

# Контроль за соблюдением правил дорожного движения

*Изменение методов работы офиса шерифа в целях повышения безопасности дорожного движения*

**Подготовлено в сотрудничестве с:**

Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, а также при участии Washington for Black Lives — проекта Washington Community Alliance

**Ноябрь 2025 года**



**King County**

**O L E O**

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

# Контроль за соблюдением правил дорожного движения

Изменение методов работы офиса шерифа в целях повышения безопасности дорожного движения

## Содержание

Краткое изложение основных положений .....	3
Введение .....	5
Состояние безопасности дорожного движения и правоприменительной практики в округе King.....	8
Этап взаимодействия с сообществом.....	8
Методы работы офиса шерифа.....	9
Разработка рекомендаций в области политики .....	10
Рекомендации.....	11
Рекомендация 1 .....	12
Рекомендация 2 .....	15
Рекомендация 3 .....	17
Рекомендация 4 .....	20
Заключение.....	22
Примечания .....	23

### Отчет подготовил (-а):

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter и Katy Kirschner

**В сотрудничестве с:** Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, а также при участии Washington for Black Lives — проекта Washington Community Alliance



EASTSIDE  
FOR ALL



People  
Power  
Washington

Transportation  
Choices



WASHINGTON FOR  
BLACK  
LIVES

### Редактор отчета:

Liz Dop



# O L E O

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

**King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) осуществляет независимый надзор за деятельностью офиса шерифа (Sheriff's Office).** Мы проводим объективные проверки и независимые расследования, а также разрабатываем основанные на доказательствах рекомендации в области политики, сформированные с учетом мнения сообщества и принципов справедливости. Для подготовки этих рекомендаций OLEO взаимодействует и сотрудничает с организациями, действующими на уровне сообществ.

### Контактная информация OLEO

☎ Телефон: 206-263-8870

✉ Адрес эл. почты: [OLEO@kingcounty.gov](mailto:OLEO@kingcounty.gov)

🌐 Веб-сайт: [kingcounty.gov/OLEO](http://kingcounty.gov/OLEO)

**Примечание о данных:** По возможности OLEO использует данные, относящиеся непосредственно к округу King, с целью обеспечения точности, актуальности и релевантности результатов исследования. В случаях, когда данные на уровне округа недоступны, OLEO опирается на данные на уровне штата или на национальном уровне для обоснования исследовательских выводов.

**Доступны альтернативные форматы.**

Позвоните по телефону 206-263-8870 или воспользуйтесь линией ТТУ: 711.

# Краткое изложение основных положений

## Настоящий отчет: подход и процесс формирования политики с участием сообщества

В настоящем отчете OLEO совместно с партнерами из числа сообществ анализирует методы обеспечения соблюдения правил дорожного движения, применяемые офисом шерифа, и формулирует четыре рекомендации, направленные на разработку более ориентированной на данные, справедливой и сосредоточенной на безопасности стратегии правоприменения в сфере дорожного движения.

Данный отчет является первым проектом OLEO в рамках политики, основанной на участии сообщества, и был подготовлен в сотрудничестве с Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, а также при участии Washington for Black Lives — проекта Washington Community Alliance.<sup>a</sup>

В целях подготовки отчета OLEO и его партнеры собрали мнения пользователей дорог округа King относительно угроз дорожной безопасности и приоритетов в сфере правоприменения. Кроме того, OLEO провел интервью с сотрудниками офиса шерифа для более глубокого понимания действующих политик и методов работы в области контроля за соблюдением правил дорожного движения. OLEO также проанализировал данные офиса шерифа о правоприменительной деятельности в сфере дорожного движения за период 2020–2024 гг., чтобы получить более полное представление о текущей ситуации в округе King, а также изучил национальные лучшие практики и подходы к формированию политики в сопоставимых юрисдикциях. Все результаты исследований были представлены партнерам OLEO. Четыре рекомендации, основанные на участии сообщества и изложенные в настоящем отчете, были разработаны в сотрудничестве с партнерами OLEO и одобрены всеми участниками проекта.

## Состояние безопасности дорожного движения и правоприменительной практики

Несмотря на то что офис шерифа определяет безопасность дорожного движения как один из приоритетов, у ведомства отсутствует единая комплексная стратегия контроля за соблюдением правил дорожного движения. Вместо этого правоприменение во многом остается на усмотрение отдельных заместителей шерифа, что приводит к фрагментарному подходу к контролю за дорожным движением. Офис шерифа также не использует данные на постоянной основе для информирования правоприменительной деятельности во всех своих подразделениях и не собирает полные данные по всем остановкам транспортных средств. В результате офис шерифа не располагает возможностью оценить эффективность применяемых мер контроля за соблюдением правил дорожного движения или определить пути их улучшения. Кроме того, поскольку офис шерифа не собирает демографическую информацию, связанную с остановками транспортных средств, он не может оценить, осуществляется ли правоприменение в сфере дорожного движения на справедливой основе либо приводит ли оно к возникновению неравенств.

Анализ OLEO показал, что немногим более половины (52 %) остановок транспортных средств, осуществленных офисом шерифа в период с 2020 по 2024 год, были связаны с нарушениями правил дорожного движения, которые не представляли очевидного риска причинения вреда ни самим водителям, ни другим лицам, например с просроченной регистрацией транспортного средства или неисправным задним фонарем. **Выводы OLEO свидетельствуют о наличии значительного потенциала для более эффективного использования офисом шерифа ограниченных ресурсов и смещения акцента в сторону приоритизации стратегий контроля за соблюдением правил дорожного движения, основанных на данных и ориентированных на безопасность.**

Правозащитники в штате Washington и по всей стране призывают сосредоточить ресурсы правоохранительных органов на снижении смертности на дорогах, одновременно устраняя расовые и экономические неравенства, возникающие в результате традиционных методов контроля за соблюдением правил дорожного движения. Исследования показывают, что остановки транспортных средств в Соединенных Штатах несоразмерно затрагивают представителей расовых меньшинств и сообщества с низким уровнем дохода. OLEO и его партнеры сформировали рекомендации, представленные в настоящем отчете, с целью устранения неравенств в сфере контроля за соблюдением правил дорожного движения и повышения безопасности дорожного движения для всех пользователей дорог округа King.

<sup>a</sup> Дополнительную информацию о процессе организации руководства сообществом можно найти здесь.

## Рекомендации

**1.**

**Пересмотреть нормативно-методические указания с целью приоритизации правоприменения в отношении нарушений правил дорожного движения, связанных с безопасностью, ограничения остановок транспортных средств, не связанных с вопросами безопасности, а также формирования общеагентской стратегии контроля за соблюдением правил дорожного движения, основанной на данных.**

- 1.1 Приоритизировать остановки транспортных средств, связанные с вопросами безопасности.
- 1.2 Ограничить остановки транспортных средств, не связанные с вопросами безопасности.
- 1.3 Предоставлять заместителям шерифа методические рекомендации, основанные на данных, для повышения безопасности дорожного движения.
- 1.4 Отдавать приоритет непенищенциарным мерам, направленным на устранение коренных причин нарушений правил дорожного движения.

**2.**

**Ограничить объем вопросов, задаваемых водителям, и запретить проведение досмотров на основании согласия во время остановок транспортных средств с целью защиты прав водителей и сокращения расовых диспропорций в сфере правоприменения.**

- 2.1 Обязать заместителей шерифа ограничивать вопросы, задаваемые во время остановки транспортного средства, первоначальной причиной ее проведения.
- 2.2 Обязать заместителей шерифа незамедлительно информировать водителя о причине остановки при первом контакте.
- 2.3 Запретить проведение «досмотров на основании согласия» во время остановок транспортных средств.

**3.**

**Обеспечить сбор данных по всем остановкам транспортных средств, включая демографические данные, а также внедрить лучшие практики сбора, хранения и анализа данных для повышения прозрачности и подотчетности.**

- 3.1 Осуществлять сбор и анализ данных по всем остановкам транспортных средств.
- 3.2 Осуществлять сбор и анализ демографических данных, связанных с остановками транспортных средств.
- 3.3 Оптимизировать практики сбора данных.

**4.**

**В случае рассмотрения офисом шерифа возможности расширения автоматизированного контроля за соблюдением правил дорожного движения округу King следует в первоочередном порядке инициировать проведение независимого исследования осуществимости и справедливости, а также обеспечить всестороннее вовлечение сообществ при оценке потенциального внедрения автоматизированного правоприменения.**

- 4.1 Офису шерифа не следует инициировать внедрение новых или дополнительных мер автоматизированного правоприменения до тех пор, пока исследование осуществимости и справедливости не продемонстрирует пути снижения рисков, связанных с конфиденциальностью и вопросами справедливости.
- 4.2 Любые будущие планы по внедрению дополнительных мер автоматизированного правоприменения должны формироваться при активном участии сообщества и быть направлены на устранение коренных причин проблем безопасности дорожного движения.

## Введение

### В последние годы усилилась общественная адвокация в сфере безопасности дорожного движения на фоне тревожных тенденций роста смертности на дорогах

Дорожно-транспортные происшествия являются одной из ведущих причин смертности в Соединенных Штатах. На общенациональном уровне число смертельных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий значительно возросло в период пандемии COVID-19. Несмотря на то что в последние годы на национальном уровне отмечаются незначительные улучшения показателей смертности, связанной с дорожным движением, в штате Washington прогресс был более медленным: в 2023 году уровень смертности на дорогах достиг 33-летнего максимума. В округе King наблюдались схожие тенденции: в период с 2020 по 2024 год в юрисдикции офиса шерифа было зафиксировано 118 дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом.<sup>b</sup>

В период пандемии COVID-19 многие юрисдикции сократили объем мероприятий по контролю за соблюдением правил дорожного движения в связи с уменьшением транспортного потока, а также рекомендациями специалистов в области общественного здравоохранения по ограничению личных контактов. Контроль за соблюдением правил дорожного движения в округе King развивался по аналогичной траектории: количество остановок транспортных средств сокращалось в период с 2020 по 2022 год, после чего увеличилось на 40 % в период с 2023 по 2024 год.

