

# Control de tránsito

## *Cambio en las prácticas de la Oficina del Alguacil para mejorar la seguridad vial*

**Elaborado en colaboración con:**

Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, y Washington for Black Lives, un proyecto de Washington Community Alliance

**Noviembre de 2025**



**King County**

**OLEO**

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

# Control de tránsito

*Cambio en las prácticas de la Oficina del Alguacil para mejorar la seguridad vial*

## Índice

Resumen ejecutivo .....	3
Introducción .....	5
El estado de la seguridad vial y el control de tránsito en el condado de King .....	8
Fase de extensión comunitaria.....	8
Prácticas de la Oficina del Alguacil .....	9
Desarrollo de recomendaciones de políticas .	10
Recomendaciones .....	11
Recomendación 1 .....	12
Recomendación 2 .....	15
Recomendación 3 .....	17
Recomendación 4 .....	20
Conclusión .....	22
Notas finales .....	23

### Informe elaborado por:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter y Katy Kirschner

**En colaboración con:** Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition y contribuciones de Washington for Black Lives, un proyecto de Washington Community Alliance



EASTSIDE FOR ALL



People Power Washington

Transportation Choices



WASHINGTON FOR BLACK LIVES

### Informe editado por:

Liz Dop



# OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

La King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) realiza una supervisión independiente de la Oficina del Alguacil (Sheriff's Office). Llevamos a cabo revisiones objetivas e investigaciones independientes, y hacemos recomendaciones de políticas basadas en la evidencia que están guiadas por la comunidad y que se basan en la equidad. Para hacer estas recomendaciones, la OLEO se asocia y colabora con las organizaciones comunitarias.

### Comuníquese con la OLEO

☎ Teléfono: 206-263-8870

✉ Correo electrónico: [OLEO@kingcounty.gov](mailto:OLEO@kingcounty.gov)

🌐 Web: [kingcounty.gov/OLEO](http://kingcounty.gov/OLEO)

**Una nota sobre los datos:** Siempre que sea posible, la OLEO opta por usar datos específicos del condado de King para garantizar la precisión y relevancia de los resultados de las investigaciones. Sin embargo, cuando los datos a nivel del condado no están disponibles, la OLEO se basa en datos a nivel estatal o nacional para fundamentar los resultados de la investigación.

**Hay otros formatos disponibles.**

Llame al 206-263-8870 o TTY: 711.

# Resumen ejecutivo

## En este informe: Enfoque y proceso guiados por la comunidad

En este informe, la OLEO y sus socios comunitarios examinan las prácticas de control de tránsito de la Oficina del Alguacil y emiten cuatro recomendaciones para desarrollar una estrategia de control de tránsito más basada en datos, equitativa y enfocada en la seguridad.

Este informe marca el primer Proyecto de Políticas Guiadas por la Comunidad de la OLEO, elaborado en la colaboración con nuestros socios de la Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition y con las contribuciones de Washington for Black Lives, un proyecto de Washington Community Alliance.<sup>a</sup>

Para fundamentar este informe, la OLEO y sus socios escucharon las opiniones de los usuarios de las carreteras del condado de King y sus prioridades en torno a los peligros del tráfico y las estrategias para el cumplimiento de las leyes. La OLEO también entrevistó al personal de la Oficina del Alguacil para saber más sobre las políticas y prácticas de la agencia en torno al control de tránsito. La OLEO analizó los datos de control de tránsito de la Oficina del Alguacil de 2020 a 2024 para entender mejor el panorama actual del control de tránsito en el condado de King, y examinó las prácticas recomendadas nacionales y los enfoques de políticas en jurisdicciones similares. Todos los resultados de la investigación se presentaron a los socios de la OLEO. Las cuatro recomendaciones guiadas por la comunidad que se incluyen en este informe se elaboraron en colaboración con todos los socios de la OLEO y fueron aprobadas por ellos.

## El estado de la seguridad vial y el control de tránsito

Si bien la Oficina del Alguacil considera la seguridad vial como una prioridad máxima, la agencia no cuenta con una estrategia global para el control de tránsito. En su lugar, la implementación de estas leyes se deja a la discreción de cada agente, lo que da lugar a un enfoque fragmentado. La Oficina del Alguacil no utiliza datos de manera consistente para fundamentar el control de tránsito en todos sus distritos policiales ni recopila datos completos sobre todas las detenciones de tránsito. Esto significa que la Oficina del Alguacil no tiene la capacidad de evaluar si su control de tránsito es eficaz o cómo puede mejorarse. Además, dado que la Oficina del Alguacil no recopila información demográfica relacionada con las detenciones de tránsito, no puede medir si está aplicando las infracciones de tránsito de manera equitativa o si está generando disparidades.

El análisis de la OLEO reveló que un poco más de la mitad (52 %) de las detenciones de tránsito realizados por la Oficina del Alguacil entre 2020 y 2024 se debieron a infracciones de tráfico en las que el conductor no suponía un riesgo identificable de daño para sí mismo o para otros, como tener un permiso de circulación vencido o una luz trasera rota. **Las conclusiones de la OLEO indican que la Oficina del Alguacil tiene una oportunidad significativa para aprovechar sus recursos limitados y cambiar su enfoque para dar prioridad a estrategias de control de tránsito basadas en datos y centradas en la seguridad.**

Defensores en todo Washington y a nivel nacional piden que los recursos de las fuerzas del orden se concentren en reducir las muertes por accidentes de tránsito y, que al mismo tiempo, se aborden las disparidades raciales y económicas derivadas de las prácticas tradicionales de control de tránsito. Algunas investigaciones demuestran que las detenciones de tránsito en Estados Unidos afectan de manera desproporcionada a las personas de color y a las comunidades de bajos ingresos. La OLEO y sus socios elaboraron las recomendaciones de este informe para abordar las disparidades en el control de tránsito y mejorar la seguridad vial para todos los usuarios de las carreteras del condado de King.

<sup>a</sup> [Obtenga más información sobre el proceso del Marco de orientación comunitario aquí.](#)

## Recomendaciones

**1.**

**Revisar las pautas de políticas para dar prioridad a la aplicación de infracciones de tránsito relacionadas con la seguridad, restringir las detenciones de tránsito no relacionadas con la seguridad, y crear una estrategia de control de tránsito basada en datos para toda la agencia.**

- 1.1 Dar prioridad a los controles relacionados con la seguridad.
- 1.2 Restringir las detenciones de tránsito no relacionados con la seguridad.
- 1.3 Proporcionar directrices basadas en datos a los agentes para promover la seguridad vial.
- 1.4 Aplicar medidas no punitivas que aborden las causas fundamentales de las infracciones de tránsito.

**2.**

**Limitar los interrogatorios y prohibir los registros con consentimiento durante las detenciones de tránsito para promover los derechos de los conductores y reducir las disparidades raciales en el cumplimiento de las leyes.**

- 2.1 Solicitar a los agentes que limiten el alcance de sus interrogatorios durante las detenciones de tránsito a la razón principal por la que se inició el control.
- 2.2 Solicitar a los agentes que, desde el primer contacto, informen de inmediato al conductor la razón inicial del control.
- 2.3 Prohibir los “registros con consentimiento” durante las detenciones de tránsito.

