搜查，以此保障駕駛員權利，減少執法過程中的種族差異。



限制警員在交通攔檢時的詢問範圍，並限制警員向駕駛員征求車輛同意搜查的權限，這樣既能讓警長辦公室將有限資源重新集中用於查處交通安全相關違規行為，也能減少交通執法中的種族差異。雖然大範圍的調查性訊問和「同意搜查」是合法的，但這類行為與強制性和基於偏見的執法模式存在密切相關。⁴¹ 例如，San Francisco警察局明確將減少不正當藉故攔檢行為列為目標，以此作為其近期修訂政策、限制執法人員在交通攔檢期間訊問權限的依據。⁴² 雖然許多司法管轄區正在改革同意搜查的使用規範，但Scotland已禁止此類搜查，因其實施頻率過高，且針對工人階級青年群體的比例嚴重失衡。⁴³ 在Scotland禁止同意搜查後，查獲贓物或毒品的有效搜查比例有所上升，犯罪率呈現下降趨勢。⁴⁴

鑒於同意調查的高發生率，這類搜查行為尤為值得警惕。與其他類型的搜查不同，同意搜查這一例外情形不要求執法機關達到舉證標準，因此無需滿足特定的證據要求或犯罪確信程度。是否請求同意搜查，完全由個別警員自行裁量決定，並需獲得被搜查者本人的同意。

儘管此類搜查名為「同意搜查」，但研究者和倡議者認為，所謂的「同意搜查」從來都不是真正意義上的自願配合。⁴⁵ 即便執法人員告知了被搜查人有權拒絕搜查，且被搜查人也表示知曉這一權利，法律學者仍認為，同意警方等執法人員的要求，並不同於自由自願地配合搜查。事實上，許多人之所以同意，是出於自我保護的考量，他們清楚自己無法輕易離開執法現場，否則可能面臨其他後果。⁴⁶ 此外，如兒童和智力障礙者等弱勢群體，更可能「讓渡」或放棄法律權利，因為這類群體更容易受執法人員權威的影響，且往往無法充分理解放棄權利可能帶來的後果。⁴⁷

最後，全國資料顯示，同意搜查的實施對象不成比例地集中於少數族裔駕駛員，且絕大多數此類搜查並未查獲違禁品。⁴⁸ 儘管黑人駕駛員車輛被搜查率更高，但針對黑人駕駛員的違禁品查獲率卻與白人駕駛員相當，甚至更低。⁴⁹ 對攔停執法資料的分析還發現，對黑人和西班牙裔駕駛員啟動搜查的門檻，低於針對白人駕駛員的搜查門檻。⁵⁰ 雖然執法部門人員聲稱同意搜查是重要的調查工具，但研究人員發現，相較於基於合理理由開展的搜查^m，同意搜查查獲違禁品的概率更低，且同意搜查的使用頻率與暴力犯罪率之間並無關聯。⁵¹

^l 凡依據搜查令、相當理由或合理懷疑執行搜查時，執法單位均須達到特定之「舉證標準」或證據門檻，方可實施搜查。此標準不僅設定了統一的執法門檻，亦明確了執法單位在介入《美國憲法第四修正案》保障的免受不合理搜查權時所具備的職權依據。

^m 本研究顯示，基於當事人同意的搜查，其成效低於需滿足較高舉證標準的搜查方式；但OLEO亦認知到，Washington州最高法院已明令禁止執法單位僅憑相當理由卻未持有搜查令即實施搜查的行為。Washington州訴蒂布斯案 (State of Washington v. Tibbles) (2010)。

儘管對此類執法行為存在眾多且重大的疑慮，但警長辦公室仍普遍在「合法且合理」的情況下進行同意搜查，但這些搜查既未以系統性、可查詢的方式進行留存，也未採用便於分析或公眾監督的形式進行資料公開。⁵² 同樣地，由於缺乏針對交通攔檢期間詢問與行為的額外政策規範及培訓保障，警長辦公室的警員可能採取損害公眾信任與社區關係的調查手段。

