

Fiscalização de Trânsito

Mudando as práticas do Gabinete do Xerife para Melhorar a Segurança no Trânsito

Elaborado em colaboração com:

Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition e Washington for Black Lives, um projeto da Washington Community Alliance

Novembro de 2025



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Fiscalização de Trânsito

Mudança das práticas do Gabinete do Xerife para melhorar a segurança viária

Sumário

Resumo Executivo.....	3
Introdução.....	5
A situação da segurança no trânsito e da fiscalização em Condado de King	8
Fase de engajamento.....	8
Práticas do Gabinete do Xerife	9
Elaboração de recomendações de políticas públicas	10
Recomendações	11
Recomendação 1	12
Recomendação 2	15
Recomendação 3	17
Recomendação 4	20
Conclusão	22
Notas finais.....	23

Relatório elaborado por:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter e Katy Kirschner

Em colaboração com: RCongolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, e com contribuições de Washington por Washington for Black Lives, um projeto da Washington Community Alliance



EASTSIDE
FOR ALL



People
Power
Washington

Transportation Choices



Formatos alternativos disponíveis:

Liz Dop



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

O King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) fornece supervisão independente do Gabinete do Xerife (Sheriff's Office). Realizamos análises objetivas e investigações independentes e elaboramos recomendações de políticas públicas baseadas em evidências, orientadas pela comunidade e fundamentadas na equidade. Para formular essas recomendações, a OLEO estabelece parcerias e colabora com organizações comunitárias.

Entre em contato com a OLEO

☎ Telefone: 206-263-8870

✉ E-mail: OLEO@kingcounty.gov

🌐 Site: kingcounty.gov/OLEO

Uma observação sobre os dados. sempre que possível, a OLEO optou por utilizar dados específicos de Condado de King para assegurar a precisão e a relevância dos resultados da pesquisa. No entanto, nos casos em que dados em nível de condado não estão disponíveis, a OLEO recorre a dados em nível estadual ou nacional para fundamentar os resultados da pesquisa.

Formatos alternativos disponíveis.

Ligue para 206-263-8870 ou TTY: 711.

Resumo Executivo

Este Relatório: Abordagem e Processo de Orientação Comunitária

Neste relatório, a OLEO e seus parceiros comunitários analisam as práticas de fiscalização de trânsito do Gabinete do Xerife e apresentam quatro recomendações para o desenvolvimento de uma estratégia de fiscalização de trânsito mais orientada por dados, equitativa e focada na segurança.

Este relatório marca o primeiro Projeto de Políticas Orientado pela Comunidade da OLEO, concluído em colaboração com nossos parceiros da Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, e com contribuições de Washington for Black Lives, um projeto da Washington Community Alliance.^a

Para embasar este relatório, a OLEO e seus parceiros ouviram usuários das vias do Condado de King sobre suas opiniões e prioridades relacionadas aos perigos no trânsito e às estratégias de fiscalização. A OLEO também entrevistou servidores do Gabinete do Xerife para conhecer melhor as políticas e práticas da agência relacionadas à fiscalização de trânsito. A OLEO analisou dados de fiscalização de trânsito do Gabinete do Xerife de 2020 a 2024 para compreender melhor o cenário atual da fiscalização de trânsito em Condado de King e pesquisou boas práticas nacionais e abordagens de políticas públicas adotadas em jurisdições semelhantes. Todos os resultados da pesquisa foram apresentados aos parceiros da OLEO. As quatro recomendações orientadas pela comunidade apresentadas neste relatório foram elaboradas em colaboração com e aprovadas por todos os parceiros da OLEO.

A situação da segurança no trânsito e da fiscalização

Embora o Gabinete do Xerife identifique a segurança no trânsito como uma prioridade central, a agência não possui uma estratégia abrangente para a fiscalização de trânsito. Em vez disso, a fiscalização fica a critério de agentes individuais, resultando em uma abordagem fragmentada da fiscalização de trânsito. O Gabinete do Xerife não utiliza dados de forma consistente para orientar a fiscalização de trânsito em todas as suas delegacias e não coleta dados completos para todas as abordagens de trânsito. Isso significa que o Gabinete do Xerife não tem capacidade de avaliar se sua fiscalização de trânsito é eficaz ou como pode ser aprimorada. Além disso, como o Gabinete do Xerife não coleta informações demográficas relacionadas às abordagens de trânsito, não é possível medir se a aplicação das infrações de trânsito ocorre de forma equitativa ou se gera disparidades.

A análise da OLEO constatou que pouco mais da metade (52%) das abordagens de trânsito realizadas pelo Gabinete do Xerife de 2020 a 2024 foram motivadas por infrações de trânsito nas quais o condutor não representava um risco identificável de dano a si mesmo ou a terceiros, como registro vencido ou lanterna traseira quebrada. **As conclusões da OLEO indicam que há uma oportunidade significativa para que o Gabinete do Xerife otimize recursos limitados e redirecione seu foco para priorizar estratégias de fiscalização de trânsito orientadas por dados e focadas na segurança.**

Defensores em Washington e em âmbito nacional estão defendendo que os recursos de aplicação da lei sejam direcionados para reduzir as mortes no trânsito, ao mesmo tempo em que se enfrentam as disparidades raciais e econômicas decorrentes das práticas tradicionais de fiscalização de trânsito. Pesquisas mostram que as abordagens de trânsito nos Estados Unidos afetam de forma desproporcional pessoas negras e comunidades de baixa renda.¹ A OLEO e seus parceiros elaboraram as recomendações deste relatório para enfrentar as disparidades na fiscalização de trânsito e melhorar a segurança viária para todos os usuários das vias de Condado de King.

^a Saiba mais sobre o processo do Marco de Orientação Comunitária aqui.

Recomendações

1.

Revisar as diretrizes de políticas públicas para priorizar a fiscalização de infrações de trânsito relacionadas à segurança, restringir abordagens de trânsito não relacionadas à segurança e criar uma estratégia de fiscalização de trânsito orientada por dados em toda a agência.

- 1.1 Priorizar abordagens relacionadas à segurança.
- 1.2 Restringir abordagens de trânsito não relacionadas à segurança.
- 1.3 Fornecer orientações orientadas por dados aos agentes para promover a segurança no trânsito.
- 1.4 Adotar medidas não punitivas que enfrentem as causas raiz das infrações de trânsito.

2.

Limitar o questionamento e proibir buscas por consentimento durante abordagens de trânsito para promover os direitos dos condutores e reduzir disparidades raciais na fiscalização.

- 2.1 Exigir que os agentes limitem o escopo de seus questionamentos, durante uma abordagem de trânsito, ao motivo principal da abordagem.
- 2.2 Exigir que os agentes informem imediatamente ao condutor o motivo inicial da abordagem no primeiro contato.
- 2.3 Proibir “buscas por consentimento” durante abordagens de trânsito.

3.

Coletar dados de todas as abordagens de trânsito, incluindo dados demográficos, e implementar boas práticas de coleta, armazenamento e análise de dados para aumentar a transparência e promover a responsabilização.

- 3.1 Coletar e analisar dados de todas as abordagens de trânsito.
- 3.2 Coletar e analisar dados demográficos das abordagens de trânsito.
- 3.3 Aprimorar as práticas de coleta de dados.

4.

Caso o Gabinete do Xerife cogite expandir a fiscalização de trânsito automatizada o Condado de King deve, primeiramente, solicitar um estudo independente de viabilidade e equidade, e exigir um sólido engajamento comunitário quanto à potencial implementação da fiscalização automatizada.

- 4.1 O Gabinete do Xerife não deve avançar com qualquer nova ou adicional fiscalização automatizada até que um estudo de viabilidade e equidade possa demonstrar um caminho para mitigar preocupações relacionadas à privacidade e à equidade.
- 4.2 Quaisquer planos futuros para implementar fiscalização automatizada adicional devem ser orientados pela comunidade e ter como objetivo abordar as causas raiz das preocupações relacionadas à segurança no trânsito.

Introdução

Os esforços em defesa da segurança no trânsito cresceram nos últimos anos, juntamente com as tendências preocupantes de mortes por acidentes de trânsito

Colisões de veículos são uma das principais causas de morte nos Estados Unidos.² Em âmbito nacional, as fatalidades no trânsito aumentaram durante a pandemia de COVID-19 e, embora os últimos anos tenham apresentado melhorias lentas nas mortes relacionadas ao trânsito em nível nacional, o progresso foi mais lento no estado de Washington, com as mortes no trânsito atingindo um pico em 33 anos em 2023.³ Condado de King apresentou tendências semelhantes, com 118 colisões resultando em fatalidades na jurisdição do Gabinete do Xerife entre 2020 e 2024.^{b,4}

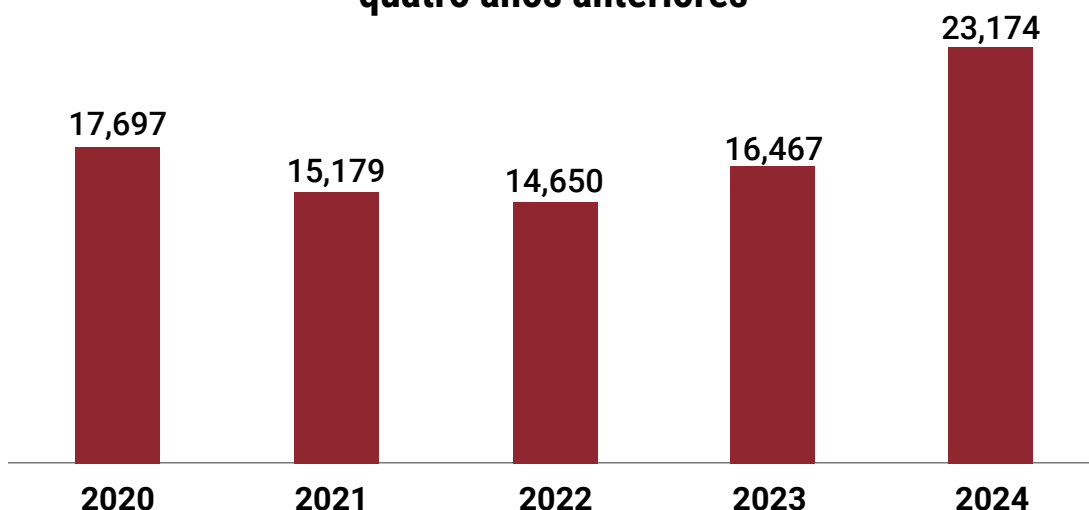
Maior índice de mortes no trânsito em 33 anos