**3.**

**Recopilar datos de todas las detenciones de tránsito, incluidos datos demográficos, e implementar las prácticas recomendadas para la recopilación, el almacenamiento y el análisis de datos con el fin de mejorar la transparencia y promover la rendición de cuentas.**

- 3.1 Recopilar y analizar datos de todas las detenciones de tránsito.
- 3.2 Recopilar y analizar datos demográficos de las detenciones de tránsito.
- 3.3 Optimizar las prácticas de recopilación de datos.

**4.**

**Si la Oficina del Alguacil está considerando aumentar el control automatizado de tránsito, el condado de King debería encargar primero un estudio independiente de viabilidad y equidad, y solicitar una fuerte participación de la comunidad en cuanto a la posible implementación de controles automatizados.**

- 4.1 La Oficina del Alguacil no debería aplicar ningún control automatizado, nuevo o adicional, sino hasta que un estudio de viabilidad y equidad pueda demostrar una vía para mitigar las preocupaciones en materia de privacidad y equidad.
- 4.2 Cualquier plan futuro para implementar controles automatizados adicionales debe estar impulsado por la comunidad y tener como objetivo abordar las causas fundamentales de las preocupaciones en materia de seguridad vial.

## Introducción

### Las iniciativas en defensa de la seguridad vial han aumentado en los últimos años, junto con las preocupantes tendencias en cuanto a la mortalidad por accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en Estados Unidos. A nivel nacional, las muertes por accidentes de tránsito se dispararon durante la pandemia de COVID-19, y aunque en los últimos dos años se ha observado una lenta mejora en las muertes por accidentes de tránsito a nivel nacional, el progreso ha sido más lento en el estado de Washington, donde estas muertes alcanzaron su nivel más alto en 33 años en 2023. El condado de King ha experimentado tendencias similares, con 118 accidentes mortales en la jurisdicción de la Oficina del Alguacil entre 2020 y 2024.<sup>b</sup>

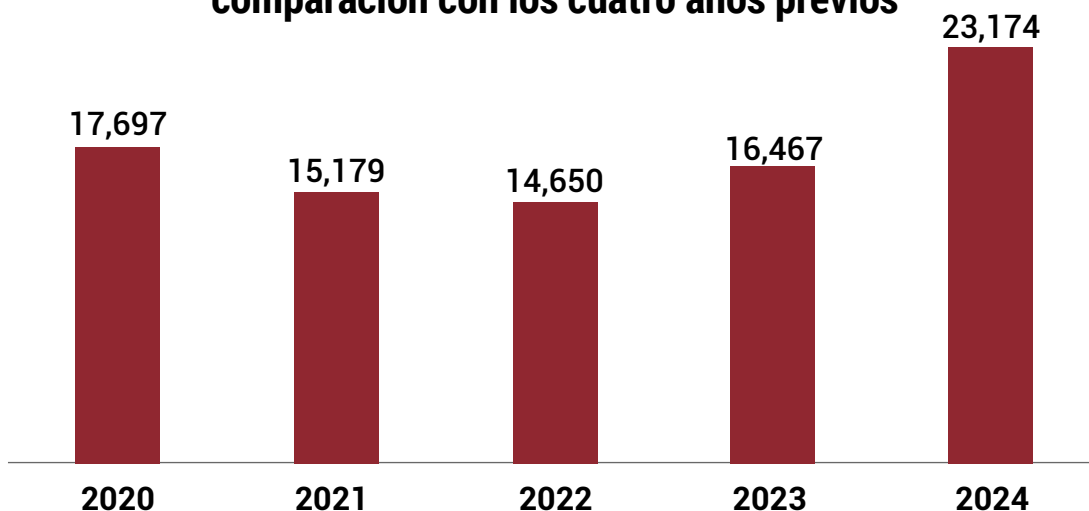
Durante la pandemia de COVID-19, muchas jurisdicciones redujeron las medidas de control de tránsito porque había menos vehículos en las carreteras y los expertos en salud pública exhortaban a limitar el contacto entre las personas, siempre que fuera posible. El control de tránsito en el condado de King siguió un patrón similar, con una disminución de la tasa de controles entre 2020 y 2022, y un aumento del 40 % entre 2023 y 2024.

A pesar de esta disminución, las detenciones de tránsito siguen siendo la interacción más común entre el público y los agentes del condado de King, con más de 87,000 controles iniciados por los agentes entre 2020 y 2024. Sin embargo, los efectos de estos controles no se perciben de la misma manera. A nivel nacional, las investigaciones han demostrado reiteradamente la persistencia de prejuicios raciales y discriminación en los controles y registros de tráfico, así como los efectos desproporcionados para las comunidades con bajos ingresos.

Nivel más alto de muertes por accidentes de tráfico en 33 años



### Las detenciones de tránsito realizadas por la Oficina del Alguacil aumentaron en 2024 en comparación con los cuatro años previos



<sup>b</sup> "Jurisdicción de la Oficina del Alguacil" se refiere a los caminos mantenidos por el condado en las áreas no incorporadas del condado de King y a los caminos dentro de las ciudades con contrato de Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, la tribu indígena Muckleshoot, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish y Woodinville. Las agencias del Aeropuerto del Condado de King, Metro y Sound Transit también están incluidas en la jurisdicción de la Oficina del Alguacil.

A nivel nacional y estatal, los defensores y responsables de políticas públicas están trabajando para implementar soluciones creativas que hagan nuestras carreteras más seguras y, al mismo tiempo, reduzcan las sanciones de tráfico inadecuadas que agravan las disparidades raciales y económicas. Desde hace tiempo, los defensores han argumentado que la aplicación de sanciones por infracciones menores no hace que nuestras carreteras sean más seguras, que se ha utilizado históricamente para acosar a las comunidades de color y de bajos ingresos, y que da lugar a resultados dispares para esas poblaciones, además les quita a los agentes la capacidad para centrarse en infracciones más graves, como manejar cuando no se está en condiciones, distracciones al manejar, no usar los sistemas de restricción y conducir a exceso de velocidad. Conforme las fuerzas del orden aumentan su capacidad para utilizar datos, surgen oportunidades para colaborar con expertos en seguridad vial para adaptar el cumplimiento de las leyes a los problemas de seguridad vial más importantes. Están surgiendo nuevas tecnologías que, cuando se utilizan de manera correcta y con la orientación de la comunidad, pueden reducir la carga sobre los recursos de las fuerzas del orden y resultar en una conducción más segura. En conjunto, las nuevas investigaciones y los enfoques creativos en jurisdicciones similares ofrecen nuevas vías prometedoras para revertir los posibles daños de las estrategias tradicionales de control de tránsito y hacer que nuestras carreteras sean más seguras.