2.1 要求警員在交通攔檢時，將盤問範圍限制在攔檢的主要原因上。

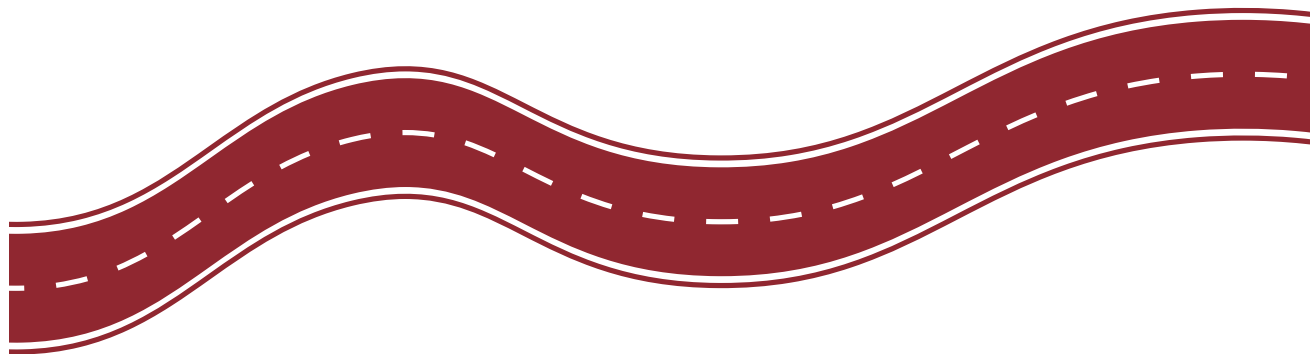
警長辦公室應確保交通攔檢的目的是查處特定的交通安全違規行為，而非將其用作一般性的調查工具。將交通攔檢時的訊問內容限定為與攔檢相關的事項，可確保警員聚焦於應對危險駕駛行為，進而促進交通安全並加強駕駛員教育。然而，政策條文應明確指出，若警員有合理理由懷疑犯罪行為已發生、正在發生或即將發生，他們可開展進一步調查。⁵³ 本建議旨在減少借口攔檢，因為經全國資料顯示，此類攔檢存在針對黑人駕駛員的比例失衡問題。⁵⁴ 對詢問範圍的限制不應阻礙警員就駕駛員可能涉及的其他多項交通安全違規行為進行溝通，也不應阻礙警員就非安全相關違規行為進行教育指導或提供維修補貼憑證。

2.2 要求警員在首次接觸時立即告知駕駛人實施攔檢的初始原因。

政策指引應明確要求，在交通攔檢開始時就需進行清晰溝通，以促進警員與駕駛員的相互理解，並改善執法機關與社區關係。⁵⁵ 以尊重和透明的方式進行交通攔檢，符合警長辦公室對程序正義的承諾，且已被證實能向社區成員傳遞可信賴信號。⁵⁶ 有充分證據顯示，依照程序正義原則行事，能有效提升駕駛員的自願配合度，並有助於防止交通攔檢事態升級。⁵⁷

2.3 禁止在交通攔檢時進行「同意搜查」。

OLEO建議警長辦公室停止在交通攔檢時使用同意搜查。此類執法行為引發多項嚴重關切：脅迫性同意、搜查中的種族差異現象以及搜查證明標準缺失。儘管從法律層面而言，進行同意搜查具備合法性，但學者們認為，此類搜查絕非真正意義上的自願配合。鑒於這些重大關切，以及警長辦公室缺乏統一的策略與關於同意搜查的資料記錄，以深入評估搜查的影響，OLEO建議警長辦公室暫停該執法。



建議3

收集所有交通攔檢的資料——包括人口統計資料——並實施資料收集、儲存與分析的最佳實務，以提升透明度並促進問責機制。



改善資料收集實務，可使警長辦公室能分析執法效率、公平性及警員的異常執法行為，並協助制定涵蓋全機構的交通安全策略，以解決交通安全相關問題。⁵⁸ 雖然資料可作為提升警長辦公室管轄範圍內交通安全狀況的重要工具，但所收集資料的效用受限於其品質及可分析性。全國倡議者已制定策略，旨在收集所有交通攔檢的可分析資料，同時減輕執法人員不必要的行政負擔。⁵⁹ 目前，雖然警長辦公室會收集部分交通攔檢資訊，但這些資料並不完整，也未對公眾開放，且不便於開展分析工作。資料向公眾開放至關重要，因為高品質且詳盡的資料能提升公眾與媒體對執法機構的信任度，也能優化政策評估工作，並為策略制定提供依據。⁶⁰