Несмотря на это сокращение, остановки транспортных средств по-прежнему остаются наиболее распространенной формой взаимодействия между населением и заместителями шерифа округа King, при этом в период с 2020 по 2024 год заместителями шерифа было инициировано более 87 000 остановок транспортных средств. Вместе с тем последствия таких остановок распределяются неравномерно. Исследования на национальном уровне неоднократно демонстрировали наличие устойчивых расовых предвзятостей и практик профилирования при проведении остановок и досмотров транспортных средств, а также несоразмерное воздействие на сообщества с низким уровнем дохода.

**Рекордный за 33 года уровень смертности на дорогах**



### В 2024 году количество остановок транспортных средств, осуществленных офисом шерифа, увеличилось по сравнению с предыдущими четырьмя годами



<sup>b</sup> «Юрисдикция офиса шерифа» относится к дорогам, находящимся на обслуживании округа в неинкорпорированной части округа King, а также к дорогам в пределах городов, работающих по контракту: Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish и Woodinville. В юрисдикцию офиса шерифа также входят King County Airport, а также агентства Metro и Sound Transit.

На уровне штата Washington и на национальном уровне правозащитники и разработчики политики работают над внедрением инновационных решений, направленных на повышение безопасности дорожного движения при одновременном сокращении ненадлежащего правоприменения в сфере дорожного движения, усугубляющего расовые и экономические неравенства. На протяжении длительного времени указывалось, что правоприменение в отношении незначительных нарушений правил дорожного движения не приводит к повышению безопасности на дорогах, исторически применялось непропорционально в отношении расовых меньшинств и малообеспеченных сообществ, а также отвлекало ресурсы от реагирования на более серьезные нарушения, такие как управление транспортным средством в состоянии опьянения, отвлеченное вождение, несоблюдение требований по использованию ремней безопасности и превышение скорости, которые являются основными причинами смертности на дорогах. По мере расширения возможностей правоохранительных органов по использованию данных открываются дополнительные возможности для сотрудничества с экспертами в сфере безопасности дорожного движения с целью более точной концентрации правоприменительных мер на наиболее значимых рисках. Новые технологии (при корректном применении и при участии сообщества) способны снизить нагрузку на ресурсы правоохранительных органов и способствовать повышению безопасности дорожного движения. В совокупности современные исследования и инновационные подходы, применяемые в сопоставимых юрисдикциях, создают перспективные условия для минимизации потенциального вреда традиционных методов контроля за соблюдением правил дорожного движения и повышения общей безопасности на дорогах.

## Отчет аудитора округа King о безопасности дорожного движения

Офис аудитора округа King (далее — «Офис аудитора» (Auditor's Office)) в 2022 году провел аудит стратегий и методов работы офиса шерифа в сфере контроля за соблюдением правил дорожного движения. В отчете установлено, что у ведомства отсутствует единая комплексная стратегия правоприменения в указанной сфере, а также что не проводится оценка того, соответствуют ли правоприменительные действия заместителей шерифа целям ведомства и способствуют ли они повышению безопасности дорожного движения. В результате подходы к правоприменению существенно различаются в пределах юрисдикции офиса шерифа. Кроме того, офис шерифа не осуществляет систематический сбор данных об остановках транспортных средств и не анализирует наличие возможных неравенств в практике их проведения. На основании ограниченного массива имеющихся данных офис аудитора установил, что белые сотрудники с большей вероятностью применяли силу в отношении темнокожих водителей по сравнению с водителями других расовых групп.

По итогам проведенного аудита офис аудитора выдвинул три рекомендации в адрес офиса шерифа. По состоянию на момент публикации настоящего отчета ни одна из указанных рекомендаций реализована не была.



### Рекомендация 1

«Офису шерифа округа King следует определить цели правоприменения в сфере дорожного движения, разработать и внедрить стратегии их достижения, а также использовать данные для отслеживания прогресса на пути к общей цели повышения безопасности.»

### Рекомендация 2

Офису шерифа округа King следует координировать свои действия с руководителями неинкорпорированных территорий, контрактными партнерами и подразделением Road Services Департамента местных услуг (Department of Local Services Road Services Division) округа King, чтобы обеспечить согласованность целей и стратегий в сфере безопасности дорожного движения с целями округа.

### Рекомендация 3

Офису шерифа округа King следует осуществлять сбор воспринимаемых демографических данных по каждой остановке транспортного средства независимо от цели остановки или ее результата».



[Ознакомиться с полным текстом отчета здесь.](#)

## OLEO и его партнеры сотрудничают в рамках процесса формирования политики с участием сообщества

Учитывая активизацию общественной адвокации на федеральном и региональном уровнях, а также тревожные тенденции роста смертности на дорогах, OLEO и его партнеры поставили перед собой задачу оценить и усовершенствовать подход офиса шерифа к контролю за соблюдением правил дорожного движения. В настоящем отчете представлены четыре рекомендации, разработанные в рамках Процесса формирования политики с участием сообщества, реализуемого OLEO, который объединил несколько общественных организаций в рамках совместной работы.

Партнеры OLEO выбрали контроль за соблюдением правил дорожного движения в качестве ключевой темы данного проекта из перечня пяти возможных направлений политики. Проект в сфере дорожного правоприменения реализовывался в течение одного года и осуществлялся при участии пяти общественных организаций: [Congolese Integration Network](#), [Eastside for All](#), [People Power Washington](#), [Transportation Choices Coalition](#) и [Washington for Black Lives](#) — проекта [Washington Community Alliance](#). OLEO на регулярной основе проводил встречи с этими партнерами для представления и обсуждения результатов исследований, касающихся текущих методов работы офиса шерифа, национальных лучших практик, а также возможных рекомендаций. Кроме того, OLEO взаимодействовал с сотрудниками офиса шерифа и проанализировал имеющиеся данные о правоприменительной деятельности в сфере дорожного движения. После рассмотрения предложенных рекомендаций и соответствующих исследований партнеры OLEO проголосовали за включение четырех рекомендаций, представленных в настоящем отчете. Все четыре рекомендации получили единогласную поддержку со стороны общественных организаций, сотрудничавших с OLEO.

## Хронология

### 2024

#### СЕНТЯБРЬ

Проведены стартовые встречи с партнерами (Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition и Washington for Black Lives — проект Washington Community Alliance).

#### ОКТЯБРЬ

Партнеры выбрали правоприменение в сфере дорожного движения в качестве приоритетного направления политического проекта.

#### НОЯБРЬ

Этап внешнего взаимодействия: OLEO провел встречи с офисом аудитора округа King для обсуждения результатов аудита и статуса выполнения рекомендаций. Партнеры начали распространение опроса по безопасности дорожного движения и правоприменительной практике.

#### ДЕКАБРЬ

Congolese Integration Network и Washington for Black Lives провели очные сессии общественного диалога (listening sessions).

### 2025

#### ЯНВАРЬ

Опрос был закрыт после получения 187 ответов.

#### ФЕВРАЛЬ-АПРЕЛЬ

Исследовательский этап: проведены информационные интервью с сотрудниками офиса шерифа в различных юрисдикциях. Получены и проанализированы данные по правоприменению в сфере дорожного движения, предоставленные офисом шерифа.

#### АПРЕЛЬ

Результаты исследования и варианты политических решений представлены партнерам. Организация Eastside for All присоединилась к проекту в качестве общественного партнера.

#### МАЙ

Проведены рабочие встречи с партнерами для разработки политических рекомендаций.

#### ИЮЛЬ

Утверждены окончательные политические рекомендации.

#### АВГУСТ-НОЯБРЬ

Подготовлен и окончательно доработан отчет. Итоговый проект отчета был направлен в офис шерифа для рассмотрения.

# Состояние безопасности дорожного движения и правоприменительной практики в округе King

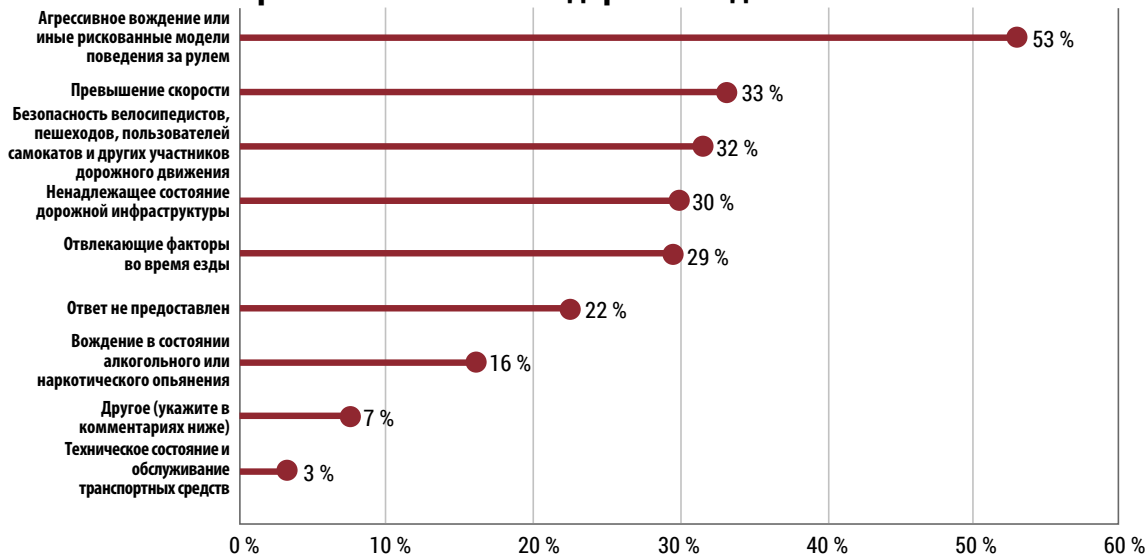


## Взаимодействие с сообществом: восприятие безопасности дорожного движения и правоприменительной практики

После определения безопасности дорожного движения и правоприменительной практики в качестве ключевого направления проекта OLEO и его партнеры приступили к работе с сообществом с целью понять, как жители округа King, которые здесь живут, работают и передвигаются на транспорте, воспринимают данную тему. Все партнеры OLEO приняли участие в этапе взаимодействия с сообществом, либо распространяя опрос, либо проводя очные сессии для сбора мнений.