Durante a pandemia de COVID-19, muitas jurisdições reduziram os esforços de fiscalização de trânsito, pois havia menos veículos nas vias e especialistas em saúde pública recomendaram limitar o contato entre pessoas sempre que possível.⁵ A fiscalização de trânsito em Condado de King seguiu um padrão semelhante, com a taxa de abordagens de trânsito diminuindo de 2020 a 2022 e, em seguida, aumentando 40% entre 2023 e 2024.⁶

Apesar dessa queda, as abordagens de trânsito continuam sendo a interação mais comum entre o público e os agentes de Condado de King,⁷ com os agentes realizando mais de 87.000 abordagens de trânsito entre 2020 e 2024.⁸ No entanto, os impactos dessas abordagens não são sentidos de forma igual. Em âmbito nacional, pesquisas têm demonstrado repetidamente a persistência de vieses raciais e práticas de perfilamento em abordagens e buscas de trânsito, bem como impactos desproporcionais para comunidades de baixa renda.⁹

As abordagens de trânsito do Gabinete do Xerife aumentaram em 2024 em comparação com os quatro anos anteriores



^b “Jurisdição do Gabinete do Xerife” refere-se às vias mantidas pelo condado em áreas não incorporadas de Condado de King, bem como às vias localizadas nas cidades contratantes de Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish e Woodinville. Aeroporto do Condado de King, a Metro e a Sound Transit também estão incluídos na jurisdição do Gabinete do Xerife.

Em âmbito nacional e estadual, defensores e formuladores de políticas estão trabalhando para implementar soluções criativas que tornem nossas vias mais seguras, ao mesmo tempo em que reduzem a fiscalização de trânsito inadequada que agrava disparidades raciais e econômicas.¹⁰ Defensores há muito argumentam que a aplicação de infrações de trânsito de menor gravidade não torna nossas vias mais seguras,¹¹ e que historicamente tem sido usada para atingir comunidades de cor e de baixa renda, resultando em desiguais consequências para essas populações,¹² além de retirar a capacidade dos agentes de se concentrarem em infrações mais graves, como condução sob efeito de álcool ou drogas, direção distraída, uso de dispositivos de retenção e excesso de velocidade, que são as principais causas de fatalidades no trânsito.¹³ À medida que as agências de aplicação da lei ampliam sua capacidade de uso de dados, surgem oportunidades para trabalhar com especialistas em segurança no trânsito e direcionar a fiscalização às preocupações mais significativas de segurança viária. Novas tecnologias estão surgindo que, quando utilizadas corretamente e com a orientação da comunidade, podem reduzir a sobrecarga sobre os recursos de aplicação da lei e promover uma condução mais segura. Em conjunto, novas pesquisas e abordagens criativas em jurisdições semelhantes oferecem caminhos promissores para desfazer os potenciais danos das abordagens tradicionais de fiscalização de trânsito e tornar nossas vias mais seguras.

Relatório do Auditor de Condado de King sobre Segurança no Trânsito



O Escritório do Auditor de Condado de King (Escritório do Auditor [Auditor's Office]) realizou uma auditoria das estratégias e práticas do Gabinete do Xerife relacionadas à fiscalização de trânsito em 2022. O relatório constatou que a agência não possui uma estratégia abrangente para a fiscalização de trânsito, nem avalia se as atividades de fiscalização de trânsito dos agentes estão alinhadas aos objetivos da agência ou impactam a segurança no trânsito. Como resultado, a fiscalização de trânsito varia em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife. O Gabinete do Xerife também não coleta de forma sistemática dados de trânsito sobre as abordagens nem examina se existem disparidades na forma como seus agentes realizam abordagens de trânsito. Com base nos dados limitados que são coletados, o Escritório do Auditor constatou que agentes brancos eram mais propensos a usar força contra motoristas negros do que contra motoristas de outras raças.

O Escritório do Auditor emitiu três recomendações ao Gabinete do Xerife como resultado de suas constatações. Até a publicação deste relatório, o Gabinete do Xerife não havia implementado nenhuma dessas recomendações.

Recomendação 1

“O Gabinete do Xerife de Condado de King deve identificar objetivos de fiscalização de trânsito e desenvolver e implementar estratégias para atingir esses objetivos, utilizando dados para acompanhar o progresso em direção ao seu objetivo geral de segurança.

Recomendação 2

O Gabinete do Xerife de Condado de King deve coordenar-se com comandantes de áreas não incorporadas, parceiros contratados e a Divisão de Serviços Viários do Departamento de Serviços Locais de Condado de King (Department of Local Services Road Services Division) para garantir que os objetivos e as estratégias de segurança no trânsito estejam alinhados aos objetivos do condado.

Recomendação 3

O Gabinete do Xerife de Condado de King deve coletar dados demográficos percebidos para cada abordagem de trânsito, independentemente do motivo da abordagem ou de seu resultado.”



[Leia o relatório completo aqui.](#)

A OLEO e seus parceiros colaboram em um processo de políticas orientado pela comunidade

Reconhecendo as iniciativas recentes em âmbito nacional e estadual, bem como as preocupantes tendências de mortes no trânsito, a OLEO e seus parceiros buscaram avaliar e aprimorar a abordagem do Gabinete do Xerife em relação à fiscalização de trânsito. Este relatório apresenta quatro recomendações que são resultado do Processo de Políticas Orientado pela Comunidade da OLEO,¹⁴ reunindo diversas organizações comunitárias em um esforço colaborativo.

Os parceiros da OLEO selecionaram a fiscalização de trânsito como o foco deste projeto a partir de uma lista de cinco possíveis temas de políticas públicas. O projeto de fiscalização de trânsito foi concluído ao longo de um ano e incluiu cinco organizações comunitárias: Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, e Washington for Black Lives, um projeto da Washington Community Alliance. A OLEO reuniu-se regularmente com esses parceiros para apresentar e discutir pesquisas sobre as práticas atuais do Gabinete do Xerife, boas práticas nacionais e recomendações potenciais. A OLEO também se reuniu com servidores do Gabinete do Xerife e analisou os dados disponíveis de fiscalização de trânsito. Após revisar as recomendações potenciais e as pesquisas relacionadas, os parceiros da OLEO votaram pela emissão das quatro recomendações apresentadas neste relatório. As quatro recomendações receberam apoio unânime das organizações comunitárias que colaboraram com a OLEO.

Cronograma

2024

SETEMBRO

Reuniões de início de projeto com parceiros (Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition e Washington for Black Lives, um projeto da Washington Community Alliance).

OUTUBRO

Os parceiros escolheram a fiscalização de trânsito como projeto de política.

NOVEMBRO

Fase de divulgação externa – A OLEO reuniu-se com o Gabinete de Auditoria do Condado de King (King County Auditor’s Office) para discutir a sua auditoria e o estado das suas recomendações. Os parceiros iniciaram a distribuição do Inquérito sobre Segurança e Fiscalização de Trânsito.

DEZEMBRO

Sessões presenciais de escuta realizadas pela Congolese Integration Network e Washington for Black Lives.

2025

JANEIRO

Pesquisa encerrada após o recebimento de 187 respostas.

FEVEREIRO–ABRIL

Fase de pesquisa – Realização de entrevistas informativas com integrantes do gabinete do xerife em diversas jurisdições. Recebimento e análise de dados de fiscalização de trânsito do gabinete do xerife.

ABRIL

Apresentação dos resultados da pesquisa e de opções de políticas públicas aos parceiros. A Eastside for All passou a integrar o projeto como parceira comunitária.

MAIO

Reuniões com parceiros para desenvolver recomendações de políticas públicas.

JULHO

Aprovação das recomendações finais de políticas públicas.

AGOSTO–NOVEMBRO

Elaboração e finalização do relatório. A versão preliminar final do relatório foi compartilhada com o gabinete do xerife para revisão.

A situação da segurança no trânsito e da fiscalização em Condado de King

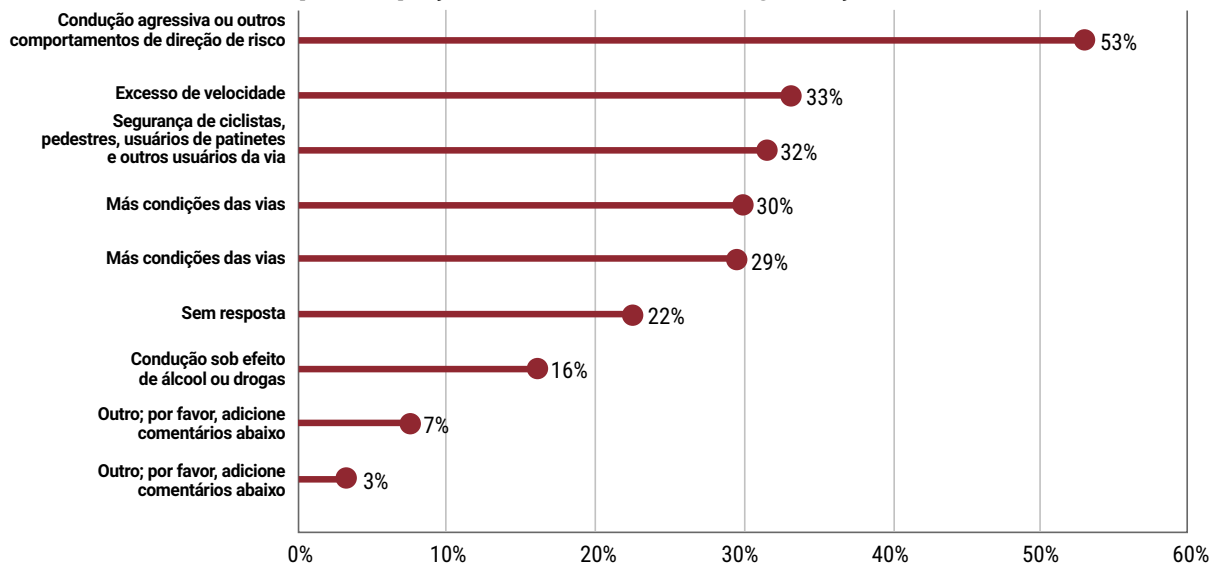


Engajamento comunitário: percepções sobre segurança no trânsito e fiscalização

Após identificar a segurança no trânsito e a fiscalização como o foco do projeto, a OLEO e seus parceiros iniciaram ações de engajamento para compreender como os membros da comunidade que vivem, trabalham e dirigem em Condado de King percebem o tema. Todos os parceiros da OLEO participaram da fase de engajamento por meio da distribuição de uma pesquisa ou da realização de uma sessão de escuta.