3.1 收集並分析所有交通攔檢的資料。

警長辦公室應記錄所有交通攔檢情況，無論最終處置結果如何，並收集每次攔檢所涉人員的相關資料，以完善警長辦公室交通執法程序的紀錄。警長辦公室人員表示擔憂，若要求在交通攔檢時收集更多資料，會降低警員開展交通攔檢執法的積極性。然而，透過下拉選單，可以讓警員在電腦輔助調度系統(CAD)中更容易選擇資料，從而降低行政負擔。此外，透過在所有交通攔檢期間收集資料，長期來看反而能減輕行政負擔，這些資料可揭示警力資源的投入去向，幫助警長辦公室優化並精簡交通執法資源配置，實現執法效能最大化。所有交通攔檢情形包括：

- a. 出於教育目的實施的攔檢，
- b. 給予口頭警告的攔檢，
- c. 因警長辦公室設置或警長辦公室人員駐守的路障或檢查站實施的攔檢，
- d. 發出書面警告的攔檢，
- e. 開具罰單的攔檢，或
- f. 或實施逮捕的攔檢。

所有攔檢情形均需收集以下資料：

- a. 進行攔檢的原因；
- b. 攔檢處置結果（如教育警示、口頭警告、正式警告、罰單、逮捕等）；
- c. 攔檢時間與地點；

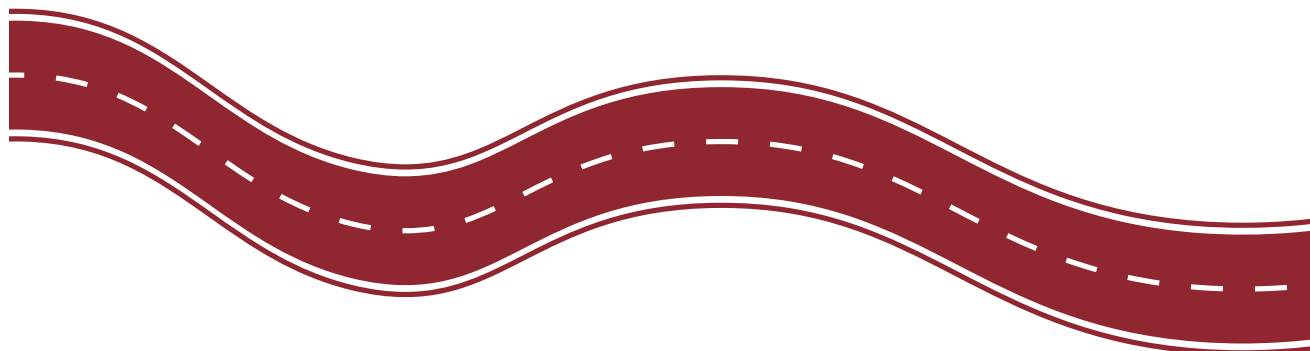
- d. 參與攔檢的執法人員資訊，包括：
 - i. 人口統計特征（種族、性別、年齡）；
 - ii. 機構特徵（職級、執法年限）；以及
- e. 警員在攔檢期間採取的行動，包括：
 - i. 是否存在將人員帶離車輛、透過肢體接觸帶離車輛、路邊拘留、使用手銬或警犬搜查等情況；
 - ii. 是否執行搜查及搜查原因；
 - iii. 搜查結果（違禁品、武器、贓物、金錢、未發現物品等）；
 - iv. 查獲財物的詳細描述；以及
 - v. 武力使用相關資訊。

3.2 收集並分析交通攔檢的人口統計資料。

為了衡量警長辦公室的交通執法行為是否會對金縣各社區造成差異性影響，應為所有交通攔檢個案收集人口統計資料。審計辦公室2022年報告指出：「警長辦公室在日常執法工作中，並未系統性地收集或分析交通攔檢的人口統計資料。這意味著警長辦公室無法評估交通攔檢的潛在差異性問題。」⁶¹ 審計辦公室建議，無論攔檢的目的或最終處置結果如何，警長辦公室均需為每一次交通攔檢收集當事人可辨識的人口統計學特征資料。

警長辦公室人員對於在交通攔檢時記錄可辨識的人口統計資訊，表現出顧慮與抵觸情緒。相關顧慮包括資料準確性不足、操作可行性欠缺以及可能損害警官與駕駛員互動關係等方面。然而，根據美國司法部的指導標準，記錄執法警員對當事人身分特征的認知屬於最佳實踐，因為正是這種主觀認知可能導致基於種族的定性排查或偏見性執法，無論該認知是否準確。⁶²