Опрос, разработанный в сотрудничестве с партнерами OLEO, проводился в период с 18 ноября 2024 г. по 7 января 2025 г. и собрал в общей сложности 187 ответов. Все вопросы были необязательными и включали сочетание вопросов со шкалой Ликерта и вопросов с открытым ответом.<sup>c</sup> Опрос проводился онлайн, при этом респонденты могли проходить его анонимно. OLEO распространил опрос среди своих партнеров, которые, в свою очередь, делились им через собственные сети, а также среди всех городов, заключивших договоры на обслуживание с офисом шерифа, и через информационный бюллетень для неинкорпорированных территорий округа King (King County's Unincorporated Area Newsletter).

### Респонденты отнесли агрессивное вождение, превышение скорости, а также безопасность участников дорожного движения, не использующих автомобили, к числу основных проблем безопасности дорожного движения



Большинство респондентов составили белые женщины без инвалидности, которые не используют в быту язык, отличный от английского. Такая выборка не отражает всего разнообразия сообществ округа King, что ограничивает репрезентативность результатов опроса. Вместе с тем, с учетом указанных ограничений, анализ OLEO позволил получить важные выводы относительно ключевых проблем безопасности дорожного движения с точки зрения пользователей дорог. Во-первых, респонденты назвали агрессивное вождение, превышение скорости, а также безопасность участников дорожного движения, не использующих автомобили, своими основными поводами для беспокойства. Во-вторых, примерно треть опрошенных высказалась за ужесточение ограничений на проведение досмотров транспортных средств во время остановок. При этом 12 % респондентов подчеркнули, что остановки должны осуществляться исключительно по обоснованным причинам, связанным с обеспечением безопасности, а 15 % указали, что сотрудники правоохранительных органов не

<sup>c</sup> Шкала Ликерта представляет собой рейтинговую систему, используемую для оценки чувств, установок и восприятия респондентов, при которой участникам предлагается выбрать ответ из заданного диапазона (например, от «полностью не согласен (-на)» до «полностью согласен (-на)»).

должны задавать вопросы, выходящие за рамки первоначальной причины остановки, либо осуществлять так называемые предлоговые остановки.<sup>d</sup>

В целях расширения взаимодействия с сообществами в рамках данного проекта две партнерские организации — Congolese Integration Network и Washington for Black Lives, проект Washington Community Alliance, — провели очные сессии слушаний для обсуждения вопросов опроса в групповом формате. Это позволило людям, не имеющим технологического доступа к онлайн-опросу либо нуждающимся в переводческих услугах, поделиться своими взглядами и опытом. Несколько таких сессий состоялось в конце ноября и начале декабря 2024 года. При этом демографический состав участников сессий слушаний заметно отличался от состава респондентов опроса. Congolese Integration Network преимущественно работает с беженцами и иммигрантами из стран Африки к югу от Сахары. Кроме того, Washington for Black Lives провела отдельную сессию слушаний для одиноких чернокожих отцов.

**Участники сессий слушаний в целом подтвердили основные опасения, высказанные респондентами опроса, также указывая на агрессивное и отвлекающее вождение, а также превышение скорости как ключевые угрозы безопасности дорожного движения.** Вместе с тем часть информации, полученной в ходе слушаний, противоречила результатам опроса. Так, если респонденты опроса выражали заинтересованность в усилении присутствия правоохранительных органов в своих районах, то участники сессий слушаний делились ощущениями страха по отношению к правоохранительным органам и высказывали стремление сократить количество взаимодействий с их представителями.

## Текущие методы работы офиса шерифа

В целях получения дополнительного контекста относительно действующих политик и методов работы офиса шерифа OLEO провел серию интервью с сотрудниками офиса шерифа, представляющими различные уровни должностей, направления ответственности и географические подразделения. Кроме того, представители OLEO участвовали в совместных патрульных поездках с заместителями шерифа, специализирующимися на контроле за соблюдением правил дорожного движения. Результаты этих обсуждений показали, что, несмотря на то что безопасность дорожного движения была обозначена как один из приоритетов деятельности ведомства на 2025 год, офис шерифа не располагает четкой и единой общеагентской стратегией в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Практики правоприменения в значительной степени зависят от усмотрения отдельных заместителей шерифа и существенно различаются между контрактными городами и неинкорпорированными территориями округа King.

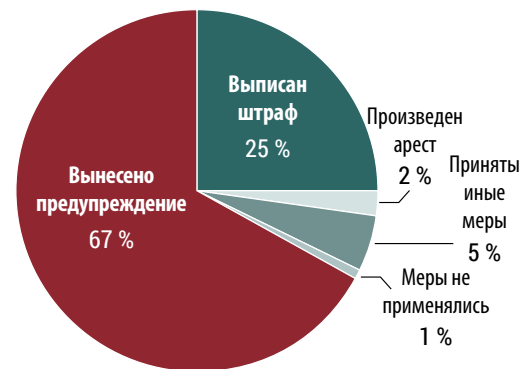
Отсутствие комплексной стратегии или четких руководящих принципов в сфере контроля за соблюдением правил дорожного движения вызывает серьезные опасения. **В частности, в условиях, когда правоприменение осуществляется преимущественно по усмотрению отдельных сотрудников, ведомство не может гарантировать, что жители и посетители округа King получают последовательное и справедливое отношение.** При отсутствии надлежащих процедур сбора данных офис шерифа также лишен возможности отслеживать конкретные модели поведения, влияющие на безопасность дорожного движения, а также связанные с ними правоприменительные меры на территории всего округа King. Эти выводы согласуются с результатами аудита методов работы офиса шерифа, проведенного офисом аудитора округа King в 2022 году.

Для более глубокого анализа текущих методов работы офиса шерифа и в развитие выводов отчета офиса аудитора за 2022 год OLEO проанализировал данные об остановках транспортных средств за период с 2020 по 2024 год. Анализ OLEO показал, что за указанный период сотрудники офиса шерифа осуществили приблизительно 112 219 правоприменительных действий, связанных с дорожным движением и парковкой,<sup>e</sup> включая 87 167 остановок транспортных средств. В течение этого же периода две из каждых трех остановок транспортных средств завершались вынесением предупреждения. Примерно в 25 % случаев заместители шерифа оформляли штрафное постановление. Лишь незначительное количество остановок (около 2 %) заканчивались задержанием.

<sup>d</sup> Предлоговая остановка — это остановка лица сотрудником правоохранительных органов за незначительное нарушение с намерением провести досмотр или расследовать более серьезное преступление. Большинство досмотров, проводимых во время остановок транспортных средств, осуществляется не на основании судебного ордера или наличия достаточных оснований для досмотра, а на основании согласия водителя.

<sup>e</sup> Данная оценка основана на анализе OLEO количества записей о правоприменительных действиях, связанных с дорожным движением, в системе CAD (Computer Aided Dispatch, компьютеризированный диспетчерский учет) офиса шерифа. Одна запись в системе CAD может в отдельных случаях включать несколько правоприменительных действий, в связи с чем приведенная оценка может занижать фактические показатели.

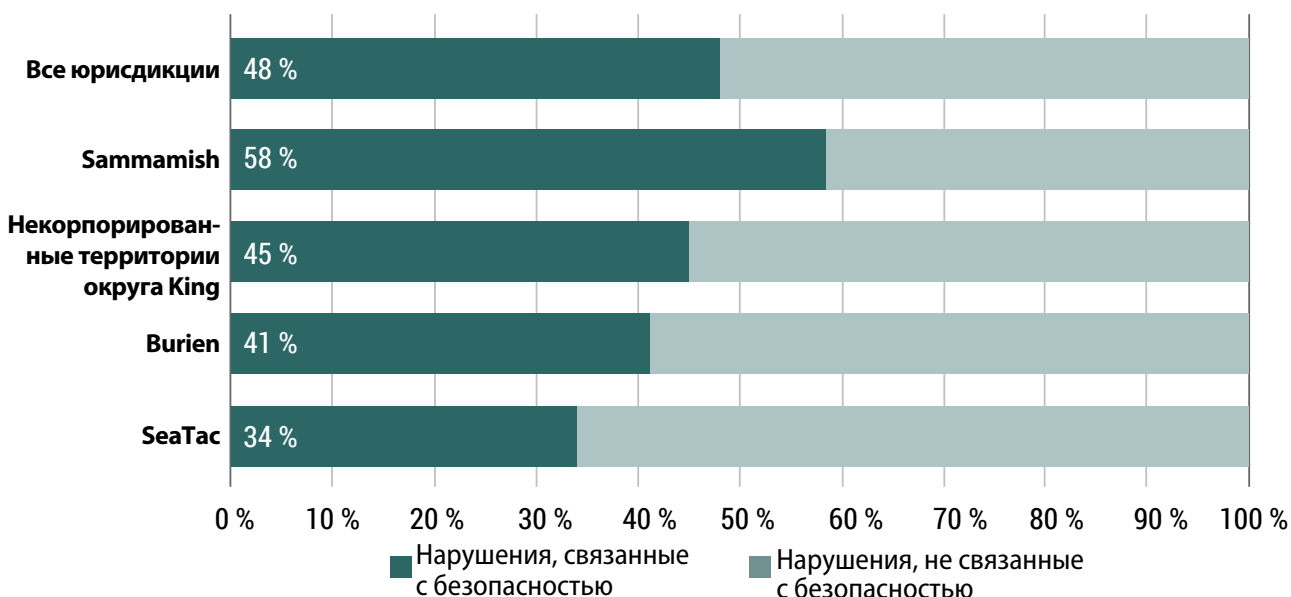
## Результаты остановок транспортных средств в округе King, 2020-2024 гг.



OLEO проанализировал, как часто остановки транспортных средств осуществлялись в связи с нарушениями, представляющими угрозу безопасности, при которых водитель создавал идентифицируемый риск причинения вреда себе или другим лицам, по сравнению с остановками, связанными с нарушениями, не представляющими угрозы безопасности. При рассмотрении всех мер правоприменения в сфере дорожного движения и парковки было установлено, что остановки, связанные с нарушениями, не относящимися к безопасности, составили 52 % всех правоприменительных действий, осуществленных заместителями офиса шерифа.