## Informe del auditor del condado de King sobre seguridad vial



La Oficina del Auditor (Auditor's Office) del condado de King realizó una auditoría de las estrategias y prácticas de la Oficina del Alguacil en cuanto al control de tránsito en 2022. El informe reveló que la agencia no cuenta con una estrategia global para el control de tránsito ni evalúa si las actividades de control de tránsito de los agentes se ajustan a los objetivos de la agencia o si afectan la seguridad vial.

Como resultado, el control de tránsito varía en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil. La Oficina del Alguacil tampoco recopila de forma sistemática los datos de las detenciones de tránsito ni examina si existen disparidades en la manera en la que sus agentes realizan los controles. Mediante el uso de los datos limitados recopilados, la Oficina del Auditor descubrió que era más probable que los agentes de raza blanca hicieran uso de la fuerza en contra de conductores de raza negra que en contra de conductores de otras razas.

Como resultado de sus conclusiones, la Oficina del Auditor emitió tres recomendaciones a la Oficina del Alguacil. En el momento de la publicación de este informe, la Oficina del Alguacil no ha implementado ninguna de estas recomendaciones.

### Recomendación 1

“La Oficina del Alguacil del condado de King debe identificar los objetivos del control de tránsito, y desarrollar e implementar estrategias para alcanzar dichos objetivos, utilizando datos para realizar un seguimiento del progreso hacia su objetivo global de seguridad.

### Recomendación 2

La Oficina del Alguacil del condado de King debe coordinarse con los comandantes de las áreas no incorporadas, los socios contratados y la División de Servicios Viales (Road Services Division) del Departamento de Servicios Locales (Department of Local Services) del condado de King para garantizar que los objetivos y estrategias de seguridad vial se adapten a los objetivos del condado.

### Recomendación 3

La Oficina del Alguacil del condado de King debe recopilar los datos demográficos percibidos en cada control de tráfico, independientemente del propósito del control o de su resultado”.



[Lea el informe completo aquí.](#)

## La OLEO y sus socios colaboran en un proceso de políticas guiado por la comunidad

Al reconocer la reciente defensa a nivel nacional y estatal, así como las preocupantes tendencias de mortalidad por accidentes de tránsito, la OLEO y sus socios trataron de evaluar y mejorar la estrategia de la Oficina del Alguacil para el control de tránsito. Este informe estipula cuatro recomendaciones que son resultado del proceso de políticas guiadas por la comunidad, que reúne a varias organizaciones comunitarias en un esfuerzo de colaboración.

Los socios de la OLEO seleccionaron el control de tránsito como el tema central de este proyecto, a partir de una lista de cinco posibles temas de políticas. El proyecto de control de tránsito se completó en el transcurso de un año e incluyó a cinco organizaciones comunitarias: Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition y Washington for Black Lives, un proyecto de Washington Community Alliance. La OLEO se reunió con estos socios regularmente para presentar y hablar de la investigación sobre las prácticas actuales de la Oficina del Alguacil, las prácticas recomendadas nacionales y las posibles recomendaciones. La OLEO también se reunió con el personal de la Oficina del Alguacil y analizó los datos disponibles sobre el control de tránsito. Después de revisar las posibles recomendaciones y la investigación relacionada, los socios de la OLEO votaron a favor de emitir las cuatro recomendaciones en este informe. Las cuatro recomendaciones recibieron el apoyo unánime de las organizaciones comunitarias que colaboraron con la OLEO.

### Cronología

#### 2024

SEPTIEMBRE

Reuniones iniciales con los socios (Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition y Washington for Black Lives, un proyecto de Washington Community Alliance).

OCTUBRE

Los socios eligen el control de tránsito como proyecto de política.

NOVIEMBRE

Fase de extensión comunitaria: la OLEO se reunió con la Oficina del Auditor del condado de King para hablar de su auditoría y del estado de sus recomendaciones. Los socios empezaron la distribución de la encuesta sobre la seguridad vial y el control de tránsito.

DICIEMBRE

Sesiones de escucha presenciales organizadas por Congolese Integration Network y Washington for Black Lives.

#### 2025

ENERO

Cierre de la encuesta tras recibir 187 respuestas.

DE FEBRERO A ABRIL

Fase de investigación: entrevistas informales con el personal de la Oficina del Alguacil en varias jurisdicciones. Se recibieron y analizaron los datos sobre el control de tráfico enviados por la Oficina del Alguacil.

ABRIL

Se presentó a los socios la investigación y las opciones de políticas. Eastside for All se unió como socio comunitario.

MAYO

Reunión con los socios para desarrollar recomendaciones de políticas.

JULIO

Aprobación final de las recomendaciones de políticas.

DE AGOSTO A NOVIEMBRE

Redacción y finalización del informe. El informe final se compartió con la Oficina del Alguacil para su revisión.

# El estado de la seguridad vial y el control de tránsito en el condado de King

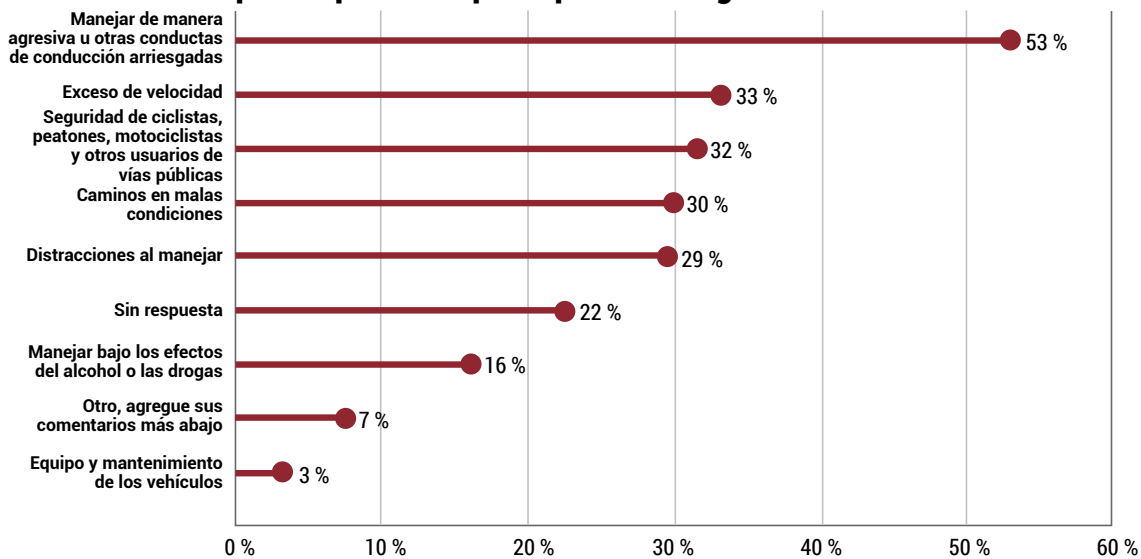


## Extensión comunitaria: percepciones sobre la seguridad vial y el control de tránsito

Después de identificar la seguridad vial y el control de tránsito como el objetivo principal del proyecto, la OLEO y sus socios se pusieron en contacto con los miembros de la comunidad para comprender cómo se sienten al respecto quienes viven, trabajan y conducen en el condado de King. Todos los socios de la OLEO participaron en la fase de extensión comunitaria, ya fuera distribuyendo una encuesta o llevando a cabo una sesión de escucha.