OLEO支持並重申相關建議，即警長辦公室須在所有交通攔檢時收集可辨識的人口統計資料。警員不應要求被攔檢人員自行陳述以下列舉的身分特征資訊。⁶³



本建議參照加州2015年《種族與身分特征剖析法》，旨在減少執法機關中的種族定性行為。在加州，執法人員必須收集所有車輛及行人攔檢的可識別的人口統計資料。⁶⁴所收集的人口統計資料應包括：

- a. 警員對被攔檢人員的種族或族裔、ⁿ性別、性取向、^o年齡、殘障狀況及英語熟練程度的主觀看法；
- b. 被攔檢人員是否正處於心理或行為健康危機狀態；以及
- c. 警員的種族或族裔以及從警年資。^p

3.3 簡化資料收集實務。

由於警長辦公室目前正在更新其資料軟體，^qOLEO建議利用此機會，為所有資料軟體（包括但不限於CAD、IAPro、Mark 43及Sector^r）制定資料收集的標準作業流程，以確保不同人員錄入的資料具備一致性，進而生成高品質資料。標準化的資料流程也能提升對所收集資料的分析能力，從而使這些資料的效用得到最大化發揮。

- a. 軟體應與《警長辦公室總命令手冊》進行交叉核對，以確保資料輸入字段與政策允許的執法行為保持一致。
- b. 交通攔檢的資料應儲存在同一軟體中，以簡化資料分析流程。交通攔檢總數、交通攔檢大致地點、交通攔檢處置結果及人口統計資料應公開。

ⁿ OLEO建議警長辦公室採用美國人口普查局所列之種族及族裔分類標準，包含白人、黑人及非裔美國人、亞洲人、夏威夷原住民及太平洋島民、美洲原住民、西班牙裔及拉丁裔，以及多種族族群，以使相關資料能與其他資料庫進行最佳化對比分析。OLEO意識到，此分類清單無法全面涵蓋金縣居民的種族及族裔認同，並歡迎社區各界提供回饋，以更妥善解決這類資料採集面臨的難題。

^o 性少數 (LGBTQ+) 族群倡議團體對執法單位收集民眾性傾向或性別相關資訊一事持正當憂慮，擔憂此舉恐加劇該族群邊緣化處境，並強化既有的偏見。然而，評估執法過程中是否存在基於性傾向或性別的差別對待，並追蹤相關偵防側寫證據，本辦公室建議執法人員記錄其對當事人性別及性傾向的判斷。此項紀錄將產生對應資料點，呈現執法人員對被攔檢對象的主觀判斷，有助於釐清偵防側寫相關證據，並推動必要的制度改革。參見Leonore F. Carpenter與R. Barrett Marshall合著之《Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof》(跨性別者出行困境：執法單位針對跨性別女性的偵防側寫問題及舉證難題)，刊載於《William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice》(William & Mary種族、性別與社會正義期刊)，2017年11月：<https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>。

^p OLEO鼓勵警長辦公室制定相關辦法，為每位執法人員留存此類資訊，避免執法人員在每次交通攔檢執法時均需手動錄入資訊。採集此類資訊後，應移除姓名、執法編號等所有個人識別資訊，此為資料管理的最佳實務作法；具體可透過為每位執法人員分配專屬識別碼的方式實現。參見Marie Pryor、Phillip Atiba Goff、Farhang Heydari與Barry Friedman合著之《Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities》(交通攔檢執法資料的採集、分析與回應：執法機關、政府部門及社區實務手冊)，2020年，由警務公平中心 (Center on Policing Equity)、紐約大學法學院執法改革研究計畫 (Policing Project at New York University School of Law) 及加州司法部聯合發布 (California Department of Justice)：<https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>。

^q 警長辦公室目前正著手推動新CAD系統的轉換。

^r 警長辦公室使用多種軟體來整理資料，包括：CAD系統，供警員在回應報案並發出警告及罰單時使用。IAPro為一款用於追蹤內部調查及使用武力案件的軟體。Mark43為一個資料庫，包含執行逮捕時收集的所有資料。Sector儲存著全州的交通執法資料，由Washington州巡警隊 (Washington State Patrol) 管理。可能存在單一案例的資料儲存在多個軟體中的情況，使分析變得複雜且耗時。