Наибольший объем правоприменительной деятельности в сфере дорожного движения в пределах юрисдикции офиса шерифа был зафиксирован на неинкорпорированных территориях округа King, а также в городах Burien, SeaTac и Sammamish. В городе SeaTac лишь 34 % остановок транспортных средств были связаны с нарушениями, представляющими угрозу безопасности, тогда как в Sammamish этот показатель достигал почти 60 %.

### Сравнение нарушений ПДД, связанных и не связанных с безопасностью, в округе King, 2020-2024 гг.



В период с 2020 по 2024 год сотрудники офиса шерифа применяли силу в ходе 41 остановки транспортных средств, что составляет менее 0,01 % от общего числа остановок. Несмотря на ограниченный объем выборки, анализ выявил важные закономерности. Так, в указанный период 3 из 4 гражданских лиц, в отношении которых применялась сила, были мужчинами. Кроме того, несмотря на то что чернокожие жители составляют 7 % населения округа King, чернокожие водители были вовлечены в 30 % случаев остановок с применением силы, что вызывает обеспокоенность возможным несоразмерным применением силы в отношении этой группы водителей.

### Разработка рекомендаций в области политики

Опираясь на имеющийся контекст и понимание текущих проблем на дорогах округа King, OLEO изучил национальные исследования и лучшие практики, направленные на повышение безопасности дорожного движения, а также вопросы расовых и экономических неравенств в сфере правоприменения и оценки инициатив в области безопасности дорожного движения и контроля за соблюдением правил в сопоставимых юрисдикциях. В следующем разделе настоящего отчета представлены ключевые выводы данного исследования. Потенциальные варианты политики, направленные на решение выявленных проблем, были отнесены к четырем основным категориям: изменение политики в части принятия решений в сфере контроля за соблюдением правил дорожного движения; автоматизированное правоприменение; гражданизация дорожного правоприменения;<sup>f</sup> а также совершенствование практик сбора данных и проведения аудита для формирования стратегий контроля за соблюдением правил дорожного движения. OLEO представил результаты данного анализа своим партнерам, которые определили изложенные ниже рекомендации по политике в качестве предложений для направления в офис шерифа.

<sup>f</sup> Гражданизация означает использование невооруженного гражданского персонала для реагирования на нарушения правил дорожного движения вместо вооруженных сотрудников правоохранительных органов. OLEO и его партнеры рассмотрели исследования и инициативы, связанные с гражданизацией, однако по итогам анализа приняли решение не включать рекомендацию по гражданизации в настоящий отчет.

## Рекомендации

Следующие четыре рекомендации были разработаны в сотрудничестве с партнерами OLEO с целью повышения безопасности дорожного движения на территории округа King.



1.

Пересмотреть нормативно-методические указания с целью приоритизации правоприменения в отношении нарушений правил дорожного движения, связанных с безопасностью, ограничения остановок транспортных средств, не связанных с вопросами безопасности, а также формирования общеагентской стратегии контроля за соблюдением правил дорожного движения, основанной на данных.

2.

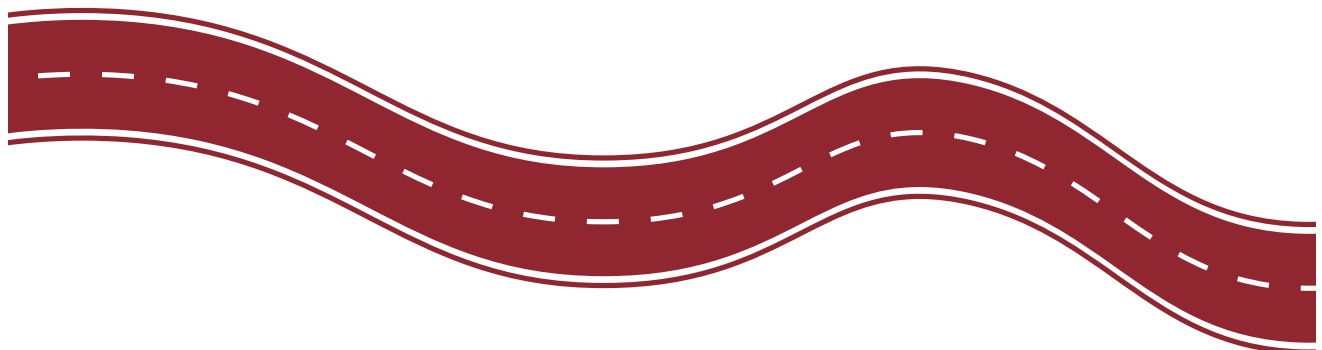
Ограничить объем вопросов, задаваемых водителям, и запретить проведение досмотров на основании согласия во время остановок транспортных средств с целью защиты прав водителей и сокращения расовых диспропорций в сфере правоприменения.

3.

Обеспечить сбор данных по всем остановкам транспортных средств, включая демографические данные, а также внедрить лучшие практики сбора, хранения и анализа данных для повышения прозрачности и подотчетности.

4.

В случае рассмотрения офисом шерифа возможности расширения автоматизированного контроля за соблюдением правил дорожного движения округу King следует в первоочередном порядке инициировать проведение независимого исследования осуществимости и справедливости, а также обеспечить всестороннее вовлечение сообществ при оценке потенциального внедрения автоматизированного правоприменения.



## Рекомендация 1

**Пересмотреть нормативно-методические указания с целью приоритизации правоприменения в отношении нарушений правил дорожного движения, связанных с безопасностью, ограничения остановок транспортных средств, не связанных с вопросами безопасности, а также формирования общеагентской стратегии контроля за соблюдением правил дорожного движения, основанной на данных.**



Правозащитные организации в штате Washington и по всей стране призывают уделять приоритетное внимание остановкам транспортных средств, связанным с вопросами безопасности, и ограничивать остановки за нарушения, представляющие низкий риск для безопасности участников дорожного движения. В условиях роста числа смертельных дорожно-транспортных происшествий и травм, связанных с дорожным движением, на уровне штата остро необходим обновленный фокус правоприменения на основных причинах дорожно-транспортной смертности, включая управление транспортным средством в состоянии опьянения, отвлеченное вождение, использование ремней безопасности и превышение скорости. Ограничение остановок за незначительные нарушения может способствовать повышению безопасности дорожного движения, восстановлению доверия со стороны сообществ, снижению риска возникновения диспропорций в сфере правоприменения, а также уменьшению чрезмерной финансовой нагрузки на сообщества.

На национальном уровне негативные последствия, связанные с остановками транспортных средств, распределяются неравномерно. Водители из числа чернокожего населения чаще, чем белые водители, подвергаются остановкам, а чернокожие и латиноамериканские водители с большей вероятностью подвергаются досмотрам, получают штрафы, подвергаются арестам и даже погибают во время остановок транспортных средств. При этом отсутствуют доказательства различий в характере вождения между этими группами. Несмотря на это, чернокожие водители чаще останавливаются за незначительные или не связанные с безопасностью нарушения.<sup>9</sup> Реформы политики, направленные на ограничение остановок за нарушения, не связанные с безопасностью, нацелены на сокращение диспропорций в сфере дорожного правоприменения путем предоставления сотрудникам четких ориентиров, позволяющих сосредоточить усилия на нарушениях, связанных с безопасностью, и ограничить практики, такие как так называемые остановки под предлогом. Так, в 2022 году городской совет Philadelphia запретил остановки транспортных средств за отдельные незначительные нарушения, не связанные с безопасностью. После внедрения данной меры количество остановок чернокожих мужчин за незначительные нарушения сократилось на 54 %, что способствовало корректировке задокументированной практики непропорционального правоприменения в Philadelphia. Аналогичным образом, после того как начальник полиции Harold Medlock в Fayetteville, North Carolina, поручил сосредоточить усилия правоприменения на наиболее значимых угрозах безопасности дорожного движения и прекратить остановки за незначительные нарушения, не связанные с безопасностью, в городе было зафиксировано снижение расовых диспропорций при остановках транспортных средств, а также уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий, травм и смертельных случаев без влияния на уровень преступности, не связанной с дорожным движением.

Решения в сфере дорожного правоприменения в округе King в значительной степени остаются на усмотрение каждого отдельного заместителя шерифа, что приводит к фрагментарному подходу к обеспечению безопасности дорожного движения в пределах юрисдикции офиса шерифа. Как отмечается в отчете офиса аудитора за 2022 год, офис шерифа не предоставляет стратегических ориентиров в сфере дорожного правоприменения, а при отсутствии четко определенных показателей и целей ведомство не располагает достаточными инструментами для обеспечения достижения результатов, связанных с безопасностью. Рекомендации OLEO направлены на внедрение стратегии дорожного правоприменения, основанной на данных, которая позволяет эффективно направлять ограниченные ресурсы ведомства на решение наиболее значимых проблем безопасности дорожного движения и снижать потенциальный физический, психологический и экономический вред, связанный с остановками транспортных средств.

<sup>9</sup> OLEO не имеет доступа к полным демографическим данным, касающимся остановок транспортных средств в округе King. Согласно отчету офиса аудитора за 2022 год, офис шерифа не располагает демографическими данными, необходимыми для анализа расовых диспропорций в сфере дорожного правоприменения. В настоящее время демографическая информация, собираемая офисом шерифа, является непоследовательной и ненадежной. В связи с этим в настоящем отчете анализ расовых диспропорций в дорожном правоприменении основан на данных национального уровня. См. Auditor's Office, "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 Приоритизировать остановки транспортных средств, связанные с вопросами безопасности.