A pesquisa, desenvolvida em colaboração com os parceiros da OLEO, esteve aberta de 18 de novembro de 2024 a 7 de janeiro de 2025 e recebeu um total de 187 respostas. Todas as perguntas da pesquisa eram opcionais, com uma combinação de questões em escala Likert e perguntas de resposta aberta.^c A pesquisa foi realizada on-line, e os respondentes puderam concluí-la de forma anônima. A OLEO compartilhou a pesquisa com seus parceiros, que a distribuíram por meio de suas redes existentes, bem como com todas as cidades que contratam serviços com o Gabinete do Xerife e por meio do boletim informativo das áreas não incorporadas do Condado de King (King County’s Unincorporated Area Newsletter).

Os entrevistados classificaram a condução agressiva, o excesso de velocidade e a segurança de usuários da via que não utilizam automóveis entre suas principais preocupações relacionadas à segurança no trânsito



A maioria das respondentes eram mulheres brancas sem deficiência que não falavam outro idioma além do inglês em casa, isso não é representativo das diversas comunidades do Condado de King, o que limita a robustez dos resultados da pesquisa. Tendo essas limitações em mente, a análise da OLEO dos resultados da pesquisa ofereceu alguns insights importantes sobre as preocupações dos usuários das vias em relação à segurança no trânsito. Em primeiro lugar, os respondentes apontaram a condução agressiva, o excesso de velocidade e a segurança de usuários das vias que não utilizam automóveis como suas principais preocupações. Em seguida, aproximadamente um terço dos Entrevistados acreditava que deveriam existir restrições mais rigorosas às buscas em veículos durante abordagens de trânsito, com 12% enfatizando que as abordagens deveriam ocorrer apenas por motivos legítimos de

^c A escala de Likert é um sistema de classificação utilizado para medir sentimentos, atitudes e percepções dos respondentes, solicitando que escolham entre uma gama de respostas em uma escala, por exemplo, de “discordo totalmente” a “concordo totalmente”.

segurança e 15% manifestando que a polícia não deveria fazer perguntas além do motivo inicial da abordagem nem realizar abordagens pretextuais.^d

Para dar continuidade às ações de engajamento da OLEO neste projeto, duas organizações parceiras, a Congolese Integration Network e Washington for Black Lives, um projeto da Washington Community Alliance, organizaram sessões de escuta para discutir as perguntas da pesquisa em ambientes coletivos. Isso permitiu que pessoas que não tinham acesso tecnológico à pesquisa ou que necessitavam de serviços de tradução compartilhassem suas percepções e experiências. Diversas sessões de escuta ocorreram no final de novembro e no início de dezembro de 2024. De forma notável, o perfil demográfico dos participantes das sessões de escuta foi diferente do perfil dos respondentes da pesquisa. Congolese Integration Network atende refugiados e imigrantes principalmente da região da África Subsaariana. Além disso, Washington for Black Lives realizou uma sessão de escuta destinada a pais negros solteiros.

Os participantes das sessões de escuta reiteraram as principais preocupações apontadas pelos respondentes da pesquisa, citando a condução agressiva, a direção distraída e o excesso de velocidade como as principais preocupações relacionadas à segurança no trânsito. No entanto, algumas informações obtidas nas sessões de escuta contrariaram os resultados da pesquisa. Por exemplo, enquanto os respondentes da pesquisa manifestaram interesse em um aumento da presença das forças de segurança em seus bairros, os participantes das sessões de escuta relataram sentimentos de medo em relação às forças de segurança e o desejo de limitar as interações com agentes de aplicação da lei.

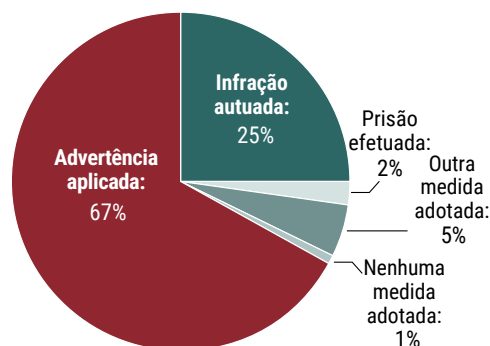
Práticas atuais do Gabinete do Xerife

Para obter contexto adicional sobre as políticas e práticas do Gabinete do Xerife, a OLEO realizou diversas entrevistas com servidores do Gabinete do Xerife, abrangendo diferentes níveis hierárquicos, responsabilidades e localidades. A OLEO também participou de acompanhamentos em serviço com agentes especializados em fiscalização de trânsito. Essas conversas deixaram claro que, apesar de apontar a segurança no trânsito como uma das principais prioridades da agência em 2025,¹⁵ o Gabinete do Xerife não possui uma estratégia clara de segurança no trânsito em toda a agência. As práticas de fiscalização de trânsito ficam, em grande parte, a critério dos agentes individuais e variam amplamente entre cidades contratantes e áreas não incorporadas de Condado de King.¹⁶

A falta de uma estratégia abrangente ou de diretrizes claras relacionadas à fiscalização de trânsito levanta sérias preocupações. **Ou seja, quando a fiscalização fica a critério dos agentes, a agência não consegue garantir que residentes e visitantes de Condado de King recebam tratamento consistente ou equitativo.** Sem práticas adequadas de coleta de dados, a agência não consegue acompanhar comportamentos específicos relacionados à segurança no trânsito nem as ações de fiscalização decorrentes em todo Condado de King. Essas preocupações são consistentes com o que o Escritório do Auditor constatou em sua auditoria de 2022 sobre as práticas do Gabinete do Xerife.¹⁷

Para compreender melhor as práticas atuais do Gabinete do Xerife e dar continuidade ao relatório de 2022 do Escritório do Auditor, a OLEO analisou dados de abordagens de trânsito de 2020 a 2024. A OLEO constatou que servidores do Gabinete do Xerife realizaram aproximadamente 112.219 ações de fiscalização de trânsito e estacionamento,^e efetuando 87.167 abordagens de trânsito.¹⁸ No mesmo período, duas em cada três abordagens de trânsito terminaram com uma advertência. Em aproximadamente 25% das abordagens de trânsito, os agentes emitiram uma autuação. Pouquíssimas abordagens, apenas 2%, resultaram em prisão.

Resultados das abordagens de trânsito no Condado de King, 2020–2024



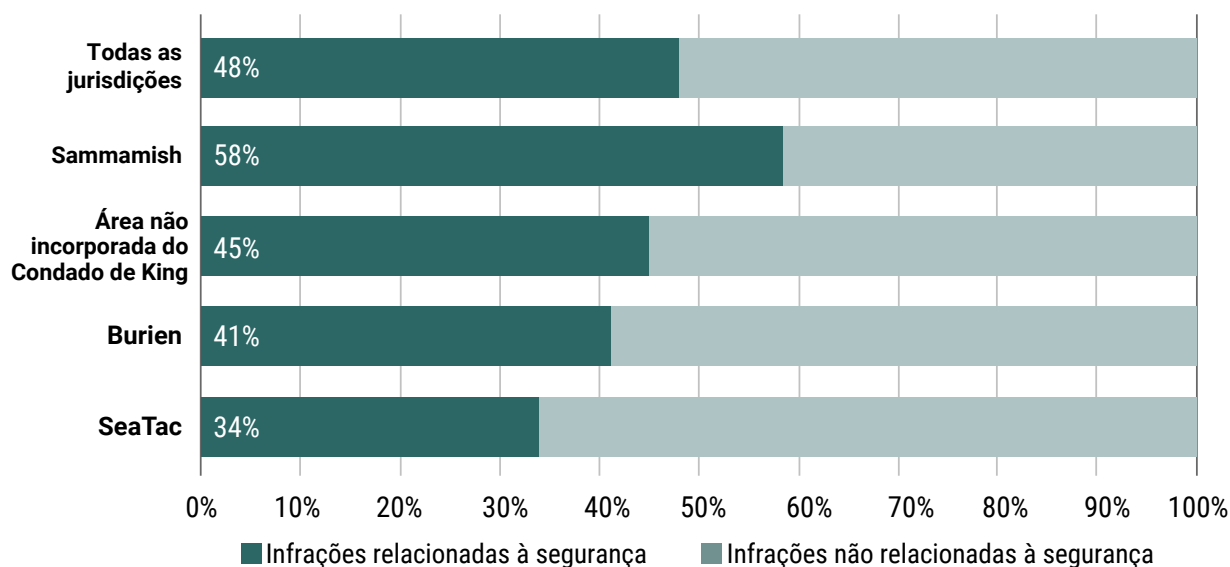
^d Uma abordagem pretextual ocorre quando um agente de segurança pública aborda uma pessoa por uma infração menor com a intenção de realizar uma busca ou investigar um crime mais grave. A maioria das buscas realizadas durante uma abordagem de trânsito não decorre de o agente possuir um mandado ou causa provável para realizar a busca, mas sim do consentimento do condutor.