- c. 所有警員都應定期且持續地接受全面訓練，學習如何使用警長辦公室的資料收集工具。
- d. 警長辦公室應使用可自動識別資料矛盾及缺失字段的軟體，

建議4

如果警長辦公室有意擴大自動化交通執法的應用範圍，金縣應先委託開展一項獨立的可行性與公平性研究，並要求在可能實施自動化執法前進行充分征詢社區意見。



「自動化執法」是一種交通執法策略，其運作方式為透過攝像頭拍攝違規車輛的車牌照片，並以郵寄方式向車輛登記所有人發出警告或罰單。⁶⁵ 這類攝像頭最常用於偵測超速和紅燈違規行為；不過全國各地的轄區也在嘗試其他形式的自動化執法模式，例如利用攝像頭偵測駕駛員分心行為。⁶⁶ 目前，警長辦公室管轄範圍內僅零星設置紅燈執法攝像頭，且主要集中於Kenmore市境內。⁶⁷

自動化執法的使用對警員及社區成員有潛在的利弊。自動化執法的主要優勢在於減少交通攔檢次數，從而降低警長辦公室人員與社區成員之間危險衝突及造成心理傷害性互動的可能性。⁶⁸ 此類執法模式也能有效改變危險駕駛行為並減少交通事故的發生。⁶⁹

然而，自動化執法可能會帶來隱私與監控上的疑慮。⁷⁰ 大多數測速攝像頭採用ALPR (Automatic License Plate Recognition, 自動車牌辨識) 技術，每分鐘可拍攝識別多達1,800個車牌。執法機關利用此ALPR技術對邊緣社區實施監控，包括有色人種社區及低收入群體社區。⁷¹ 負責收集並儲存敏感位置資料的ALPR公司，也被指控違反州法律，將車輛位置資訊分享給聯邦邊境執法機關。⁷² 此外，執法機關與ALPR供應商簽訂的合約並未對外公開，導致該事項無法向公眾保持透明。

自動化執法也可能加劇交通執法中的種族與經濟差異問題，因為攝像頭設置於高速路段，而這些路段通常位於有色人種居民和低收入群體高度集中的人口稠密社區。⁷³ 因此，自動交通罰單產生的罰款更可能落在有色人種駕駛員及低收入司機身上，這些人群或許無力支付罰單費用。⁷⁴

雖然OLEO目前並未得知金縣有擴大自動化執法應用範圍的計畫，但由於預算有限及上文所列的各類問題，警長辦公室仍應謹慎推進自動化執法的擴充工作。關於自動化執法的其他疑慮，包括罰款過高且存在以創收為導向的傾向，且自動化執法未能從根源上解決危險交通狀況的成因。⁷⁵ 研究顯示，優化道路設計對提升交通安全更有效（例如，使用環島替代交通信號燈或停車標誌，可減少75%的傷害事故）。⁷⁶

4.1 在透過可行性與公平性研究證明可減輕隱私與公平疑慮之前，警長辦公室不應推動任何新的或額外的自動化執法措施。

鑒於自動化執法可能對低收入族群及有色人種社區造成不成比例的負擔，⁷⁷ OLEO建議金縣在擴大自動化執法應用範圍前，開展進一步研究，例如增設攝像頭、擴展現有攝像頭用途（例如在現有使用時間及用途之外利用已有的校園區域攝像頭），或在警長辦公室管轄範圍內引入新型自動化執法技術。可行性與公平性研究應檢視：

- a. 哪些社區存在超速、闖紅燈等交通安全問題高發的情況，因而能從自動化執法中獲得最大效益；
- b. 資金是否能被有效用於解決或優化道路設計，而非投入自動化執法；
- c. 擴大攝像頭的使用範圍，是否會在金縣境內造成差異化的種族影響；
- d. 警長辦公室管轄範圍內現有攝像頭對改善交通安全的成效如何——其成功衡量標準不應是創收金額或罰單開具數量；
- e. 警長辦公室管轄範圍內現有自動化執法的資金實際使用情況、引發的隱私問題及帶來的公平性影響。
- f. 司法管轄區與聯邦執法機關之間的資料共享實務；
- g. 私人公司或承包商及其軟體的使用方式，包括其資料共享實務；以及
- h. 資料使用與儲存程序。