В нормативно-методических документах следует прямо указать, что заместители шерифа могут останавливать или задерживать водителя с целью правоприменения исключительно в случаях следующих нарушений правил дорожного движения, связанных с безопасностью.<sup>h</sup>

- a. Любое нарушение уголовного законодательства
- b. Любое нарушение, совершенное в движении (нарушение, допущенное водителем во время движения транспортного средства, включая, в частности, опасное вождение или превышение скорости)<sup>i</sup>
  - i. При этом заместителям шерифа не следует принимать меры правоприменения за управление транспортным средством с приостановленным или аннулированным водительским удостоверением, если приостановление или аннулирование было обусловлено исключительно следующими причинами:
    - финансовыми причинами;
    - нарушением, совершенным в другом штате, которое не являлось бы основанием для приостановления или аннулирования водительского удостоверения в штате Washington;
    - штрафами или уведомлениями о правонарушениях, повлекшими приостановление водительского удостоверения начинающего водителя.<sup>j</sup>
- c. Любое нарушение требований об использовании ремней безопасности или иных удерживающих устройств
- d. Нарушение обязанности водителя уступить дорогу или остановиться для транспортных средств с включенными проблесковыми маячками, сигналами остановки или сиренами<sup>k</sup>

Нормативные документы также должны предусматривать, что остановки транспортных средств за нарушения, связанные с техническим состоянием оборудования, допускаются только в случаях, когда такие нарушения создают серьезный риск для безопасности водителя либо других участников дорожного движения, либо осуществляются с целью предоставления водителю разъяснений или информации о получении ваучеров на ремонт. Нарушения, связанные с техническим состоянием оборудования, достигающие уровня серьезного риска для безопасности водителя или других участников дорожного движения, «означают, что с учетом совокупности обстоятельств объективный наблюдатель может обоснованно прийти к выводу, что соответствующее нарушение технического состояния оборудования способно привести к дорожно-транспортному происшествию либо причинению вреда водителю, другим лицам или транспортным средствам, находящимся поблизости. [К таким нарушениям могут относиться]... отсутствие или неисправность задних фонарей, фар или стоп-сигналов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости; треснувшее лобовое стекло, ухудшающее способность водителя видеть дорогу; либо поврежденная или волочащаяся выхлопная система».

Настоящая рекомендация не должна рассматриваться как ограничивающая право офиса шерифа принимать меры по изъятию транспортного средства в случаях, когда его техническое состояние является дефектным таким образом, что создает непосредственную угрозу столкновения либо причинения вреда водителю или другим участникам дорожного движения.

## 1.2 Ограничить остановки транспортных средств, не связанные с вопросами безопасности.

Политика офиса шерифа должна быть обновлена таким образом, чтобы запретить инициирование остановок транспортных средств за нарушения, не связанные с безопасностью, за исключением случаев, когда нарушение связано с отсутствием номерного знака у транспортного средства либо когда номерной знак не соответствует зарегистрированной марке, модели, году выпуска или цвету транспортного средства, что необходимо для обеспечения возможности содействия офисом шерифа в розыске угнанных автомобилей. Под нарушениями, не связанными с безопасностью, понимаются

<sup>h</sup> Структура и содержание данной рекомендации разработаны на основе проекта законопроекта Палаты представителей № 1512 (2025).

<sup>i</sup> Для получения полного определения и перечня норм законодательства о транспортных средствах, нарушение которых квалифицируется как «движущееся нарушение», см. WAC (Washington Administrative Code, Административный кодекс штата Washington) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

<sup>j</sup> См. RCW (Revised Code of Washington, Свод законов штата Washington с изменениями и дополнениями) 46.20.342(1)(c)(ii), (v) или (vii) в редакции проекта законопроекта законопроекта, внесенного палатой представителей 1512(2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190).

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

административные нарушения, касающиеся страхования, лицензирования, прохождения инспекции и регистрации, а также нарушения, связанные с техническим состоянием оборудования, которые не представляют серьезного риска для безопасности водителя или других участников дорожного движения. Юрисдикции по всей стране уже внедрили аналогичные подходы, ограничив право сотрудников инициировать остановки за незначительные нарушения. Так, в Philadelphia, San Francisco и Virginia сотрудники не вправе инициировать остановки транспортных средств за следующие нарушения: просроченная регистрация транспортного средства (с учетом различных льготных периодов), неисправные световые приборы (если при этом не отключены все световые приборы), а также предметы, подвешенные к зеркалу заднего вида. В других юрисдикциях к незначительным нарушениям, в частности, относятся:

- a. затемнение стекол и наличие наклеек;
- b. перенос или изменение расположения номерных знаков;
- c. эксплуатация неисправного оборудования;
- d. управление транспортным средством с превышением допустимого количества пассажиров;
- e. незначительные дефекты бампера.

### 1.3 Предоставлять заместителям шерифа методические рекомендации, основанные на данных, для повышения безопасности дорожного движения.

Офису шерифа следует формализовать практику использования новых источников данных, включая данные муниципальных транспортных ведомств, для разработки стратегий правоприменения и обеспечения направления ресурсов на решение наиболее значимых проблем безопасности дорожного движения. В ходе интервью, проведенных OLEO, сотрудники офиса шерифа сообщали об использовании имеющихся данных для целевого правоприменения на перекрестках и участках дорог с высоким уровнем нарушений, связанных с безопасностью, таких как превышение скорости или проезд на запрещающий сигнал светофора. Вместе с тем данный подход применяется в рамках ведомства непоследовательно и во многом зависит от индивидуальной инициативы отдельных сотрудников. В ходе тех же интервью сотрудники офиса шерифа также отмечали потенциал межведомственного взаимодействия с инженерами по организации дорожного движения и городскими планировщиками с целью использования данных для устранения проблем дорожного проектирования, способствующих формированию небезопасных условий дорожного движения.

Руководству офиса шерифа следует и далее использовать данные из различных источников, включая данные по безопасности дорожного движения, обращения членов сообщества и исторические данные о правоприменении, для формирования стратегий правоприменения и координации общеагентских усилий по оценке практик правоприменения и их влияния на показатели безопасности дорожного движения. Обеспечение заместителей шерифа четкими, основанными на данных методическими указаниями позволит снизить влияние субъективных факторов на решения в сфере правоприменения и будет способствовать укреплению доверия со стороны сообщества.

### 1.4 Отдавать приоритет непенитенциарным мерам, направленным на устранение коренных причин нарушений правил дорожного движения.

Офису шерифа следует рассматривать нарушения, не связанные с безопасностью, с применением непенитенциарных мер, направленных на устранение первопричин таких нарушений, а не на усугубление проблем, с которыми может сталкиваться водитель. Например, если водитель не устранил неисправность заднего фонаря по причине ограниченных финансовых возможностей, оформление штрафа и наложение денежного взыскания лишь увеличивают финансовую нагрузку и могут дополнительно отсрочить устранение самого нарушения. Хорошо задокументировано, что одни лишь штрафы и сборы не являются эффективным инструментом предотвращения нежелательного поведения и при этом непропорционально негативно сказываются на лицах с низким уровнем дохода.

В 2024 году полиция Burien, являющаяся контрактным подразделением офиса шерифа, провела 145 проверок детских автокресел и за счет государственного гранта приобрела 45 автокресел для передачи семьям, находящимся в трудной жизненной ситуации. OLEO рекомендует офису шерифа продолжать реализацию программ, предусматривающих применение непенитенциарных мер и направленных на обеспечение водителей необходимым оборудованием для безопасного участия в дорожном движении.

## Рекомендация 2

**Ограничить объем вопросов, задаваемых водителям, и запретить проведение досмотров на основании согласия во время остановок транспортных средств с целью защиты прав водителей и сокращения расовых диспропорций в сфере правоприменения.**



Ограничение объема вопросов, которые заместитель шерифа вправе задавать в ходе остановки транспортного средства, а также ограничение возможности запрашивать согласие водителя на досмотр автомобиля позволяют более эффективно направлять ограниченные ресурсы офиса шерифа на пресечение нарушений, связанных с безопасностью дорожного движения, и одновременно снижать расовые диспропорции в сфере дорожного правоприменения. Несмотря на то что вопросы широкого следственного характера и так называемые «досмотры на основании согласия» являются законными, они тесно связаны с практиками принуждения и правоприменения, основанными на предвзятости. Так, Департамент полиции San Francisco прямо указал целью сокращения проблемных предлогов остановок в качестве обоснования недавних изменений политики, ограничивающих перечень вопросов, которые сотрудники могут задавать в ходе остановок транспортных средств. В то время как многие юрисдикции реформируют практику досмотров на основании согласия, Scotland полностью запретила их применение в связи с чрезмерно высоким уровнем использования и непропорциональным воздействием на молодежь из рабочих слоев населения. После введения запрета в Scotland доля результативных досмотров, в ходе которых обнаруживалось похищенное имущество или наркотические вещества, увеличилась, а уровень преступности продемонстрировал тенденцию к снижению.

Досмотры на основании согласия вызывают особую обеспокоенность ввиду их широкого распространения. В отличие от иных видов досмотра,<sup>1</sup> такой досмотр не требует от правоохранительных органов соблюдения стандарта доказывания и не предполагает наличия достаточных оснований или уверенности в совершении преступления. Решение о запросе согласия полностью остается на усмотрение конкретного заместителя шерифа и формально зависит от согласия лица, в отношении которого проводится досмотр.

Несмотря на свое наименование, исследователи и правозащитники указывают, что «досмотры на основании согласия фактически редко являются добровольными». Даже в случаях, когда право отказаться от досмотра разъяснено и формально понято, согласие, данное представителю власти, не эквивалентно свободному и добровольному волеизъявлению. Во многих ситуациях водители соглашались на досмотр из соображений самосохранения, осознавая, что не могут просто покинуть место остановки и что отказ может повлечь иные негативные последствия. Кроме того, уязвимые группы населения, включая детей и лиц с интеллектуальными нарушениями, чаще отказываются от своих законных прав, поскольку в большей степени подвержены влиянию представителей власти и реже способны полностью осознать возможные последствия своего согласия.

Национальные данные также свидетельствуют о том, что досмотры на основании согласия непропорционально часто применяются в отношении водителей из числа расовых меньшинств и в подавляющем большинстве случаев не приводят к обнаружению запрещенных предметов. Несмотря на то что транспортные средства чернокожих водителей досматриваются чаще, показатели выявления запрещенных предметов у них сопоставимы либо ниже, чем у белых водителей. Анализ данных об остановках также показал, что порог применения досмотров в отношении чернокожих и латиноамериканских водителей ниже, чем в отношении белых водителей. Хотя некоторые представители правоохранительных органов утверждают, что досмотры на основании согласия являются важным инструментом расследования, исследования показывают, что такие досмотры реже приводят к обнаружению запрещенных предметов по сравнению с досмотрами, основанными на наличии достаточных правовых оснований,<sup>m</sup> и что между практикой их применения и уровнем насильственной преступности отсутствует статистически значимая связь.