La encuesta, elaborada en colaboración con los socios de la OLEO, estuvo abierta desde el 18 de noviembre de 2024 hasta el 7 de enero de 2025, y recibió un total de 187 respuestas. Todas las preguntas de la encuesta eran opcionales y combinaban una escala de Likert con preguntas abiertas.<sup>c</sup> La encuesta se realizó en línea y las personas encuestadas pudieron responderla de forma anónima. La OLEO compartió la encuesta con sus socios, quienes la distribuyeron a través de sus redes existentes, así como con todas las ciudades que contratan los servicios de la Oficina del Alguacil, y a través del boletín informativo del área no incorporada del condado de (King County's Unincorporated Area Newsletter).

### Los encuestados consideraron la conducción agresiva, el exceso de velocidad y la seguridad de los usuarios de vías públicas que no circulan en vehículo como sus preocupaciones principales de seguridad vial.



La mayoría de las personas encuestadas fueron mujeres de raza blanca sin discapacidades que no hablaban otro idioma además del inglés en casa, lo que no es representativo de las diversas comunidades del condado de King y limita la solidez de los resultados de la encuesta. Teniendo en mente estas limitaciones, el análisis que realizó la OLEO de los resultados de la encuesta ofreció algunas ideas clave sobre las preocupaciones de los usuarios de las carreteras en cuestión de seguridad vial. En primer lugar, las personas encuestadas consideraron la conducción agresiva, el exceso de velocidad y la seguridad de los usuarios de vías públicas que no circulan en automóvil como sus preocupaciones principales. Después, aproximadamente un tercio de las personas encuestadas creía que deberían aumentarse las restricciones en los registros de vehículos durante las

<sup>c</sup> La escala de Likert es un sistema de calificación utilizado para medir los sentimientos, actitudes y percepciones de las personas encuestadas, pidiéndoles que elijan entre una serie de respuestas en una escala, por ejemplo, "totalmente en desacuerdo" a "totalmente de acuerdo".

detenciones de tránsito; un 12 % de las personas encuestadas hizo énfasis en que las detenciones deberían realizarse por motivos legítimos de seguridad, y el 15 % expresó que la policía no debería hacer preguntas más allá del motivo inicial por el que se realiza la detención ni llevar a cabo detenciones con pretexto.<sup>d</sup>

Para aprovechar la extensión comunitaria de la OLEO en relación con este proyecto, dos organizaciones asociadas, Congolese Integration Network y Washington for Black Lives, un proyecto de Washington Community Alliance, organizaron sesiones de escucha para hablar en grupos sobre las preguntas de la encuesta. Esto permitió que las personas que no tenían acceso tecnológico a la encuesta o que necesitaban servicios de traducción pudieran ofrecer sus opiniones y experiencias. A finales de noviembre y principios de diciembre de 2024 se llevaron a cabo varias sesiones de escucha. En particular, los datos demográficos de los asistentes a las sesiones de escucha fueron diferentes a los de las personas encuestadas. La Congolese Integration Network atiende principalmente a refugiados e inmigrantes de la región subsahariana de África. Además, Washington for Black Lives celebró una sesión de escucha para padres afroamericanos solteros.

**Los asistentes a la sesión de escucha repitieron las principales preocupaciones de las personas encuestadas, mencionando la conducción agresiva, las distracciones al manejar y el exceso de velocidad como las principales inquietudes en materia de seguridad vial.** Sin embargo, parte de la información recopilada en la sesión de escucha contradecía los resultados de la encuesta. Por ejemplo, mientras los encuestados expresaron su interés en una mayor presencia de las fuerzas del orden en sus vecindarios, los participantes de la sesión de escucha compartieron sus sentimientos de miedo hacia las fuerzas del orden público y su deseo de limitar las interacciones con esos agentes.

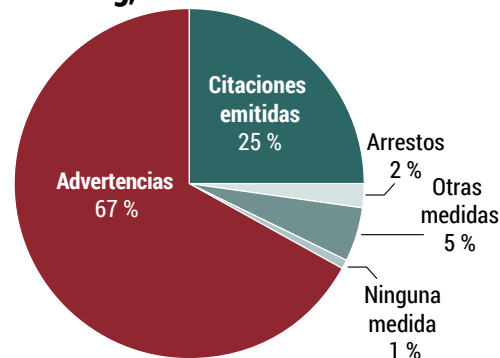
## Prácticas actuales de la Oficina del Alguacil

Para obtener información adicional sobre las políticas y prácticas de la Oficina del Alguacil, la OLEO realizó varias entrevistas con el personal de la Oficina del Alguacil, de diferentes rangos, responsabilidades y ubicaciones. La OLEO también participó en acompañamientos con agentes especializados en el control de tránsito. Estas conversaciones dejaron claro que, a pesar de nombrar la seguridad vial como una de las principales prioridades de la agencia para 2025, la Oficina del Alguacil no cuenta con una estrategia clara de seguridad vial para toda la agencia. Las prácticas de control de tránsito se dejan en gran medida a la discreción de cada agente, y varían mucho entre las ciudades con contrato y las áreas no incorporadas del condado de King.

La falta de una estrategia o directrices globales en cuanto al control de tránsito suscita serias preocupaciones. **A saber, cuando el control se deja a discreción de los agentes, la agencia no puede garantizar que los residentes y visitantes del condado de King reciban un trato congruente y equitativo.** Sin prácticas adecuadas de recopilación de datos, la agencia no puede dar seguimiento a los comportamientos específicos en materia de seguridad vial ni a las acciones de control resultantes en todo el condado de King. Estas inquietudes coinciden con lo que la Oficina del Auditor encontró en su auditoría de 2022 sobre las prácticas de la Oficina del Alguacil.

Para comprender mejor las prácticas actuales de la Oficina del Alguacil y aprovechar el informe de 2022 de la Oficina del Auditor, la OLEO analizó los datos de las detenciones de tránsito de 2020 a 2024. La OLEO descubrió que el personal de la Oficina del Alguacil tomó aproximadamente 112,219 medidas de control de tránsito y estacionamiento,<sup>e</sup> llevando a cabo 87,167 detenciones de tránsito. Durante el mismo periodo, dos de cada tres detenciones de tráfico terminaron en una advertencia. En aproximadamente el 25 % de las detenciones de tránsito, los agentes emitieron una citación. Muy pocas detenciones, solo el 2 %, terminaron en arresto.