可行性與公平性研究應由獨立於警長辦公室的機構進行，並與警長辦公室管轄範圍內的地方社區共同推進，確保受影響族群在整個過程中有充足機會提供回饋與意見。

4.2 未來任何實施更多自動化執法的計畫，都應以社區為主導，並致力於從根本上解決交通安全疑慮。

OLEO建議，任何推動自動化執法措施的努力，都應與社區合作進行。若可行性與公平性研究完成並對外公佈後，警長辦公室及其地方政府夥伴仍計畫增設更多自動化執法計畫，社區成員應充分參與自動化執法攝像頭布設位置及執法策略（包括處罰標準）的決策，以確保計畫優先考量交通安全議題。

未來任何自動化執法計畫都應盡量減少經濟處罰所產生的有害後果，此類處罰並未能從根源上解決交通安全隱患問題。各司法管轄區應考慮：

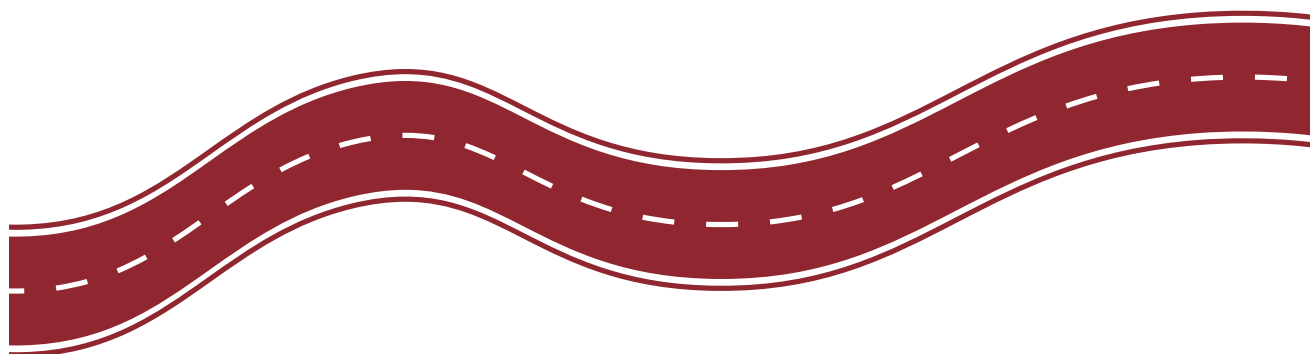
- a. 可考慮試行非罰款性處罰的執法試點項目，即在設定期間內採用警告替代罰款的處罰方式；
- b. 罰款額度與支付方式（例如基於收入的罰款或免息分期付款）及將使用的替代性處罰方案（例如，限期整改罰單或社區服務選項）；
- c. 如何確保自動化執法產生的任何收入能再投資於社區指定的道路設計與交通安全基礎設施改善。

結語

OLEO合作夥伴將交通安全與執法問題列為金縣居民、工作及駕駛員的首要關注事項。鑒於交通攔檢是民眾與執法機關之間最常見的互動形式，警長辦公室必須制定明確的交通執法政策與程序，並能回應社區需求，這點非常重要。⁷⁸

2022年，審計辦公室對警長辦公室的交通執法實務進行了審計。⁷⁹報告指出，該機構缺乏交通執法的戰略性指導方針，且未收集完整的交通攔檢資料。OLEO外展階段收集的資訊證實了這些發現。

OLEO及其合作夥伴為警長辦公室的交通執法策略制定了額外建議，旨在提升交通安全、推動公平執法實務，並鼓勵妥善收集資料。在向金縣議會及警長辦公室提出建議後，OLEO計畫持續監督建議的執行情況，以便合作夥伴及金縣社區持續掌握改善King縣交通安全與執法措施的進展情況。⁸⁰



尾註

- 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 Stops,'" 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 Washinton 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資料」分析，2025年4月17日，詳情已與作者存檔。
- 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資料」分析，2025年4月17日，詳情已與作者存檔。
- 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 Stops,'" 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人員，2025年2月至4月期間與OLEO的訪談。
- 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資料」分析，2025年4月17日，詳情已與作者存檔。
- 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資料」及「2020-2024年的IPro資料」分析，2025年4月17日，詳情已與作者存檔。
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforga.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-traffic-ordinances-for-public-safety>; Emily Roscoe, "Policing

尾註 (續)

- 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](https://leg.wa.gov/bills/2025/1512.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>.

尾註 (續)

- 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://aulawreview.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人員，與OLEO的電子郵件往來，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=pilr>.
- 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>.
- 62 Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons

尾註 (續)

- 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人員，與OLEO的訪談，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