Несмотря на многочисленные и существенные опасения, связанные с данной практикой, офис шерифа в настоящее время регулярно проводит досмотры на основании согласия, когда они признаются «законными и обоснованными», при этом такие досмотры не учитываются и не фиксируются систематически в форме, доступной

<sup>1</sup> При проведении досмотров на основании судебного ордера, наличия вероятной причины или обоснованного подозрения применяется «стандарт доказывания», то есть определенный уровень доказательств, который правоохранительные органы обязаны соблюсти для проведения досмотра. Это устанавливает единый порог и закрепляет полномочия правоохранительных органов при вмешательстве в право, гарантированное Четвертой поправкой к Конституции США, — право на защиту от необоснованных обысков и досмотров.

<sup>m</sup> Данное исследование показывает, что досмотры, проводимые на основании согласия, менее эффективны, чем досмотры, требующие более высокого стандарта доказывания. При этом OLEO также отмечает, что досмотры, основанные на вероятной причине без судебного ордера, были запрещены в штате Washington решением Верховного суда штата по делу *umama Washington npomue Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

для анализа или общественной прозрачности. Аналогичным образом, при отсутствии дополнительных политик и обучающих механизмов, регулирующих вопросы и поведение сотрудников во время остановок транспортных средств, заместители шерифа могут прибегать к проблемным следственным тактикам, что подрывает доверие и наносит ущерб отношениям с сообществами.

## **2.1 Обязать заместителей шерифа ограничивать вопросы, задаваемые во время остановки транспортного средства, первоначальной причиной ее проведения.**

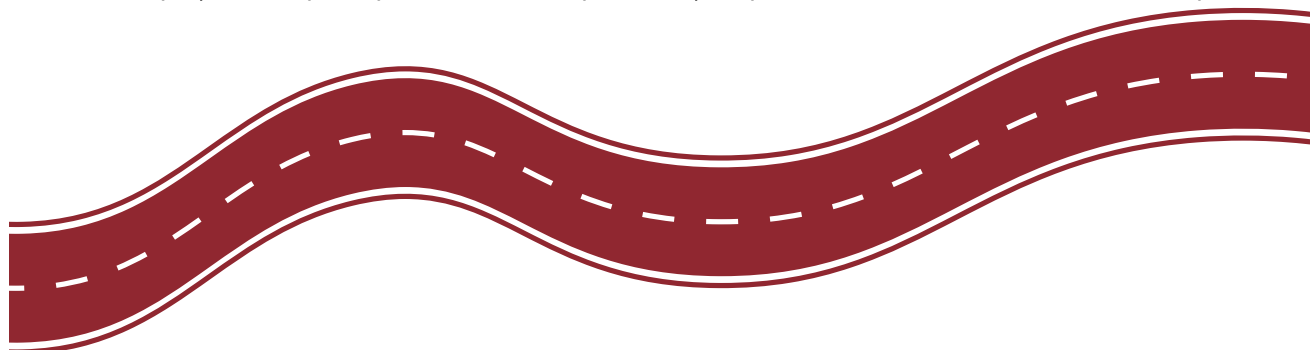
Офису шерифа следует обеспечить, чтобы остановки транспортных средств были направлены на пресечение конкретных нарушений правил дорожного движения, связанных с безопасностью, и не использовались в качестве универсального инструмента расследования. Ограничение круга вопросов в ходе остановки рамками причины ее проведения позволяет сосредоточить действия заместителей шерифа на реагировании на опасное поведение на дороге, что способствует повышению безопасности дорожного движения и информированию водителей. При этом формулировки политики должны четко предусматривать, что при наличии у заместителя шерифа обоснованных подозрений в том, что преступная деятельность имела место, осуществляется в настоящий момент или может произойти, он вправе продолжить проведение дополнительных следственных действий. Данная рекомендация направлена на ограничение так называемых предлогов остановок, которые, согласно данным национальных исследований, непропорционально часто применяются в отношении чернокожих водителей. Ограничение объема вопросов не должно препятствовать тому, чтобы заместитель шерифа проинформировал водителя о дополнительных либо нескольких нарушениях правил дорожного движения, связанных с безопасностью, которые могли быть совершены. Аналогичным образом, оно не должно препятствовать разъяснению водителю характера нарушения, не связанного с безопасностью, либо предоставлению информации о возможности получения ремонтного ваучера.

## **2.2 Обязать заместителей шерифа незамедлительно информировать водителя о причине остановки при первом контакте.**

Нормативно-методические указания должны устанавливать требование к четкой, понятной и своевременной коммуникации с самого начала остановки транспортного средства с целью содействия взаимопониманию между заместителями шерифа и водителями, а также укрепления отношений между правоохранительными органами и сообществом. Начало остановки транспортного средства с соблюдением принципов уважения и прозрачности соответствует приверженности Офиса шерифа принципам процессуальной справедливости и, как подтверждено исследованиями, способствует формированию доверия со стороны членов сообщества. Хорошо задокументировано, что действия сотрудников правоохранительных органов, осуществляемые в соответствии с принципами процессуальной справедливости, повышают уровень добровольного соблюдения требований со стороны водителей, способствуют сотрудничеству и помогают снизить вероятность эскалации ситуации в ходе остановки транспортного средства.

## **2.3 Запретить проведение «досмотров на основании согласия» во время остановок транспортных средств.**

OLEO рекомендует офису шерифа прекратить практику проведения досмотров транспортных средств на основании согласия во время остановок. Данная практика вызывает ряд серьезных опасений, включая элементы принуждения, расовые диспропорции при проведении досмотров, а также отсутствие четкого стандарта доказывания, необходимого для их осуществления. Несмотря на то что проведение досмотров на основании согласия формально является законным, исследователи указывают, что такие досмотры по своей сути не могут считаться по-настоящему добровольными. С учетом указанных существенных рисков, а также отсутствия у офиса шерифа единой стратегии и систематизированных данных, позволяющих оценить влияние досмотров на основании согласия на результаты правоприменения, OLEO рекомендует приостановить использование данной практики.



## Рекомендация 3

**Обеспечить сбор данных по всем остановкам транспортных средств, включая демографические данные, а также внедрить лучшие практики сбора, хранения и анализа данных для повышения прозрачности и подотчетности.**



Совершенствование практик сбора данных позволит офису шерифа проводить системный анализ эффективности, справедливости и возможных отклонений в действиях заместителей шерифа, а также будет способствовать формированию единой общеагентской стратегии, направленной на повышение безопасности дорожного движения. Несмотря на то что данные являются важнейшим инструментом для улучшения безопасности дорожного движения в пределах юрисдикции офиса шерифа, их практическая ценность напрямую зависит от качества, полноты и возможности последующего анализа. На национальном уровне правозащитные организации разработали подходы к сбору аналитически пригодных данных по всем остановкам транспортных средств, одновременно снижая избыточную административную нагрузку на сотрудников правоохранительных органов. В настоящее время, хотя офис шерифа и собирает определенную информацию о дорожных остановках, эти данные остаются неполными, не всегда общедоступными и недостаточно удобными для аналитической обработки. Обеспечение публичной доступности данных имеет принципиальное значение, поскольку высококачественные и детализированные данные способствуют укреплению доверия со стороны общественности и средств массовой информации к правоохранительным органам, повышают качество оценки проводимой политики и формируют надежную основу для разработки и корректировки стратегических решений.

### 3.1 Осуществлять сбор и анализ данных по всем остановкам транспортных средств.

Офису шерифа следует обеспечивать фиксацию всех остановок транспортных средств независимо от их исхода, а также систематический сбор данных о лицах, участвующих в каждой остановке, с целью повышения качества документирования процедур правоприменения в сфере дорожного движения. Сотрудники офиса шерифа высказывали обеспокоенность тем, что расширение требований к сбору данных во время остановок может снизить готовность заместителей шерифа инициировать такие остановки. Вместе с тем административную нагрузку на сотрудников возможно существенно сократить за счет использования выпадающих меню, упрощающих выбор данных в системе компьютеризированного диспетчерского учета (CAD). Кроме того, сбор данных по всем остановкам транспортных средств в долгосрочной перспективе позволит снизить административную нагрузку за счет получения более точного понимания распределения ресурсов, а также определить, каким образом офис шерифа может развивать и оптимизировать ресурсы в сфере дорожного правоприменения для достижения наибольшего эффекта в области безопасности дорожного движения. К остановкам транспортных средств относятся, в том числе, остановки:

- осуществляемые в образовательных целях;
- при которых выносятся устное предупреждение;
- осуществляемые в связи с дорожными блокпостами или контрольно-пропускными пунктами, созданными офисом шерифа либо укомплектованными его сотрудниками;
- при которых выносятся официальное предупреждение;
- при которых выписывается штраф;
- при которых производится арест.