Resultados de las detenciones de tránsito en todo el condado de King, de 2020 a 2024



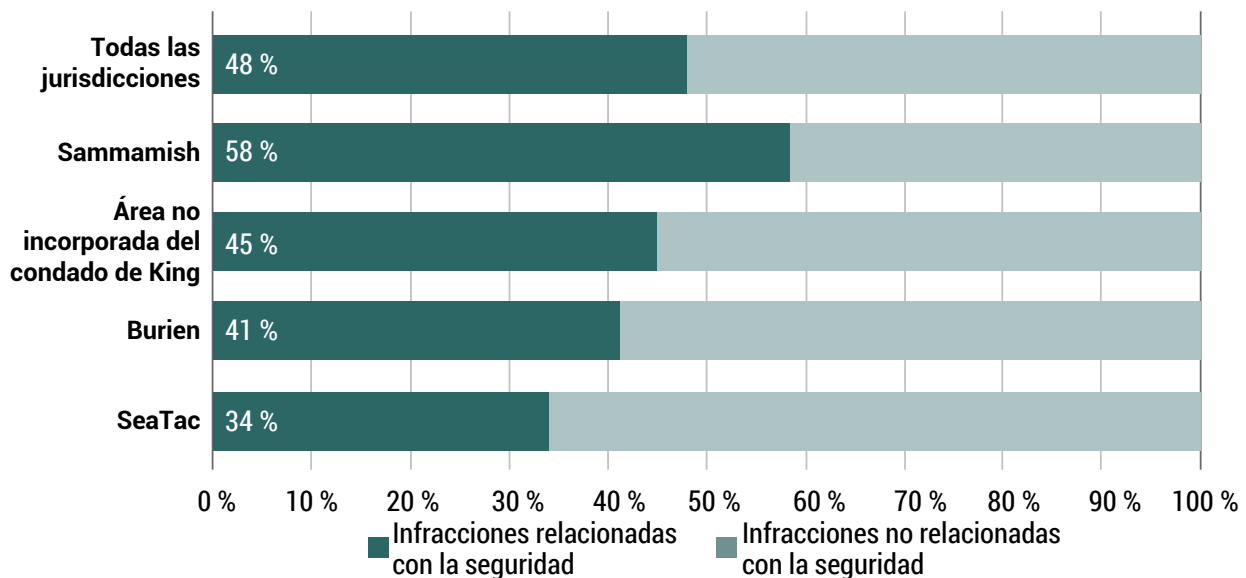
<sup>d</sup> Una detención con pretexto es cuando un agente de las fuerzas del orden detiene a una persona por una infracción menor con la intención de realizar un registro o investigar un delito más grave. La mayoría de los registros realizados durante una detención de tránsito no se deben a que el agente tenga una orden judicial o una causa probable para llevar a cabo el registro, sino al consentimiento del conductor.

<sup>e</sup> Se trata de una estimación basada en el análisis realizado por la OLEO del número de entradas relacionadas con el tráfico en el sistema de despacho asistido por computadora CAD (Computer Aided Dispatch, despacho asistido por computadora) de la Oficina del Alguacil. Una sola entrada en el CAD a veces puede incluir varias medidas de control, lo que puede significar que esta aproximación sea menor a lo real.

La OLEO analizó la frecuencia con la que se realizaban las detenciones de tránsito por infracciones relacionadas con la seguridad en las que el conductor suponía un riesgo identificable de daño para sí mismo o para otros, en comparación con las detenciones por infracciones de tráfico no relacionadas con la seguridad. Si se consideran todas las medidas de control de tránsito y estacionamiento, las detenciones por infracciones no relacionadas con la seguridad representaron el 52 % de todas las medidas de control que realizaron los agentes de la Oficina del Alguacil.

Las áreas no incorporadas del condado de King, Burien, SeaTac y Sammamish registraron el mayor volumen de control de tráfico en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil. En SeaTac, solo el 34 % de las detenciones de control de tránsito fueron por infracciones relacionadas con la seguridad, en tanto que en Sammamish, esa cifra aumentó a casi el 60 %.

### Comparación de infracciones de tráfico relacionadas y no relacionadas con la seguridad en el condado de King, de 2020 a 2024



Entre 2020 y 2024, el personal de la Oficina del Alguacil utilizó la fuerza en 41 detenciones de tránsito, menos del 0.01 % de todas las detenciones de tránsito. Si bien el tamaño de la muestra es pequeño, existen patrones importantes en los datos. Durante el mismo periodo, 3 de cada 4 civiles implicados en incidentes de uso de fuerza fueron varones. Además, a pesar de que representan el 7 % de la población del condado de King, los conductores de raza negra estuvieron implicados en un 30 % de las detenciones de tránsito con uso de fuerza, lo que suscita inquietud de que la fuerza se utiliza de forma desproporcionada contra los conductores de esta raza.

### Desarrollo de recomendaciones de políticas

Con los antecedentes y la comprensión de los retos actuales en las carreteras del condado de King, la OLEO examinó las investigaciones y las prácticas recomendadas a nivel nacional para abordar los problemas de seguridad vial, las inquietudes relacionadas con las disparidades raciales y económicas en el control de tránsito, y las evaluaciones sobre la seguridad vial y las iniciativas de cumplimiento en jurisdicciones similares. La siguiente sección de este informe presenta las conclusiones principales de esta investigación. Las posibles opciones políticas para abordar estas preocupaciones se dividieron en cuatro categorías principales: cambio de la política sobre las decisiones de control de tránsito, control automatizado, control civil de tránsito,<sup>f</sup> y mejora de prácticas relacionadas con la recopilación de datos y auditorías para orientar las estrategias de control de tránsito. La OLEO presentó las conclusiones a sus socios, quienes fundamentaron las recomendaciones de políticas que se describen a continuación para ser enviadas a la Oficina del Alguacil.

<sup>f</sup> Control civil se refiere al uso de personal civil no armado para responder a las infracciones de tráfico, en lugar de fuerzas del orden armadas. La OLEO y sus socios tomaron en cuenta la investigación y defensoría sobre el tema del control civil, pero al final decidieron no seguir adelante con la recomendación sobre el control civil que aparece en este informe.

## Recomendaciones



Las siguientes cuatro recomendaciones se elaboraron en colaboración con los socios de la OLEO con el propósito de mejorar la seguridad vial en todo el condado de King.

1.

Revisar las pautas de políticas para dar prioridad a la aplicación de infracciones de tránsito relacionadas con la seguridad, restringir las detenciones de tránsito no relacionadas con la seguridad, y crear una estrategia de control de tránsito basada en datos para toda la agencia.

2.