^e Esta é uma estimativa baseada na análise da OLEO sobre o número de registros de fiscalização relacionados ao trânsito no sistema de CAD (Computer Aided Dispatch, despacho assistido por computador) do Gabinete do Xerife. Um único registro no CAD pode, em alguns casos, incluir múltiplas ações de fiscalização, o que pode significar que essa estimativa esteja subestimada.

A OLEO analisou a frequência com que as abordagens de trânsito ocorreram por infrações relacionadas à segurança, nas quais o condutor representava um risco identificável de dano a si mesmo ou a terceiros, em comparação com abordagens por infrações de trânsito não relacionadas à segurança. Ao considerar todas as ações de fiscalização de trânsito e estacionamento, as abordagens por infrações não relacionadas à segurança representaram 52% de todas as ações de fiscalização realizadas por agentes do Gabinete do Xerife.

As áreas não incorporadas de Condado de King, bem como Burien, SeaTac e Sammamish, registraram o maior volume de fiscalização de trânsito em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife. Em SeaTac, apenas 34% das abordagens de fiscalização de trânsito foram motivadas por infrações relacionadas à segurança, enquanto em Sammamish esse percentual subiu para quase 60%.

Comparação entre infrações de trânsito relacionadas à segurança e não relacionadas à segurança no Condado de King, 2020–2024



Entre 2020 e 2024, servidores do Gabinete do Xerife utilizaram força em 41 abordagens de trânsito, o que corresponde a menos de 0,01% de todas as abordagens de trânsito. Embora o tamanho da amostra seja pequeno, há padrões importantes nos dados. No mesmo período, 3 de 4 civis envolvidos em incidentes de uso de força eram do sexo masculino. Além disso, embora representem 7% da população de Condado de King,¹⁹ motoristas negros estiveram envolvidos em 30% das abordagens de trânsito com incidentes de uso de força, o que levanta preocupações de que a força é utilizada de forma desproporcional contra motoristas negros.²⁰

Elaboração de recomendações de políticas públicas

Com base no contexto e na compreensão dos desafios atuais nas vias do Condado de King, a OLEO analisou pesquisas nacionais e boas práticas para lidar com questões de segurança no trânsito, preocupações relacionadas a disparidades raciais e econômicas na fiscalização de trânsito e avaliações de iniciativas de segurança no trânsito e fiscalização em jurisdições semelhantes. A próxima seção deste relatório apresenta as principais constatações dessa pesquisa. As opções potenciais de políticas públicas para enfrentar essas preocupações se enquadraram em quatro categorias principais: mudanças de políticas nas decisões de fiscalização de trânsito; fiscalização automatizada; civilização da fiscalização de trânsito,^f e aprimoramento de práticas de coleta e auditoria de dados para orientar estratégias de fiscalização de trânsito. A OLEO apresentou as constatações a seus parceiros, que identificaram as recomendações de políticas públicas descritas abaixo para serem emitidas ao Gabinete do Xerife.

^f Civilização refere-se ao uso de pessoal civil desarmado para responder a infrações de trânsito, em vez de agentes armados de aplicação da lei. A OLEO e seus parceiros consideraram pesquisas e iniciativas de defesa relacionadas à civilização, mas, ao final, decidiram não avançar com uma recomendação sobre civilização neste relatório.

Recomendações

As quatro recomendações a seguir foram desenvolvidas em colaboração com os parceiros da OLEO, com o objetivo de melhorar a segurança no trânsito em todo Condado de King.

**1.**

Revisar as diretrizes de políticas públicas para priorizar a fiscalização de infrações de trânsito relacionadas à segurança, restringir abordagens de trânsito não relacionadas à segurança e criar uma estratégia de fiscalização de trânsito orientada por dados em toda a agência.

2.

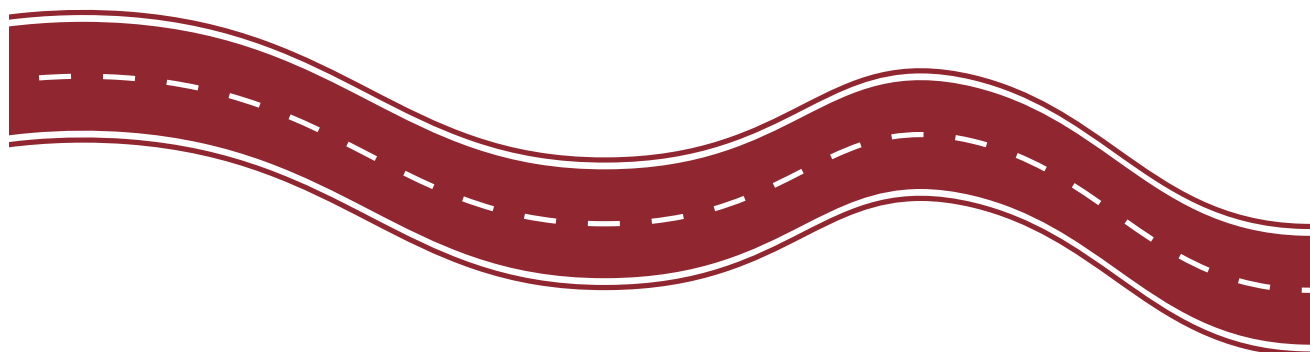
Limitar o questionamento e proibir buscas por consentimento durante abordagens de trânsito para promover os direitos dos condutores e reduzir disparidades raciais na fiscalização.

3.

Coletar dados de todas as abordagens de trânsito, incluindo dados demográficos, e implementar boas práticas de coleta, armazenamento e análise de dados para aumentar a transparência e promover a responsabilização.

4.

Se o Gabinete do Xerife estiver considerando ampliar a fiscalização automatizada de trânsito, Condado de King deverá primeiro encomendar um estudo independente de viabilidade e equidade e exigir um engajamento comunitário robusto sobre a possível implementação da fiscalização automatizada.



Recomendação 1

Revisar as diretrizes de políticas públicas para priorizar a fiscalização de infrações de trânsito relacionadas à segurança, restringir abordagens de trânsito não relacionadas à segurança e criar uma estratégia de fiscalização de trânsito orientada por dados em toda a agência.



Defensores em Washington e em âmbito nacional estão defendendo a priorização de abordagens de trânsito relacionadas à segurança e a limitação de abordagens por infrações que apresentem baixo risco à segurança dos usuários das vias.²¹ Um foco renovado na fiscalização relacionada às principais causas de fatalidades no trânsito, incluindo condução sob efeito de álcool ou drogas, direção distraída, uso de dispositivos de retenção e excesso de velocidade, é urgentemente necessário diante do aumento de colisões fatais e de lesões relacionadas à condução em todo o estado.²² A limitação de abordagens por infrações de menor gravidade pode melhorar a segurança no trânsito, reconstruir a confiança da comunidade, reduzir o potencial de disparidades no policiamento e aliviar encargos financeiros excessivos sobre as comunidades.²³

Em âmbito nacional, os potenciais danos associados às abordagens de trânsito não são sentidos de forma igual, motoristas negros têm maior probabilidade de serem abordados do que motoristas brancos, e motoristas negros e hispânicos têm maior probabilidade de serem revistados, autuados, presos²⁴ e até mortos durante uma abordagem de trânsito.²⁵ Apesar de não haver evidências de diferenças no comportamento ao dirigir, motoristas negros têm maior probabilidade de serem abordados por infrações de menor gravidade ou não relacionadas à segurança.^{9,26} Reformas de políticas públicas para limitar abordagens de trânsito não relacionadas à segurança visam reduzir disparidades na fiscalização de trânsito ao fornecer orientações aos agentes para garantir que os esforços de fiscalização se concentrem em infrações relacionadas à segurança e limitem práticas como abordagens pretextuais. Por exemplo, em 2022, o Conselho Municipal da Philadelphia (Philadelphia City Council) proibiu abordagens de trânsito por determinadas infrações de baixo nível não relacionadas à segurança.²⁷ Após a implementação, as abordagens de trânsito por infrações menores envolvendo pessoas negras caíram 54%, corrigindo um padrão bem documentado de fiscalização desproporcional na Philadelphia.²⁸ Quando o chefe Harold Medlock, de Fayetteville, North Carolina, orientou seus agentes a concentrar os esforços de fiscalização de trânsito nas principais preocupações relacionadas à segurança viária e a deixar de aplicar infrações de trânsito de baixo nível não relacionadas à segurança, a cidade registrou uma redução das disparidades raciais nas abordagens de trânsito, juntamente com menos colisões de veículos, menos lesões relacionadas ao trânsito e menos mortes no trânsito, tudo isso sem impactar crimes não relacionados ao trânsito.²⁹

As decisões de fiscalização de trânsito no Condado de King ficam, em grande parte, a critério individual de cada agente, resultando em uma abordagem fragmentada da segurança no trânsito em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife. Conforme observado no relatório de 2022 do Escritório do Auditor, o Gabinete do Xerife não fornece diretrizes estratégicas para a fiscalização de trânsito,³⁰ e, sem métricas e objetivos definidos, a agência não está adequadamente preparada para garantir que seus objetivos de fiscalização alcancem resultados relacionados à segurança. As recomendações da OLEO promovem uma estratégia de fiscalização de trânsito orientada por dados que direciona recursos limitados da agência para enfrentar as preocupações mais significativas relacionadas à segurança no trânsito e reduzir os potenciais danos físicos, psicológicos e econômicos decorrentes das abordagens de trânsito.³¹