Данные, собираемые по всем остановкам транспортных средств, должны включать:

- причину инициирования остановки;
- результат остановки (например, разъяснительная беседа, устное предупреждение, официальное предупреждение, штраф, арест и т. п.);
- время и место остановки;

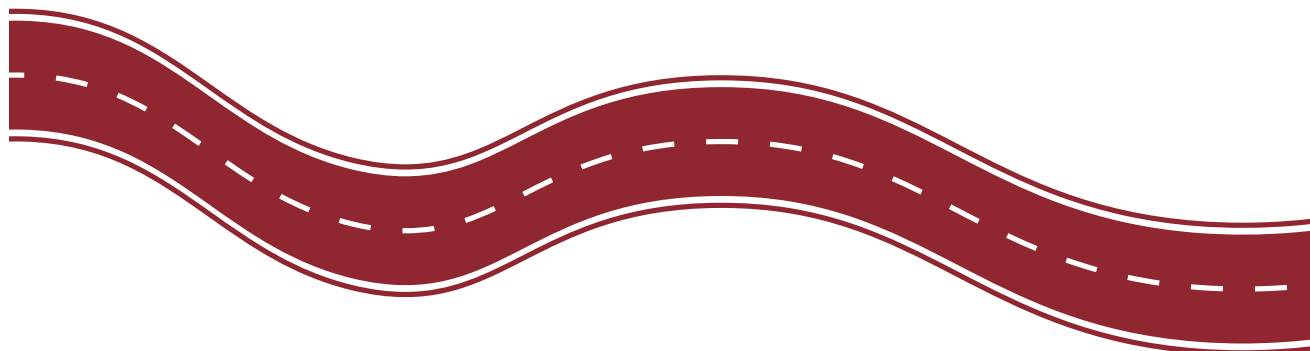
- d. сведения о сотрудниках, участвовавших в остановке, включая:
  - i. демографические характеристики (раса, пол, возраст);
  - ii. служебные характеристики (звание, стаж службы);
- e. действия, предпринятые заместителем шерифа в ходе остановки, включая:
  - i. сведения о том, был ли человек выведен из транспортного средства, применялся ли физический контакт, задержание у обочины, надевание наручников либо использование служебной собаки;
  - ii. информацию о том, проводился ли досмотр и по какой причине;
  - iii. результат досмотра (обнаружение запрещенных предметов, оружия, похищенного имущества, денежных средств либо отсутствие находок и т. д.);
  - iv. описание изъятого имущества;
  - v. сведения о применении силы.

### 3.2 Осуществлять сбор и анализ демографических данных, связанных с остановками транспортных средств.

Для оценки того, оказывают ли и в какой степени практики дорожного правоприменения Офиса шерифа различное воздействие на сообщества округа King, демографическая информация должна собираться по всем остановкам транспортных средств. В отчете офиса аудитора за 2022 год указано, что «офис шерифа не осуществляет систематический сбор и анализ демографических данных, связанных с остановками транспортных средств, в рамках своей операционной деятельности. В результате офис шерифа не располагает возможностью выявлять и оценивать потенциальные диспропорции в сфере дорожного правоприменения». В связи с этим офис аудитора рекомендовал обеспечивать сбор воспринимаемых демографических данных по каждой остановке транспортного средства независимо от цели остановки и ее результата.

Сотрудники офиса шерифа высказывали сомнения и дискомфорт в отношении документирования воспринимаемых демографических характеристик во время остановок транспортных средств. Среди основных опасений назывались возможная неточность данных, практическая сложность их сбора, а также риск нарушения взаимного доверия между заместителями шерифа и водителями. Вместе с тем, согласно рекомендациям Министерства юстиции США (U.S. Department of Justice), наилучшей практикой считается фиксация именно восприятия сотрудником идентичности лица, поскольку именно такое восприятие может приводить к расовому профилированию или предвзятости по отношению к человеку, вне зависимости от фактической точности этого восприятия.

OLEO поддерживает и подтверждает рекомендацию о том, чтобы офис шерифа осуществлял сбор воспринимаемых демографических данных при всех остановках транспортных средств. При этом заместителям шерифа не следует запрашивать у остановленных лиц информацию для самоидентификации по соответствующим характеристикам.



Данная рекомендация основана на Законе штата California о предотвращении расового и идентификационного профилирования (California's Racial and Identity Profiling Act) 2015 года, направленном на сокращение практик расового профилирования в правоохранительной деятельности. В California сотрудники правоохранительных органов обязаны собирать воспринимаемые демографические данные при всех остановках транспортных средств и пешеходов. Собираемые демографические данные должны включать:

- a. воспринимаемую заместителем шерифа расу или этническую принадлежность остановленного лица (лиц),<sup>п</sup> пол, сексуальную ориентацию,<sup>о</sup> возраст, наличие инвалидности и уровень владения английским языком;
- b. информацию о том, выглядит ли остановленное лицо как находящееся в состоянии психического или поведенческого кризиса;
- c. расу или этническую принадлежность заместителя шерифа и продолжительность его службы.<sup>р</sup>

### 3.3 Оптимизировать практики сбора данных.

Поскольку офис шерифа в настоящее время обновляет программное обеспечение для работы с данными,<sup>п</sup> OLEO рекомендует воспользоваться этой возможностью для разработки единых стандартных процессов сбора данных во всех используемых программных системах (включая, но не ограничиваясь, CAD, IAPRO, Mark 43 и Sector). Это позволит обеспечить максимально унифицированный ввод данных различными сотрудниками и повысить их качество. Стандартизация процессов сбора данных также расширит аналитические возможности и обеспечит более эффективное использование информации для достижения наибольшего практического эффекта.

- a. Используемое программное обеспечение должно быть согласовано с Руководством по общим приказам офиса шерифа (Sheriff's Office General Orders Manual) с тем, чтобы поля ввода данных соответствовали мерам правоприменения, разрешенным действующей политикой.

<sup>п</sup> OLEO рекомендует, чтобы офис шерифа использовал расовые и этнические категории, применяемые Бюро переписи населения США (U.S. Census Bureau), с тем чтобы полученные данные можно было сопоставлять с другими базами данных, а именно: White, Black and African American, Asian, Native Hawaiian and Pacific Islander; Native American; Hispanic and Latinx, Multiracial. При этом OLEO признает, что данный перечень не в полной мере отражает все расовые и этнические идентичности жителей округа King, и приветствует обратную связь со стороны сообществ для более точного учета этих данных.

<sup>о</sup> Представители ЛГБТК+ сообществ высказывают обоснованные опасения по поводу сбора правоохранительными органами информации о сексуальной ориентации или гендерной идентичности лица в связи с рисками дальнейшей маргинализации и усиления существующих предвзятостей. Вместе с тем, в целях оценки диспропорций и выявления практик профилирования по признаку сексуальной ориентации или гендера, рекомендуется, чтобы сотрудники фиксировали собственное восприятие гендера и сексуальности остановленного лица. Это позволяет формировать массив данных, отражающий представления сотрудника о лице, в отношении которого осуществляется остановка, что, в свою очередь, может выявить признаки профилирования и послужить основанием для необходимых реформ. См. Leonore F. Carpenter and 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, November 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

<sup>р</sup> OLEO рекомендует офису шерифа определить способы хранения данной информации по каждому заместителю шерифа таким образом, чтобы ее не требовалось вручную вводить при каждой остановке транспортного средства. Наилучшей практикой является сбор этой информации с последующим удалением всех персонально идентифицируемых данных, включая имена и номера жетонов; этого можно достичь путем присвоения каждому заместителю шерифа уникального идентификатора. См. Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, and 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 at New York University School of Law, and the California Department of Justice, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

<sup>с</sup> В настоящее время офис шерифа осуществляет переход на новую систему CAD.

<sup>г</sup> Офис шерифа использует несколько программных решений для организации и хранения данных, включая следующие. Система CAD применяется, когда заместители шерифа реагируют на вызовы и выносят предупреждения или выписывают штрафы. IAPRO используется для учета внутренних расследований и случаев применения силы. Mark43 представляет собой базу данных, в которой фиксируется вся информация, собираемая при осуществлении ареста. Отдельно следует отметить, что система Sector, управляемая Washington State Patrol, хранит данные о правоприменении в сфере дорожного движения на уровне штата. В результате данные по одному делу могут храниться одновременно в нескольких программных системах, что делает их анализ сложным и трудоемким.

- b. Данные, касающиеся остановок транспортных средств, должны храниться в одной программной системе с целью упрощения аналитических процессов. Сведения об общем количестве остановок транспортных средств, их примерном местоположении, результатах остановок, а также демографические данные должны быть доступны для публичного ознакомления.
- c. Все заместители шерифа должны проходить регулярное и непрерывное комплексное обучение по использованию инструментов сбора данных, применяемых офисом шерифа.
- d. Офис шерифа должен использовать программное обеспечение, позволяющее автоматически выявлять противоречия и незаполненные поля данных, с целью минимизации ошибок при их сборе и обработке.

## Рекомендация 4

**В случае рассмотрения офисом шерифа возможности расширения автоматизированного контроля за соблюдением правил дорожного движения округу King следует в первоочередном порядке инициировать проведение независимого исследования осуществимости и справедливости, а также обеспечить всестороннее вовлечение сообществ при оценке потенциального внедрения автоматизированного правоприменения.**



Под «автоматизированным правоприменением» понимается стратегия контроля за соблюдением правил дорожного движения, основанная на использовании камер для фиксации номерных знаков транспортных средств, совершающих правонарушения, с последующим направлением предупреждения или штрафного уведомления зарегистрированному владельцу транспортного средства по почте. Наиболее часто такие системы применяются для выявления превышения скорости и проезда на запрещающий сигнал светофора. Вместе с тем на национальном уровне отдельные юрисдикции экспериментируют и с другими формами автоматизированного правоприменения, включая использование камер для выявления отвлеченного вождения. В настоящее время камеры фиксации проезда на красный сигнал используются в пределах юрисдикции офиса шерифа ограниченно и преимущественно в городе Kentmore.

Автоматизированное правоприменение связано как с потенциальными преимуществами, так и с рисками для сотрудников офиса шерифа и членов сообщества. Одним из ключевых преимуществ является сокращение количества остановок транспортных средств, что снижает вероятность опасных ситуаций, а также психологически вредных взаимодействий между сотрудниками правоохранительных органов и жителями округа. Кроме того, автоматизированные меры могут способствовать изменению опасных моделей поведения на дороге и снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

В то же время использование автоматизированного правоприменения вызывает серьезные опасения, связанные с вопросами неприкосновенности частной жизни и надзора. Большинство систем контроля скорости используют ALPR (automatic license plate reader, технология автоматического распознавания номерных знаков) способную фиксировать до 1800 номерных знаков в минуту. Правоохранительные органы применяли такие технологии для мониторинга маргинализированных сообществ, включая сообщества цветных жителей и людей с низкими доходами. Компании, работающие с технологиями ALPR, а также осуществляющие сбор и хранение чувствительных данных о местоположении транспортных средств, также подвергались обвинениям в нарушении законодательства штатов в связи с передачей информации о перемещениях транспортных средств федеральным пограничным правоохранительным органам. Кроме того, контракты, которые правоохранительные органы заключают с поставщиками решений ALPR, как правило, не являются публичными, что препятствует обеспечению прозрачности для общества.