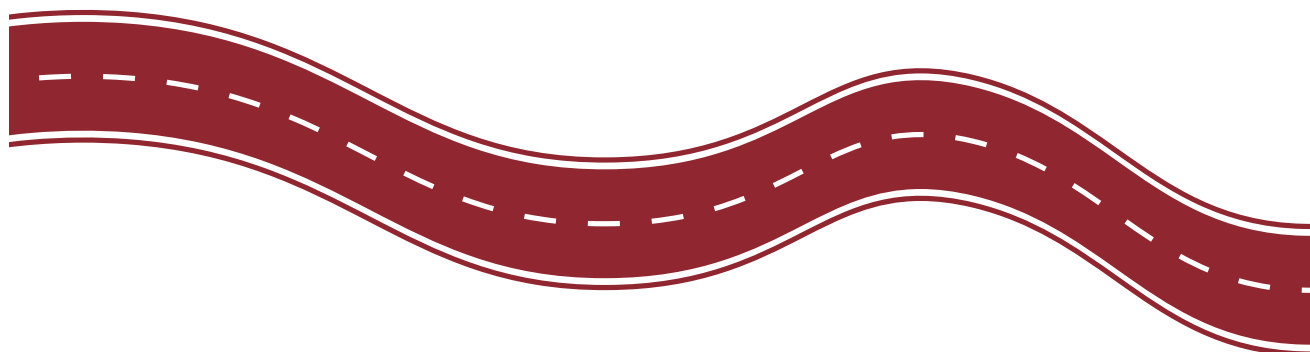
Limitar los interrogatorios y prohibir los registros con consentimiento durante las detenciones de tránsito para promover los derechos de los conductores y reducir las disparidades raciales en el cumplimiento de las leyes.

3.

Recopilar datos de todas las detenciones de tránsito, incluidos datos demográficos, e implementar las prácticas recomendadas para la recopilación, el almacenamiento y el análisis de datos con el fin de mejorar la transparencia y promover la rendición de cuentas.

4.

Si la Oficina del Alguacil está considerando aumentar el control automatizado de tráfico, el condado de King debería encargar primero un estudio independiente de viabilidad y equidad, y solicitar una fuerte participación de la comunidad en la posible implementación de controles automatizados.



## Recomendación 1

**Revisar las pautas de políticas para dar prioridad a la aplicación de infracciones de tránsito relacionadas con la seguridad, restringir las detenciones de tránsito no relacionadas con la seguridad y crear una estrategia de control de tránsito basada en datos para toda la agencia.**



Los defensores en Washington y a nivel nacional piden que se dé prioridad a las detenciones de tránsito relacionadas con la seguridad y que se limiten las detenciones por infracciones que representan un riesgo bajo para la seguridad de los usuarios de las carreteras. Es urgente volver a centrarse en la aplicación de la ley en relación con las principales causas de mortalidad por accidentes de tránsito, como manejar cuando no se está en condiciones, distracciones al manejar, no usar los sistemas de restricción y conducir a exceso de velocidad, dado el aumento de los accidentes mortales y las lesiones relacionadas con accidentes de tránsito en todo el estado. Limitar las detenciones por infracciones menores puede mejorar la seguridad vial, reparar la confianza de la comunidad, reducir la posibilidad de disparidades en la vigilancia policial y aliviar la carga financiera excesiva para las comunidades.

A nivel nacional, los posibles daños relacionados con las detenciones de tránsito no se perciben igual: es más probable se detenga a conductores de raza negra que a conductores de raza blanca, y es más probable que los conductores de raza negra o hispana sean registrados, multados, arrestados e incluso asesinados durante una detención de tránsito. A pesar de que no hay pruebas de que exista una diferencia en el comportamiento al conducir, los conductores de raza negra tienen más probabilidades de ser detenidos por infracciones menores o no relacionadas con la seguridad.<sup>9</sup> Las reformas de políticas para limitar las detenciones de tránsito no relacionadas con la seguridad tienen como objetivo disminuir las disparidades en el control de tránsito al proporcionar a los agentes una guía que garantice que los esfuerzos de cumplimiento se centren en las infracciones relacionadas con la seguridad y limiten prácticas como las detenciones con pretexto. Por ejemplo, en 2022, el Concejo de la Ciudad de Filadelfia prohibió las detenciones de tránsito por ciertas infracciones menores no relacionadas con la seguridad. Después de su implementación, las detenciones de tránsito por infracciones menores a hombres negros se redujeron un 54 %, corrigiendo así un patrón bien documentado de aplicación desproporcionada de la ley en Filadelfia. Cuando el jefe Harold Medlock de Fayetteville, Carolina del Norte, ordenó a sus agentes que centraran los esfuerzos de control de tránsito en los aspectos más preocupantes para la seguridad vial y que dejaran de sancionar las infracciones de tránsito menores no relacionadas con la seguridad, la ciudad experimentó una disminución de las disparidades raciales en las detenciones de tránsito, junto con una reducción de los accidentes, lesiones y muertes relacionados con accidentes de tránsito, todo ello sin que afectara a los delitos no relacionados con el tráfico.

Las decisiones sobre el control de tránsito en el condado de King se dejan en gran medida a la discreción individual de cada agente, lo que da lugar a un enfoque fragmentado de la seguridad vial en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil. Como señala el informe de 2022 de la Oficina del Auditor, la Oficina del Alguacil no proporciona una guía estratégica para el control de tránsito, y sin métricas ni objetivos definidos, la agencia no está preparada para garantizar que sus objetivos de cumplimiento puedan lograr resultados relacionados con la seguridad. Las recomendaciones de la OLEO promueven una estrategia de control de tránsito basada en datos, que dirige los limitados recursos de la agencia a abordar las preocupaciones más importantes en cuanto a la seguridad vial, y a reducir los posibles daños físicos, psicológicos y económicos de las detenciones de tránsito.

<sup>9</sup> La OLEO no tiene acceso a datos demográficos completos relacionados con las detenciones de tránsito en el condado de King. Según el informe de 2022 de la Oficina del Auditor, la Oficina del Alguacil carece de datos demográficos para analizar las disparidades raciales en el control de tránsito. Actualmente, la información demográfica que recopila la Oficina del Alguacil es inconsistente y poco fiable. Como resultado, en este informe, los datos sobre las disparidades raciales en el control de tránsito se basan en datos nacionales. Consulte la Auditor's Office (Oficina del Auditor), Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

## 1.1 Dar prioridad a las detenciones relacionadas con la seguridad.

El texto de la política debe indicar que los agentes pueden detener y retener a un conductor para hacer cumplir cualquiera de las siguientes infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad:<sup>h</sup>

- a. Cualquier infracción al código penal;
- b. Cualquier infracción en movimiento (una infracción cometida por el conductor mientras el vehículo está en movimiento, como manejar de forma imprudente o con exceso de velocidad);<sup>i</sup>
  - i. Los agentes no deben tomar medidas de control por manejar con un permiso suspendido o revocado, cuando la suspensión o revocación se deban únicamente a:
    - razones económicas;
    - una infracción en otro estado que no sería motivo de suspensión o revocación del permiso si se hubiera cometido en Washington, o
    - multas de tráfico o notificaciones de infracción que hayan resultado en una suspensión relacionada con permisos de conducir intermedios.<sup>j</sup>
- c. Cualquier infracción relacionada con el cinturón de seguridad o del sistema de restricción;
- d. Una infracción al requisito de que los conductores se detengan o se aparten ante vehículos con luces de emergencia, señales de alto o sirenas.<sup>k</sup>

El texto de la política debe añadir que los agentes solo deben detener a los conductores por infracciones relacionadas con el equipo que supongan un riesgo grave para la seguridad del conductor o de otras personas en las vías públicas para proporcionar educación o información sobre cómo obtener vales de reparación. Las infracciones relacionadas con el equipo que supongan un riesgo grave para la seguridad del conductor o de otras personas en las vías públicas “significan que, con base en la totalidad de las circunstancias, es razonable que un observador objetivo crea que la infracción relacionada con el equipo puede provocar un accidente o lesiones al conductor u otras personas o vehículos en los alrededores. [Esto podría incluir] ...tener ambas luces traseras, faros o luces de freno apagadas o que no funcionan en la noche o cuando las condiciones meteorológicas limitan la visibilidad; un parabrisas roto que dificulta la visibilidad del conductor; o un mofle que arrastra”.