⁹ A OLEO não tem acesso a dados demográficos abrangentes sobre abordagens de trânsito no Condado de King. De acordo com o relatório de 2022 do Escritório do Auditor, o Gabinete do Xerife carece de dados demográficos para analisar disparidades raciais na fiscalização de trânsito. Atualmente, as informações demográficas que o Gabinete do Xerife coleta são inconsistentes e pouco confiáveis. Como resultado, neste relatório, as informações sobre disparidades raciais na fiscalização de trânsito baseiam-se em dados nacionais. Ver Escritório do Auditor, Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

1.1 Priorizar abordagens relacionadas à segurança.

A redação da política deve estabelecer que os agentes podem parar ou deter um condutor para aplicar a fiscalização de quaisquer das seguintes infrações de trânsito relacionadas à segurança:^h

- a. Qualquer violação do código penal;
- b. Qualquer infração de circulação (uma infração cometida pelo condutor enquanto o veículo está em movimento, como direção imprudente ou excesso de velocidade);ⁱ
- i. Os agentes não devem adotar medidas de fiscalização por condução com carteira suspensa ou cassada quando a suspensão ou cassação ocorrer exclusivamente em razão de:
 - Motivos financeiros;
 - Uma infração cometida em outro estado que não constituiria motivo para suspensão ou cassação da carteira se tivesse sido cometida em Washington; ou
 - Autuações ou notificações de infração de trânsito que tenham resultado em suspensão relacionada a carteiras de motorista intermediárias;
- c. Qualquer infração relacionada ao uso do cinto de segurança ou de dispositivos de retenção;
- d. Uma violação da exigência de que os condutores encostem ou parem para veículos com luzes de emergência, sinalização de parada ou sirenes.^k

A redação da política também deve estabelecer que os agentes só devem abordar condutores por infrações relacionadas a equipamentos quando estas representarem um risco sério à segurança do condutor ou de outras pessoas na via, com o objetivo de fornecer orientação ou informações sobre a obtenção de vales de reparo. Infrações relacionadas a equipamentos que atinjam o nível de risco sério à segurança do condutor ou de outras pessoas na via "significam que, com base na totalidade das circunstâncias, é razoável que um observador objetivo acredite que a infração relacionada ao equipamento possa causar uma colisão ou lesão ao condutor ou a outras pessoas ou veículos nas proximidades. [Isso pode incluir]... ter ambas as lanternas traseiras, os faróis ou as luzes de freio apagados ou inoperantes durante a noite ou quando as condições climáticas limitarem a visibilidade; um para-brisa estilhaçado que prejudique a capacidade do condutor de enxergar; ou um escapamento arrastando."³²

Essa recomendação não deve impedir que o Gabinete do Xerife adote medidas para apreender um veículo que esteja defeituoso de tal forma que represente perigo imediato de colisão ou de lesão ao condutor e a outras pessoas na via.

1.2 Restringir abordagens de trânsito não relacionadas à segurança.

A política do Gabinete do Xerife deve ser atualizada para proibir o início de abordagens de trânsito por infrações não relacionadas à segurança, exceto nos casos de veículos sem placa ou quando a placa não corresponder à marca, ao modelo, ao ano e à cor registrados do veículo, a fim de garantir que o Gabinete do Xerife possa auxiliar na recuperação de veículos roubados. Uma infração não relacionada à segurança é qualquer infração documental relacionada a seguro, licenciamento ou

^h A estrutura e o conteúdo desta recomendação são modelados com base no Projeto de Lei 1512 (2025) proposto.

ⁱ Para uma definição completa, com a lista das leis de trânsito para as quais uma infração constituiria uma "violação de movimento", ver o WAC (Washington Administrative Code, Código Administrativo de Washington) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

^j Ver RCW (Revised Code of Washington, Código Revisado de Washington) 46.20.342(1)(c)(ii), (v) ou (vii), conforme a redação do Projeto de Lei da Câmara 1512 (2025), Seção 3.(1)(a)(ii), [1512.pdf](#).

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

inspeção, registro, bem como qualquer infração relacionada a equipamentos que não represente risco sério à segurança do condutor ou de outras pessoas na via. Jurisdições em todo o país implementaram políticas semelhantes, restringindo que agentes iniciem abordagens por infrações de menor gravidade. Na Philadelphia, em San Francisco e na Virginia, agentes não podem iniciar abordagens pelas seguintes infrações: registro do veículo vencido (com diferentes períodos de tolerância), luzes inoperantes (a menos que todas as luzes estejam inoperantes) ou objetos pendurados no espelho retrovisor.³³ Outras jurisdições consideram as seguintes situações como infrações de menor gravidade:

- a. Películas nos vidros e adesivos,³⁴
- b. Realocação de placas de identificação,³⁵
- c. Uso de equipamento defeituoso,³⁶
- d. Condução de veículo com excesso de ocupantes,³⁷ e
- e. Pequenos danos no para-choque.³⁸

1.3 Fornecer orientações orientadas por dados aos agentes para promover a segurança no trânsito.

O Gabinete do Xerife deve formalizar uma prática para aproveitar novas fontes de dados, como agências municipais de trânsito, a fim de embasar estratégias de fiscalização e garantir que os recursos sejam direcionados às preocupações de maior impacto em segurança no trânsito. Em entrevistas com a OLEO, servidores do Gabinete do Xerife relataram o uso de dados disponíveis para direcionar a fiscalização em cruzamentos e vias com altas taxas de infrações relacionadas à segurança, como excesso de velocidade ou avanço de sinal vermelho, mas essa abordagem é inconsistente em toda a agência e frequentemente baseada em iniciativa individual. Servidores do Gabinete do Xerife também relataram como a agência pode colaborar com engenheiros de tráfego e planejadores urbanos para utilizar dados a fim de enfrentar problemas de projeto viário que contribuem para condições de trânsito inseguras.

A liderança do Gabinete do Xerife deve continuar a aproveitar dados de diversas fontes, incluindo dados de segurança no trânsito, reclamações da comunidade e dados históricos de fiscalização, para embasar estratégias de fiscalização e coordenar um esforço em toda a agência para medir as práticas de fiscalização e seu impacto nos resultados de segurança no trânsito. Garantir que os agentes recebam orientações claras e embasadas em dados ajudará a reduzir o potencial de vieses influenciarem as decisões de fiscalização e a melhorar a confiança da comunidade.

1.4 Adotar medidas não punitivas que enfrentem as causas raiz das infrações de trânsito.

O Gabinete do Xerife deve tratar infrações não relacionadas à segurança por meio de medidas não punitivas que enfrentem a causa raiz da infração, em vez de contribuir para os problemas que o condutor possa estar enfrentando. Por exemplo, se um condutor não consertou uma lanterna traseira quebrada devido a recursos financeiros limitados, autuá-lo e aplicar uma multa aumenta o estresse financeiro do condutor e pode atrasar sua capacidade de corrigir a infração relacionada à lanterna traseira. Está bem documentado que multas e taxas, por si só, não são ferramentas eficazes para coibir comportamentos negativos,³⁹ e impactam de forma desproporcionalmente negativa pessoas que vivem com baixa renda.⁴⁰

Em 2024, a Polícia de Burien, um departamento contratado pelo Gabinete do Xerife, realizou 145 inspeções de cadeirinhas infantis e adquiriu 45 cadeirinhas para serem fornecidas a famílias em situação de necessidade por meio de uma subvenção financiada pelo estado. A OLEO incentiva o Gabinete do Xerife a continuar adotando programas que utilizem medidas não punitivas para fornecer aos condutores os equipamentos necessários para operar seus veículos com segurança nas vias.

Recomendação 2

Limitar o questionamento e proibir buscas por consentimento durante abordagens de trânsito para promover os direitos dos condutores e reduzir disparidades raciais na fiscalização.



Limitar o escopo do questionamento que um agente pode realizar durante uma abordagem de trânsito e restringir a capacidade do agente de solicitar o consentimento do condutor para revistar seu veículo pode redirecionar os recursos limitados do Gabinete do Xerife para a fiscalização de infrações relacionadas à segurança e reduzir disparidades raciais na fiscalização de trânsito. Embora perguntas investigativas de amplo escopo e “buscas por consentimento” sejam legais, elas estão fortemente associadas a práticas policiais coercitivas e baseadas em vieses.⁴¹ Por exemplo, o Departamento de Polícia de San Francisco (San Francisco Police Department) citou explicitamente o objetivo de reduzir abordagens pretextuais problemáticas como justificativa para suas recentes mudanças de política destinadas a limitar as perguntas que os agentes podem fazer durante uma abordagem de trânsito.⁴² Enquanto muitas jurisdições estão reformando o uso de buscas por consentimento, a Escócia proibiu essas buscas porque elas eram utilizadas em taxas excessivamente elevadas e direcionadas de forma desproporcional a jovens da classe trabalhadora.⁴³ Após a proibição das buscas por consentimento na Escócia, as buscas bem-sucedidas, nas quais agentes encontraram bens roubados ou drogas, aumentaram, e os índices de criminalidade apresentaram tendência de queda.⁴⁴

As buscas por consentimento são motivo de preocupação particular, considerando o quão comuns elas são. Diferentemente de outros tipos de buscas,¹ a exceção das buscas por consentimento não exige que as forças de segurança atendam a um padrão de prova e, portanto, não há um nível mínimo exigido de evidência ou de certeza quanto à ocorrência de um crime. A solicitação de consentimento para realizar uma busca fica inteiramente a critério do agente individual e do consentimento da pessoa que está sendo revistada.