Кроме того, автоматизированное правоприменение может усугублять расовые и экономические диспропорции в сфере дорожного правоприменения. Камеры нередко размещаются в скоростных коридорах, расположенных в густонаселенных районах с высокой долей цветных жителей и людей с низкими доходами. В результате штрафы, связанные с автоматической фиксацией нарушений, с большей вероятностью ложатся на водителей из этих групп, которые могут не иметь финансовой возможности своевременно оплатить штраф.

Несмотря на то что OLEO не располагает информацией о текущих планах по расширению использования автоматизированного правоприменения в округе King, офису шерифа следует проявлять особую осторожность при рассмотрении подобных инициатив с учетом как бюджетных ограничений, так и перечисленных выше рисков. Дополнительные опасения связаны с тем, что штрафы нередко воспринимаются как чрезмерные и ориентированные на пополнение бюджета, а автоматизированное правоприменение не устраняет коренные причины опасных дорожных условий. Исследования показывают, что улучшение проектирования дорожной инфраструктуры может быть более эффективным способом повышения безопасности дорожного движения (например установка круговых развязок вместо светофоров или знаков STOP позволяет сократить количество аварий с травмами до 75 %).

#### **4.1 Офису шерифа не следует инициировать внедрение новых или дополнительных мер автоматизированного правоприменения до тех пор, пока исследование осуществимости и справедливости не продемонстрирует пути снижения рисков, связанных с конфиденциальностью и вопросами справедливости.**

С учетом имеющихся данных, свидетельствующих о том, что автоматизированное правоприменение может непропорционально затрагивать население с низкими доходами и сообщества цветного населения, OLEO рекомендует округу King провести дополнительное исследование до любого расширения практик автоматизированного правоприменения. Такое расширение может включать установку дополнительных камер, более широкое использование уже существующих камер (например, применение камер в школьных зонах за пределами текущих часов или целей их использования), а также внедрение новых видов технологий автоматизированного контроля в пределах юрисдикции офиса шерифа. Исследование осуществимости и справедливости должно, в частности, оценить:

- a. какие сообщества сталкиваются с непропорционально высоким уровнем угроз безопасности дорожного движения, включая превышение скорости и проезд на запрещающий сигнал светофора, и, соответственно, могли бы получить наибольшую пользу от автоматизированного правоприменения;
- b. может ли финансирование быть более эффективно направлено на устранение проблем дорожного проектирования или улучшение инфраструктуры вместо расширения автоматизированного правоприменения;
- c. приведет ли увеличение количества камер к расовым диспропорциям в различных районах округа King;
- d. эффективность уже используемых камер в пределах юрисдикции офиса шерифа с точки зрения повышения безопасности дорожного движения, при этом показателями эффективности не должны служить объем полученных доходов или количество выписанных штрафов;
- e. текущее использование поступлений, риски для конфиденциальности и последствия для справедливости, связанные с действующими мерами автоматизированного правоприменения в пределах юрисдикции офиса шерифа;
- f. практики обмена данными между различными юрисдикциями, а также между местными и федеральными правоохранительными органами;
- g. способы использования частных компаний или подрядчиков и их программного обеспечения, включая их практики обмена данными;
- h. процедуры использования и хранения данных.

Исследование осуществимости и справедливости должно проводиться организацией, независимой от офиса шерифа, и разрабатываться в партнерстве с местными сообществами на всей территории юрисдикции офиса шерифа, чтобы затронутые группы населения имели реальные и достаточные возможности для предоставления обратной связи и участия на всех этапах процесса.

#### **4.2 Любые будущие планы по внедрению дополнительных мер автоматизированного правоприменения должны формироваться при активном участии сообщества и быть направлены на устранение коренных причин проблем безопасности дорожного движения.**

OLEO рекомендует, чтобы любые инициативы по внедрению мер автоматизированного правоприменения реализовывались в партнерстве с сообществами. В случае если по итогам завершения и публикации исследования осуществимости и справедливости офис шерифа и его

партнеры на уровне местных органов власти примут решение о внедрении дополнительных мер автоматизированного правоприменения, представители сообществ должны быть полноценно вовлечены в процесс принятия решений, касающихся размещения камер автоматизированного контроля и выбора стратегий правоприменения, включая меры ответственности, с тем чтобы приоритетом таких программ оставалась безопасность дорожного движения.

Любая будущая программа автоматизированного правоприменения должна быть ориентирована на минимизацию негативных последствий финансовых санкций, связанных с автоматизированным контролем, которые не устраняют коренные причины проблем безопасности дорожного движения. Юрисдикциям рекомендуется рассмотреть следующие меры:

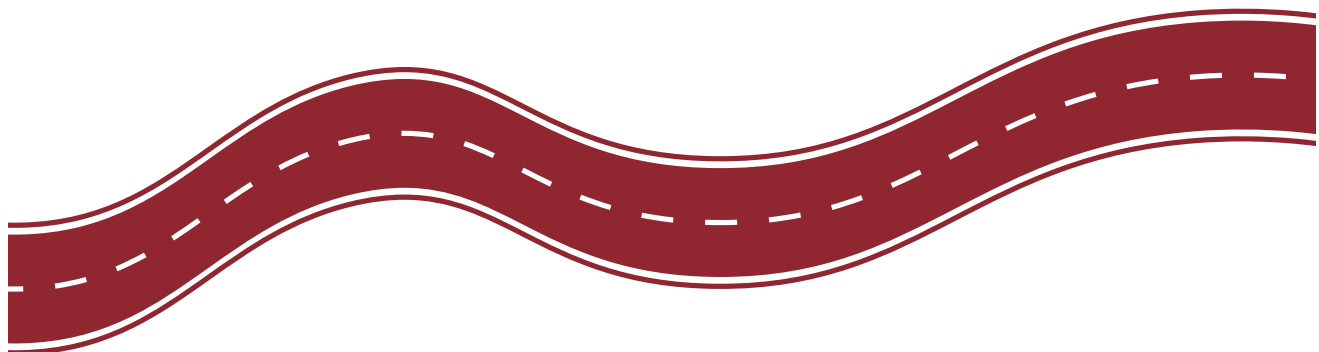
- a. внедрение потенциальных пилотных программ, предусматривающих вынесение постановлений без назначения штрафов и использование предупреждений в течение установленного периода;
- b. пересмотр уровней штрафов и вариантов их уплаты (например, штрафы с учетом дохода или планы оплаты без финансовых издержек), а также альтернативные меры ответственности (например, предписания об устранении нарушения или выполнении общественно полезных работ);
- c. обеспечение того, чтобы любые доходы, полученные в результате автоматизированного правоприменения, направлялись на повторные инвестиции в улучшение дорожной инфраструктуры и реализацию мер по повышению безопасности дорожного движения, определенных при участии сообществ.

## Заключение

Партнеры OLEO определили безопасность дорожного движения и практики дорожного правоприменения как одну из приоритетных проблем для людей, которые живут, работают и передвигаются по округу King. Учитывая, что остановки транспортных средств являются наиболее распространенной формой взаимодействия между населением и правоохранительными органами, наличие четких, последовательных и ориентированных на потребности сообщества политик и процедур в сфере дорожного правоприменения имеет ключевое значение.

В 2022 году офис аудитора провел аудит практик дорожного правоприменения офиса шерифа. В отчете было установлено, что ведомство не располагает стратегическими ориентирами в сфере дорожного правоприменения и не осуществляет систематический и всеобъемлющий сбор данных об остановках транспортных средств. Информация, полученная в ходе этапа общественного взаимодействия OLEO, подтверждает данные выводы.

**OLEO и его партнеры разработали дополнительные рекомендации для стратегии дорожного правоприменения офиса шерифа с целью повышения безопасности дорожного движения, содействия справедливым практикам правоприменения и поощрения надлежащего сбора данных.** После представления рекомендаций Совету округа King (King County Council) и офису шерифа OLEO планирует осуществлять мониторинг их реализации, чтобы партнеры OLEO и сообщества округа King оставались информированными о шагах, предпринимаемых для повышения безопасности дорожного движения и совершенствования практик правоприменения на всей территории округа King.



## Дополнительные примечания

- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al, "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washinton Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC\\_2023-Traffic-Fatalities-press-release\\_May-13-2024.pdf](https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf).
- 4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. <https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/>
- 5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#>
- 6 OLEO анализ документа "Данные CAD за 2020–2024 гг.", 17 апреля 2025 г., сведения о документе с авторами.
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 OLEO анализ документа "Данные CAD за 2020–2024 гг.", 17 апреля 2025 г., сведения о документе с авторами.
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 Персонал King County Sheriff's Office, интервью с февраль–апрель 2025 г.
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 OLEO анализ документа "Данные CAD за 2020–2024 гг.", 17 апреля 2025 г., сведения о документе с авторами.
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 OLEO анализ документа "Данные CAD за 2020–2024 гг." и "Данные IAPro за 2020–2024 гг.", 17 апреля 2025 г., сведения о документе с авторами.
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforga.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>; Emily Roscoe, "Policing

## Примечания (продолжение)

- 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](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](https://leg.wa.gov/bills/2025/1512.pdf).
  - 33 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, [https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](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](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](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](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>.
  - 42 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](https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf).

## Примечания (продолжение)

- 43 Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, American University Law Review, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., “Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature,” Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, American Law University, 72:6, <https://aulawreview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, “Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue,” October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, “The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance,” 2019, The Yale Law Journal, [https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers\\_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y](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 Персонал King County Sheriff’s Office, переписка с, 18 апреля 2025 г.
- 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](https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf).
- 54 Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, “Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America’s Most Egregious Police Practice,” January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pilr>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, “Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442,” July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., “Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops,” September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, “Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance,” 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., “Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots,” March 28, 2022, PNAS, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- 60 Police Executive Research Forum, “What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data,” February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- 61 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 62 Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons 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%2>

## Примечания (продолжение)

- [F%2Fwww.pplic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F](https://www.pplic.org/publication/racial-disparities-in-traffic-stops).
- 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](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](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 Персонал King County Sheriff’s Office, переписка с OLEO, 5 февраля 2025 г.
- 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](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](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