Esta recomendación no debe impedir que la Oficina del Alguacil tome medidas para llevar al depósito un vehículo defectuoso que presente un peligro inmediato de accidente o lesión al conductor o a otras personas en la vía pública.

## 1.2 Restringir las detenciones de tránsito no relacionadas con la seguridad.

La política de la Oficina del Alguacil debe actualizarse para prohibir las detenciones de tránsito por infracciones no relacionadas con la seguridad, excepto las infracciones por falta de placas en un vehículo o si la placa no coincide con la marca, el modelo, el año y el color registrados del vehículo, con el fin de garantizar que la Oficina del Alguacil pueda ayudar en la recuperación de vehículos robados. Una infracción no relacionada con la seguridad es cualquier infracción de documentación relacionada con seguros, licencias o inspección, registro, y cualquier infracción de equipo que no suponga un riesgo grave para la seguridad del conductor y de otras personas en la vía pública.

Las jurisdicciones en todo el país han implementado políticas similares, restringiendo a los agentes a que inicien controles por infracciones menores. En Filadelfia, San Francisco y Virginia, los agentes no pueden detener a los conductores por las siguientes infracciones: registro vencido del vehículo

<sup>h</sup> La estructura y el contenido de esta recomendación se basan en el Proyecto de Ley 1512 de la Cámara de Representantes (2025).

<sup>i</sup> Para obtener una definición completa con una lista de las leyes vehiculares para las que una infracción se considera una “infracción en movimiento”, consulte la sección 308-104-160 del WAC (Washington Administrative Code, Código Administrativo de Washington), <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

<sup>j</sup> Consulte la sección 46.20.342(1)(c) (ii), (v) o (vii) del RCW (Revised Code of Washington, Código Revisado de Washington), del texto del Proyecto de Ley 1512(2025), Sec. 3. (1) (a) (ii) de la Cámara de Representantes, [1512.pdf](#).

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

(con varios periodos de gracia), luces que no funcionan (a menos que no funcionen todas las luces) u objetos colgados del espejo retrovisor. Otras jurisdicciones consideran lo siguiente como infracciones menores:

- a. vidrios polarizados o con calcomanías
- b. reubicación de las placas
- c. uso de equipos defectuosos
- d. conducir un vehículo con exceso de ocupantes
- e. problemas menores en las defensas

### 1.3 Proporcionar directrices basadas en datos a los agentes para promover la seguridad vial.

La Oficina del Alguacil debe formalizar una práctica para aprovechar nuevas fuentes de datos, como las agencias municipales de tránsito, con el fin de determinar estrategias de cumplimiento y garantizar que los recursos se dirijan hacia los problemas de seguridad vial de mayor impacto. En entrevistas con la OLEO, el personal de la Oficina del Alguacil habló sobre el uso de los datos disponibles para enfocar el control de tránsito en cruces y carreteras con altas tasas de infracciones de seguridad, como el exceso de velocidad o pasarse un semáforo en rojo, pero este enfoque es inconsistente en toda la agencia y a menudo se basa en la iniciativa individual. El personal de la Oficina del Alguacil también compartió cómo la agencia puede colaborar con ingenieros de tránsito y urbanistas para utilizar los datos para abordar los problemas de diseño de las carreteras que contribuyen a condiciones de tráfico inseguras.

Los responsables de la Oficina del Alguacil deben seguir aprovechando los datos de diversas fuentes, incluidos los datos sobre la seguridad vial, las quejas de la comunidad y los datos históricos sobre el cumplimiento de las leyes para determinar las estrategias de cumplimiento y coordinar el esfuerzo en toda la agencia para medir las prácticas de control y su impacto en los resultados de seguridad vial. Garantizar que los agentes cuenten con instrucciones claras y basadas en datos ayudará a reducir la posibilidad de que los prejuicios influyan en las decisiones de control y mejorará la confianza de la comunidad.

### 1.4 Aplicar medidas no punitivas que aborden las causas fundamentales de las infracciones de tránsito.

La Oficina del Alguacil debe abordar las infracciones no relacionadas con la seguridad con medidas no punitivas que puedan abordar el motivo fundamental de la infracción, en lugar de contribuir a los problemas que el conductor puede enfrentar. Por ejemplo, si un conductor no ha reparado una luz trasera rota porque sus recursos económicos son limitados, multarlo y emitir una sanción aumenta su estrés financiero y puede retrasar su capacidad para solucionar la infracción relacionada con la luz trasera. Está bien documentado que las multas y sanciones por sí mismas no son herramientas eficaces para disuadir conductas negativas, y tienen un impacto negativo desproporcionado en las personas de bajos ingresos.

En 2024, la policía de Burien, un departamento contratado por la Oficina del Alguacil, realizó 145 inspecciones de asientos infantiles y compró 45 asientos infantiles para proporcionarlos a familias necesitadas mediante una subvención financiada por el estado. La OLEO exhorta a la Oficina del Alguacil a seguir llevando a cabo programas que recurran a medidas no punitivas para proporcionar a los conductores el equipo que necesitan para circular con seguridad por las vías públicas.

## Recomendación 2

**Limitar los interrogatorios y prohibir los registros con consentimiento durante las detenciones de tránsito para promover los derechos de los conductores y reducir las disparidades raciales en el cumplimiento de las leyes.**



Limitar el alcance de las preguntas que un agente puede hacer durante una detención de tránsito y restringir la capacidad de un agente para solicitar el consentimiento del conductor para registrar su vehículo puede reorientar los recursos limitados de la Oficina del Alguacil hacia la aplicación de infracciones relacionadas con la seguridad y reducir las disparidades raciales en las detenciones de tránsito. Si bien los interrogatorios de amplio alcance y los “registros con consentimiento” son legales, están estrechamente vinculados con prácticas policiales coercitivas y basadas en prejuicios. Por ejemplo, el Departamento de Policía de San Francisco mencionó específicamente el objetivo de reducir las detenciones con pretextos problemáticos como justificación a sus recientes cambios de política para limitar las preguntas que los agentes pueden hacer durante una detención de tránsito. Mientras que muchas jurisdicciones están reformando el uso de los registros con consentimiento, Escocia prohibió los registros porque se utilizaban con una frecuencia excesiva y se dirigían de manera desproporcionada a los jóvenes de la clase trabajadora. Tras la prohibición de los registros con consentimiento en Escocia, los registros exitosos, en los que los agentes encontraron propiedad robada o drogas, aumentaron y la delincuencia tuvo una tendencia a la baja.