Apesar do nome, pesquisadores e defensores argumentam que “buscas por consentimento nunca são, de fato, consensuais”.⁴⁵ Mesmo quando o direito de recusar uma busca é explicado e compreendido, estudiosos do direito argumentam que concordar com uma figura de autoridade, como um policial, não é o mesmo que consentir livremente, e muitos o fazem por autopreservação, sabendo que não poderiam simplesmente se afastar ou ir embora dirigindo daquela abordagem e que enfrentariam outras consequências.⁴⁶ Além disso, populações vulneráveis, como crianças e pessoas com deficiências intelectuais, têm maior probabilidade de “renunciar” ou abrir mão de seus direitos legais, pois são mais influenciadas por figuras de autoridade e menos propensas a compreender plenamente as consequências.⁴⁷

Por fim, dados nacionais mostram que buscas por consentimento são realizadas de forma desproporcional em condutores racializados e que a grande maioria não resulta na descoberta de itens ilícitos.⁴⁸ Apesar de os veículos de motoristas negros serem revistados em taxas mais elevadas, as taxas de descoberta de itens ilícitos são semelhantes ou menores para motoristas negros em comparação com motoristas brancos.⁴⁹ A análise de dados de abordagens também constatou que o limiar para realizar buscas em motoristas negros e hispânicos é mais baixo do que para motoristas brancos.⁵⁰ Embora alguns profissionais da aplicação da lei argumentem que buscas por consentimento são uma ferramenta investigativa importante, pesquisadores constataram que buscas por consentimento têm menor probabilidade de resultar na descoberta de itens ilícitos do que buscas baseadas em causa provável,^m e que não há relação entre o uso de buscas por consentimento e as taxas de criminalidade violenta.⁵¹

¹ Quando buscas são realizadas com base em mandado, causa provável ou suspeita razoável, existe um “padrão de prova,” ou nível de evidência, que as autoridades de aplicação da lei devem cumprir para realizar a busca. Isso estabelece um parâmetro uniforme e confere autoridade às autoridades de aplicação da lei ao interferirem no direito, garantido pela Quarta Emenda, de não sofrer buscas irrazoáveis.

^m Este estudo demonstra que buscas realizadas com base em consentimento são menos eficazes do que aquelas que exigem um padrão de prova mais elevado, mas a OLEO também reconhece que buscas fundamentadas em causa provável, quando realizadas sem mandado, foram proibidas no estado de Washington pela Suprema Corte estadual. *Estado de Washington v. Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

Apesar de inúmeras e significativas preocupações em relação à prática, o Gabinete do Xerife realiza com frequência buscas por consentimento quando consideradas “lícitas e razoáveis”, porém elas não são registradas de forma sistemática ou acessível que permita análise ou transparência pública.⁵² Da mesma forma, sem salvaguardas adicionais de políticas e treinamentos para o questionamento e a conduta durante uma abordagem de trânsito, agentes do Gabinete do Xerife podem recorrer a táticas investigativas problemáticas, em detrimento da confiança e das relações com a comunidade.

2.1 Exigir que os agentes limitem o escopo de seus questionamentos, durante uma abordagem de trânsito, ao motivo principal da abordagem.

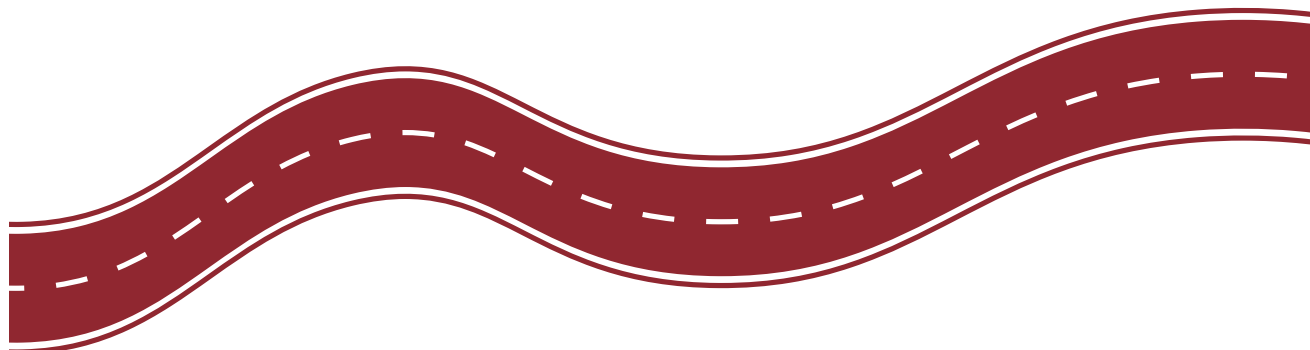
O Gabinete do Xerife deve assegurar que as abordagens de trânsito sejam direcionadas a infrações específicas relacionadas à segurança no trânsito, em vez de serem utilizadas como uma ferramenta investigativa geral. Limitar as perguntas ao longo de uma abordagem de trânsito ao motivo da abordagem garante que os agentes estejam respondendo a comportamentos perigosos, o que promove a segurança no trânsito e a educação dos condutores. No entanto, a redação da política deve deixar claro que, se um agente tiver suspeita razoável de que uma atividade criminosa ocorreu, está ocorrendo ou está prestes a ocorrer, ele poderá prosseguir com investigações adicionais.⁵³ Essa recomendação tem como objetivo limitar abordagens pretextuais, que se constatou direcionarem de forma desproporcional motoristas negros em âmbito nacional.⁵⁴ A limitação do escopo do questionamento não deve impedir que um agente converse com um condutor sobre infrações adicionais ou múltiplas relacionadas à segurança no trânsito que ele possa ter cometido, nem deve impedir que um agente oriente um condutor sobre uma infração não relacionada à segurança ou forneça um vale de reparo.

2.2 Exigir que os agentes informem imediatamente ao condutor o motivo inicial da abordagem no primeiro contato.

As diretrizes de política devem estabelecer a expectativa de comunicação clara desde o início da abordagem, a fim de promover a compreensão entre agentes e condutores e melhorar as relações entre as forças de segurança e a comunidade.⁵⁵ Iniciar uma abordagem de trânsito com respeito e transparência está alinhado ao compromisso do Gabinete do Xerife com a justiça procedimental e comprovadamente sinaliza confiabilidade aos membros da comunidade.⁵⁶ Está bem documentado que agir em conformidade com os princípios da justiça procedimental pode melhorar a adesão voluntária e a cooperação dos condutores e ajudar a evitar a escalada de uma abordagem de trânsito.⁵⁷

2.3 Proibir “buscas por consentimento” durante abordagens de trânsito.

A OLEO recomenda que o Gabinete do Xerife descontinue o uso de buscas por consentimento durante abordagens de trânsito. Essa prática levanta diversas preocupações sérias: coerção, disparidades raciais nas buscas e o padrão de prova exigido para a realização de buscas. Embora seja tecnicamente legal realizar uma busca por consentimento, estudiosos argumentam que uma busca nunca será verdadeiramente consensual. Diante dessas preocupações significativas e da falta, por parte do Gabinete do Xerife, de uma estratégia uniforme e de dados sobre buscas por consentimento que permitam compreender melhor o impacto dessas buscas, a OLEO recomenda que o Gabinete do Xerife suspenda essa prática.



Recomendação 3

Coletar dados de todas as abordagens de trânsito, incluindo dados demográficos, e implementar boas práticas de coleta, armazenamento e análise de dados para aumentar a transparência e promover a responsabilização.



O aprimoramento das práticas de coleta de dados permitiria ao Gabinete do Xerife analisar eficiência, equidade e comportamentos atípicos na atuação dos agentes, além de auxiliar na criação de uma estratégia abrangente em toda a agência para tratar da segurança no trânsito.⁵⁸ Embora os dados possam ser uma ferramenta crucial a ser aproveitada para melhorar a segurança no trânsito em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife, a utilidade dos dados coletados é limitada por sua qualidade e pela capacidade de serem analisados. Defensores em âmbito nacional desenvolveram estratégias para coletar dados analisáveis de todas as abordagens de trânsito, ao mesmo tempo em que reduzem encargos administrativos desnecessários para os agentes.⁵⁹ Atualmente, embora o Gabinete do Xerife colete algumas informações sobre abordagens de trânsito, esses dados não são completos, não são acessíveis ao público nem fáceis de analisar. É fundamental que os dados sejam disponibilizados publicamente, pois dados de alta qualidade e detalhados podem aumentar a confiança do público e da mídia nas forças de segurança, aprimorar avaliações de políticas públicas e orientar a formulação de estratégias.⁶⁰

3.1 Coletar e analisar dados de todas as abordagens de trânsito.

O Gabinete do Xerife deve registrar todas as abordagens de trânsito, independentemente do desfecho, e coletar dados sobre os indivíduos envolvidos em cada abordagem, a fim de melhorar a documentação dos procedimentos de fiscalização de trânsito do Gabinete do Xerife. Servidores do Gabinete do Xerife expressaram preocupação de que exigir maior coleta de dados durante abordagens de trânsito possa desestimular os agentes a realizarem abordagens. No entanto, o ônus administrativo para os agentes pode ser minimizado com o uso de menus suspensos que permitem a seleção mais simples de dados no sistema de despacho assistido por computador (CAD). Além disso, a coleta de dados durante todas as abordagens de trânsito reduzirá os encargos administrativos ao longo do tempo ao fornecer informações sobre onde os recursos são empregados e sobre como o Gabinete do Xerife pode desenvolver e otimizar recursos para a fiscalização de trânsito com impacto máximo. Todas as abordagens de trânsito incluem abordagens:

- a. Realizadas para fins educativos,
- b. Nas quais é emitida uma advertência verbal,
- c. Em razão de uma barreira viária ou ponto de controle criado pelo Gabinete do Xerife ou operado por servidores do Gabinete do Xerife,
- d. Nas quais é emitida uma advertência,
- e. Nas quais é emitida uma autuação, ou
- f. Nas quais ocorre uma prisão.

Os dados coletados em todas as abordagens devem incluir:

- a. Motivo para o início da abordagem;
- b. Resultado da abordagem (como orientação educativa, advertência verbal, advertência formal, autuação, prisão etc.);
- c. Horário e local da abordagem;

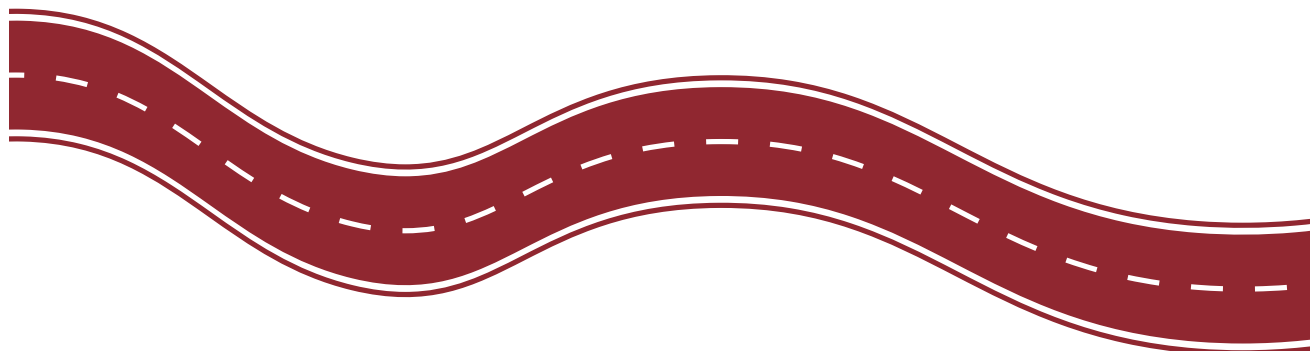
- d. Pessoal envolvido na abordagem, incluindo:
 - i. Características demográficas (raça, gênero, idade); e
 - ii. Características institucionais (patente, anos de serviço); e
- e. Ação(ões) adotada(s) pelo agente durante a abordagem, incluindo:
 - i. Se houve retirada de uma pessoa do veículo, retirada do veículo por contato físico, detenção à beira da via, uso de algemas ou busca com cão policial;
 - ii. Se foi realizada uma busca e o motivo;
 - iii. O resultado da busca (itens ilícitos, armas, bens roubados, dinheiro, nenhum item encontrado etc.);
 - iv. Descrições dos bens apreendidos; e
 - v. Informações sobre uso de força.

3.2 Coletar e analisar dados demográficos das abordagens de trânsito.

Para medir se, e em que medida, as práticas de fiscalização de trânsito do Gabinete do Xerife podem gerar impactos desiguais nas comunidades de Condado de King, informações demográficas devem ser coletadas em todas as abordagens de trânsito. O relatório de 2022 do Escritório do Auditor constatou que “o Gabinete do Xerife não coleta nem analisa de forma sistemática dados demográficos das abordagens de trânsito como parte de suas operações”. Isso significa que o Gabinete do Xerife não consegue avaliar possíveis disparidades nas abordagens de trânsito.⁶¹ O Escritório do Auditor recomendou que o Gabinete do Xerife colete dados demográficos percebidos para cada abordagem de trânsito, independentemente do objetivo da abordagem ou de seu desfecho.

Servidores do Gabinete do Xerife manifestaram hesitação e desconforto em relação ao registro de informações demográficas percebidas durante abordagens de trânsito. As preocupações incluíam imprecisão, inviabilidade prática e prejuízo ao relacionamento entre agentes e condutores. No entanto, de acordo com o Departamento de Justiça dos EUA (U.S. Department of Justice), é uma boa prática registrar a percepção do agente sobre a identidade de uma pessoa, pois é essa percepção que pode resultar em perfilamento racial ou viés em relação a um indivíduo, independentemente da exatidão dessa percepção.⁶²

A OLEO apoia e reafirma a recomendação de que o Gabinete do Xerife colete dados demográficos percebidos em todas as abordagens de trânsito. Os agentes não devem solicitar que as pessoas abordadas se autoidentifiquem quanto às características descritas abaixo.⁶³



Essa recomendação é baseada na Lei de Perfilamento Racial e de Identidade da Califórnia (California's Racial and Identity Profiling Act), de 2015, voltada à redução do perfilamento racial na aplicação da lei. Na Califórnia, os agentes são obrigados a coletar dados demográficos percebidos em todas as abordagens de veículos e pedestres.⁶⁴ Os dados demográficos coletados devem incluir:

- a. Percepção do agente sobre a raça ou etnia da(s) pessoa(s) abordada(s),ⁿ gênero, orientação sexual,^o idade, condição de deficiência e proficiência em inglês,
- b. Se a pessoa abordada aparentar estar vivenciando uma crise de saúde mental ou comportamental; e
- c. A raça ou etnia do agente e seus anos de serviço.^p

3.3 Aprimorar as práticas de coleta de dados.

Como o Gabinete do Xerife está atualmente atualizando seu software de dados,^q a OLEO recomenda aproveitar essa oportunidade para desenvolver processos padronizados de coleta de dados para todos os sistemas de dados (incluindo, entre outros, CAD, IAPro, Mark 43 e Sector^r), de modo que a inserção de dados por diferentes servidores seja o mais uniforme possível, resultando em dados de alta qualidade. Processos de dados padronizados também melhorariam a capacidade de analisar os dados coletados, permitindo que esses dados sejam aproveitados para gerar o maior impacto possível.

- a. Os softwares devem ser cruzados com o Manual de Ordens Gerais do Gabinete do Xerife para garantir que os campos de inserção de dados estejam alinhados às ações de fiscalização permitidas pela política.

ⁿ A OLEO recomenda que o Gabinete do Xerife utilize os grupos raciais e étnicos adotados pelo Escritório do Censo dos Estados Unidos (U.S. Census Bureau) para que os dados possam ser analisados de forma mais adequada em comparação com outras bases de dados: brancos; negros e afro-americanos; asiáticos; havaianos nativos e habitantes das ilhas do Pacífico; nativos americanos; hispânicos e latinos; e pessoas multirraciais. A OLEO reconhece que essa lista não contempla de forma abrangente as raças e identidades étnicas dos residentes de Condado de King e acolhe contribuições da comunidade para enfrentar de maneira mais eficaz esses desafios relacionados aos dados.

^o Defensores das comunidades LGBTQ+ (Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Queer, lésbicas, gays, bissexuais, transgêneros e queer) têm preocupações legítimas quanto à coleta, por parte das autoridades de aplicação da lei, de informações sobre a sexualidade ou o gênero de uma pessoa, em razão do receio de maior marginalização e do reforço de vieses já existentes. No entanto, para avaliar disparidades e acompanhar indícios de perfilamento com base em sexualidade ou gênero, recomenda-se que os agentes registrem sua própria percepção sobre o gênero e a sexualidade da pessoa abordada. Isso gera pontos de dados que refletem a percepção do agente sobre a pessoa abordada, o que pode revelar indícios de perfilamento e impulsionar as reformas necessárias. Ver Leonore F. Carpenter e R. Barrett Marshall, "Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof", *William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice*, novembro de 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

^p A OLEO incentiva o Gabinete do Xerife a identificar métodos para armazenar essas informações por agente, de modo que não seja necessário o preenchimento manual a cada abordagem de trânsito. É considerada uma boa prática coletar essas informações e remover todos os dados pessoalmente identificáveis, incluindo nomes e números de distintivo, o que pode ser feito por meio da atribuição de um identificador exclusivo a cada agente. Ver Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari e Barry Friedman, "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities", 2020, The Center on Policing Equity, the Policing Project na New York University School of Law e o California Department of Justice, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

^q O Gabinete do Xerife está atualmente trabalhando na migração para um novo sistema CAD.

^r O Gabinete do Xerife utiliza vários softwares para organizar dados, incluindo os listados: o sistema CAD é utilizado quando os agentes respondem a chamadas e emitem advertências e multas. O IAPro é um software utilizado para acompanhar investigações internas e casos de uso da força. O Mark43 é um banco de dados que inclui todas as informações coletadas quando uma prisão é realizada. Finalmente, o Setor, que é administrado pela Patrulha do Estado de Washington (Washington State Patrol), armazena dados de fiscalização de trânsito em todo o estado. É possível que um único caso tenha dados armazenados em vários softwares, o que torna a análise complexa e demorada.

- b. Os dados referentes às abordagens de trânsito devem ser armazenados em um único sistema para facilitar os processos de análise. Os dados sobre o número total de abordagens de trânsito, a localização geral das abordagens, o resultado das abordagens e os dados demográficos devem ser disponibilizados publicamente.
- c. Todos os agentes devem concluir treinamentos regulares, contínuos e abrangentes sobre como utilizar as ferramentas de coleta de dados do Gabinete do Xerife.
- d. O Gabinete do Xerife deve utilizar softwares que identifiquem automaticamente inconsistências e campos ausentes para minimizar dados incorretos.

Recomendação 4

Se o Gabinete do Xerife estiver considerando ampliar a fiscalização automatizada de trânsito, o Condado de King deve primeiro encomendar um estudo independente de viabilidade e equidade e exigir um engajamento robusto da comunidade sobre a possível implementação da fiscalização automatizada.



“Fiscalização automatizada” é uma estratégia de fiscalização de trânsito que utiliza câmeras para capturar a imagem da placa de veículos que cometem infrações e envia uma advertência ou autuação por correio ao proprietário registrado do veículo.⁶⁵ As câmeras são mais frequentemente utilizadas para monitorar excesso de velocidade e infrações de sinal vermelho, embora, em âmbito nacional, jurisdições estejam testando outras formas de fiscalização automatizada, como o uso de câmeras para detectar direção distraída.⁶⁶ Atualmente, câmeras de sinal vermelho são utilizadas de forma limitada em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife, principalmente na cidade de Kenmore.⁶⁷

O uso da fiscalização automatizada apresenta potenciais benefícios e desvantagens tanto para os agentes quanto para os membros da comunidade. Um dos principais benefícios da fiscalização automatizada é a redução do número de abordagens de trânsito realizadas, diminuindo a probabilidade de confrontos perigosos e de interações psicologicamente prejudiciais entre servidores do Gabinete do Xerife e membros da comunidade.⁶⁸ Esses sistemas também podem ser eficazes na mudança de comportamentos perigosos de condução e na redução de colisões.⁶⁹

No entanto, a fiscalização automatizada pode gerar preocupações relacionadas à privacidade e à vigilância.⁷⁰ A maioria das câmeras de velocidade utiliza tecnologia de leitura automática de placas, ALPR (Automatic License Plate Reader, leitor automático de placas), capaz de capturar até 1.800 placas por minuto. Agências de segurança pública têm utilizado essa tecnologia ALPR para monitorar comunidades marginalizadas, incluindo comunidades de pessoas negras e pessoas de baixa renda.⁷¹ Empresas de ALPR, que coletam e armazenam dados sensíveis de localização, também vêm sendo acusadas de violar leis estaduais ao compartilhar informações de localização de veículos com agências federais de fiscalização de fronteiras.⁷² Além disso, os contratos que as agências de segurança pública firmam com fornecedores de ALPR não são tornados públicos, impedindo a transparência perante o público.

A fiscalização automatizada também pode agravar disparidades raciais e econômicas na fiscalização de trânsito devido à instalação de câmeras em corredores de alta velocidade que frequentemente se localizam em bairros densamente povoados, com altas proporções de residentes negros e pessoas de baixa renda.⁷³ Conseqüentemente, as multas associadas às autuações automatizadas de trânsito tendem a recair sobre condutores negros e de baixa renda, que podem não ter condições financeiras de arcar com o pagamento da autuação.⁷⁴

Embora a OLEO não tenha conhecimento de planos atuais para expandir o uso da fiscalização automatizada no Condado de King, o Gabinete do Xerife deve exercer cautela quanto à ampliação da fiscalização automatizada devido a limitações orçamentárias, bem como às preocupações listadas acima.

Outras preocupações relacionadas à fiscalização automatizada incluem o fato de que as multas são excessivas e orientadas à arrecadação e que a fiscalização automatizada não aborda as causas fundamentais das condições perigosas de trânsito.⁷⁵ Pesquisas mostram que melhorias no desenho viário podem ser mais eficazes para aumentar a segurança no trânsito (por exemplo, a instalação de rotatórias no lugar de semáforos ou placas de parada reduz em 75% os acidentes que causam ferimentos).⁷⁶

4.1 O Gabinete do Xerife não deve avançar com qualquer nova ou adicional fiscalização automatizada até que um estudo de viabilidade e equidade possa demonstrar um caminho para mitigar preocupações relacionadas à privacidade e à equidade.

Diante das evidências de que a fiscalização automatizada pode impor encargos desproporcionais a populações de baixa renda e comunidades racializadas,⁷⁷ a OLEO recomenda que Condado de King realize pesquisas adicionais antes de expandir a fiscalização automatizada, como a instalação de câmeras adicionais, o uso ampliado de câmeras existentes (por exemplo, utilizar uma câmera já instalada em zona escolar fora dos horários e finalidades atuais de uso) ou a adoção de novos tipos de tecnologia de fiscalização automatizada em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife. O estudo de viabilidade e equidade deve examinar: Quais comunidades enfrentam níveis desproporcionais de preocupações relacionadas à segurança no trânsito, como excesso de velocidade e infrações de sinal vermelho, e que, portanto, se beneficiariam mais da fiscalização automatizada

- a. Se os recursos financeiros podem ser utilizados de forma eficaz para enfrentar ou melhorar o desenho viário, em vez da fiscalização automatizada;
- b. Se o aumento do uso de câmeras teria impactos raciais desiguais em no Condado de King;
- c. A eficácia das câmeras atualmente em uso na jurisdição do Gabinete do Xerife para melhorar a segurança no trânsito, a métrica de sucesso não deve ser a geração de receita nem o número de autuações emitidas;
- d. O uso atual da arrecadação, as preocupações com privacidade e os impactos sobre a equidade da fiscalização automatizada existente na jurisdição do Gabinete do Xerife;
- e. As práticas de compartilhamento de dados entre jurisdições e agências federais de aplicação da lei;
- f. Como empresas privadas ou contratadas e seus softwares são utilizados, incluindo práticas de compartilhamento de dados; e
- g. Procedimentos de uso e armazenamento de dados.
- h. Procedimentos de uso e armazenamento de dados.

O estudo de viabilidade e equidade deve ser conduzido por uma agência independente do Gabinete do Xerife e desenvolvido em parceria com comunidades locais em toda a jurisdição do Gabinete do Xerife, para garantir que as populações impactadas tenham ampla oportunidade de fornecer comentários e contribuições ao longo de todo o processo.

4.2 Quaisquer planos futuros para implementar fiscalização automatizada adicional devem ser orientados pela comunidade ne ter como objetivo abordar as causas raiz das preocupações relacionadas à segurança no trânsito.

A OLEO recomenda que quaisquer iniciativas para adotar medidas de fiscalização automatizada sejam realizadas em parceria com as comunidades. Se, após a conclusão e publicação de um estudo de viabilidade e equidade, o Gabinete do Xerife e seus parceiros de governo local planejarem adotar fiscalização automatizada adicional, os membros da comunidade devem participar plenamente das decisões sobre a localização das câmeras de fiscalização automatizada e das estratégias de fiscalização, incluindo penalidades, para garantir que o programa priorize questões de segurança no trânsito.

Qualquer programa futuro de fiscalização automatizada deve buscar minimizar as consequências prejudiciais das penalidades financeiras associadas à fiscalização automatizada que não abordam as causas fundamentais das preocupações com a segurança no trânsito. As jurisdições devem considerar:

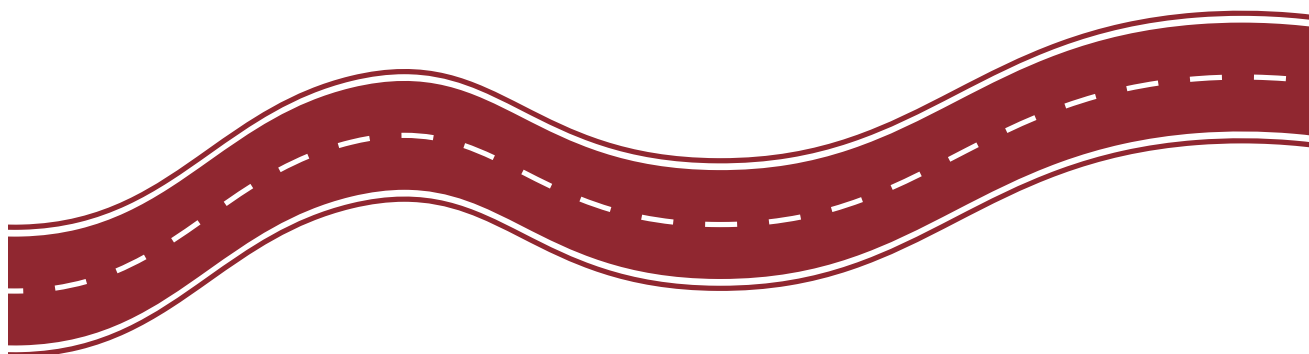
- a. Possíveis programas-piloto para autuações que não imponham penalidades pecuniárias e que, em vez disso, utilizem advertências por um período determinado;
- b. Os valores das multas e as opções de pagamento (por exemplo, multas baseadas na renda ou planos de pagamento sem custo), bem como as alternativas que serão utilizadas (por exemplo, autuações condicionadas à correção ou opções de serviço comunitário); e
- c. Como garantir que qualquer receita gerada pela fiscalização automatizada seja reinvestida em melhorias de desenho viário e de infraestrutura de segurança no trânsito identificadas pela comunidade.

Conclusão

Os parceiros da OLEO apontaram a segurança no trânsito e a fiscalização como uma das principais preocupações das pessoas que vivem, trabalham e dirigem em Condado de King. Considerando que as abordagens de trânsito são as interações mais comuns entre o público e as forças de segurança, é extremamente importante que o Gabinete do Xerife disponha de políticas e procedimentos claros de fiscalização de trânsito que respondam às necessidades da comunidade.⁷⁸

Em 2022, o Gabinete do Auditor realizou uma auditoria das práticas de fiscalização de trânsito do Gabinete do Xerife.⁷⁹ O relatório constatou que a agência carece de diretrizes estratégicas para a fiscalização de trânsito e não coleta dados abrangentes sobre abordagens de trânsito. As informações coletadas ao longo da fase de engajamento comunitário da OLEO confirmam essas constatações.

A OLEO e seus parceiros elaboraram recomendações adicionais para a estratégia de fiscalização de trânsito do Gabinete do Xerife, com o objetivo de melhorar a segurança no trânsito, promover práticas de fiscalização equitativas e incentivar a coleta adequada de dados. Após apresentar as recomendações ao Conselho do Condado de King (King County Council) e ao Gabinete do Xerife, a OLEO planeja monitorar a implementação das recomendações, para que seus parceiros e as comunidades de Condado de King permaneçam informados sobre as medidas adotadas para melhorar a segurança no trânsito e as práticas de fiscalização em todo o condado.⁸⁰



Notas finais

- 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 Análise do OLEO de "Dados CAD 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalhes em arquivo com os autores.
- 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 Análise do OLEO de "Dados CAD 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalhes em arquivo com os autores.
- 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 Pessoal do King County Sheriff's Office, entrevistas com o OLEO, fevereiro-abril de 2025.
- 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 Análise do OLEO de "Dados CAD 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalhes em arquivo com os autores.
- 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 Análise do OLEO dos "Dados CAD 2020-2024" e "Dados IAPRO 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalhes em arquivo com os autores.
- 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/>

Notas finais *continuação*

- [public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-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://inpejournal.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>.

Notas finais *continuação*

- 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 Pessoal do King County Sheriff’s Office, correspondência por e-mail com o OLEO, 18 de abril de 2025.
- 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>.

Notas finais *continuação*

- 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.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 Pessoal do King County Sheriff’s Office, entrevista com o OLEO, 5 de fevereiro de 2025.
- 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.fcpc.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.fcpc.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