Los registros con consentimiento suponen una preocupación particular debido a la frecuencia con la que se realizan. A diferencia de otros tipos de registros,<sup>1</sup> la excepción del registro con consentimiento no requiere que las fuerzas del orden cumplan un estándar de prueba, por lo que no se necesita un nivel mínimo de evidencia o certeza de delito. La solicitud de consentimiento para registrar queda por completo a discreción del agente y del consentimiento de la persona registrada.

A pesar de su nombre, los investigadores y defensores afirman que “los registros con consentimiento nunca son en realidad consensuados”. Aunque se explica y se comprende el derecho a negarse a un registro, los juristas afirman que estar de acuerdo con una figura de autoridad como un agente de policía no es lo mismo que dar su consentimiento libremente, y que muchas personas lo hacen por instinto de supervivencia, porque saben que no pueden solo irse o alejarse de ese encuentro y que podrían enfrentar otras consecuencias. Además, las poblaciones vulnerables, como los niños y personas con discapacidad intelectual, tienden más a “renunciar” o ceder sus derechos legales porque se sienten más influenciados por las figuras de autoridad y son menos propensos a entender las consecuencias en su totalidad.

Por último, los datos nacionales muestran que los registros con consentimiento se realizan de manera desproporcionada a conductores de color y la gran mayoría no da lugar al descubrimiento de contrabando. A pesar de registrar los vehículos de conductores de raza negra con mayor frecuencia, las tasas de descubrimiento de contrabando son similares o inferiores en los conductores de raza negra en comparación con los de raza blanca. El análisis de los datos de las detenciones también reveló que el umbral para registrar a conductores de raza negra e hispana es más bajo que para registrar a conductores de raza blanca. Si bien algunos miembros de las fuerzas del orden afirman que los registros con consentimiento son una herramienta de investigación importante, los investigadores han descubierto que los registros con consentimiento resultan en menos hallazgos de contrabando que los registros que se basan en causa probable,<sup>m</sup> y que no hay relación entre el uso de los registros con consentimiento y las tasas de delitos violentos.

<sup>1</sup> Cuando se realizan registros bajo orden judicial, causa probable o sospecha razonable, existe un “estándar de prueba”, o un nivel de evidencia, que las fuerzas del orden deben cumplir para hacer el registro. Esto crea una norma uniforme y establece la autoridad de las fuerzas del orden cuando interfieren con el derecho de la Cuarta Enmienda a no ser objeto de registros injustificados.

<sup>m</sup> Este estudio demuestra que los registros con consentimiento son menos eficaces que los registros que requieren un mayor estándar de prueba, pero la OLEO también reconoce que el Tribunal Supremo del Estado prohibió en Washington los registros basados en causa probable sin orden judicial. *Estado de Washington vs. Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

A pesar de las numerosas y significativas preocupaciones que suscita esta práctica, la Oficina del Alguacil suele llevar a cabo registros con consentimiento cuando son “legales y razonables”, pero no se realiza una documentación sistemática o accesible que permita su análisis o la transparencia pública. Asimismo, sin medidas adicionales de protección en materia de políticas y garantías de formación para hacer preguntas y comportarse durante una detención de tránsito, los agentes de la Oficina del Alguacil podrían recurrir a tácticas de investigación preocupantes a costa de la confianza y las relaciones con la comunidad.

## 2.1 Solicitar a los agentes que limiten el alcance de sus interrogatorios durante las detenciones de tránsito a la razón principal por la que se inició la detención.

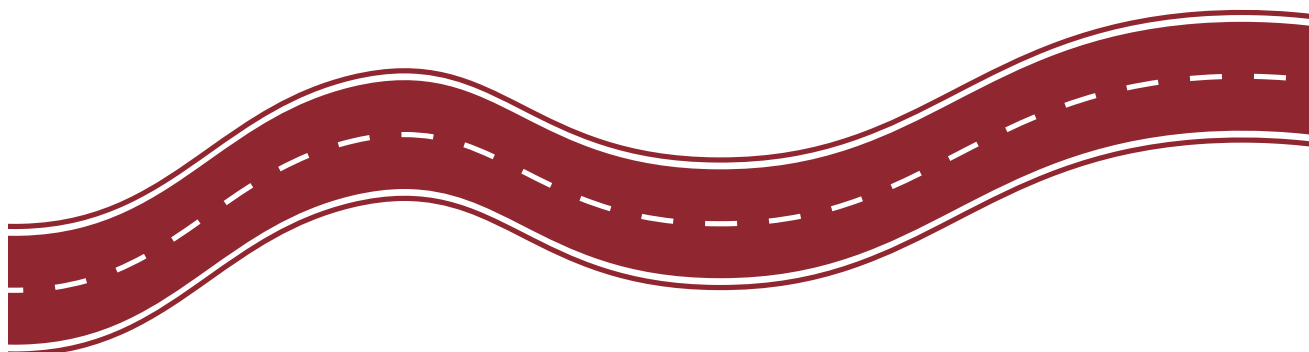
La Oficina del Alguacil debe garantizar que las detenciones de tránsito se dirijan a abordar infracciones específicas de seguridad vial, en lugar de utilizarlas como una herramienta de investigación general. Limitar las preguntas durante una detención de tránsito para abordar la razón de esta garantiza que los agentes respondan a conductas peligrosas, lo que promueve la seguridad vial y la educación de los conductores. Sin embargo, el texto de la política debe dejar claro que si un agente tiene sospechas razonables de que ha ocurrido, está ocurriendo o va a ocurrir una actividad delictiva, puede proceder a una investigación adicional. Esta recomendación tiene por objeto limitar las detenciones con pretexto, que se ha comprobado se dirigen de forma desproporcionada a los conductores de raza negra a nivel nacional. La limitación del alcance del interrogatorio no debe impedir que un agente hable con un conductor sobre las infracciones adicionales o múltiples de seguridad vial que pueda haber cometido, ni debe impedir que un agente eduque a un conductor sobre una infracción no relacionada con la seguridad o que le proporcione un vale de reparación.

## 2.2 Solicitar a los agentes que, desde el primer contacto, informen de inmediato al conductor la razón inicial de la detención.

Las directrices normativas deben establecer la expectativa de una comunicación clara desde el inicio de una detención para fomentar el entendimiento entre los agentes y los conductores, y mejorar las relaciones entre las fuerzas del orden y la comunidad. Iniciar una detención de tránsito con respeto y transparencia se adapta al compromiso de la Oficina del Alguacil con la justicia procesal y ha mostrado ser una señal de fiabilidad para los miembros de la comunidad. Está bien documentado que actuar de acuerdo con los principios de la justicia procesal puede mejorar el cumplimiento voluntario y la cooperación de los conductores, y ayudar a evitar el escalamiento durante una detención de tránsito.

## 2.3 Prohibir los “registros con consentimiento” durante las detenciones de tránsito.

La OLEO recomienda que la Oficina del Alguacil suspenda el uso de registros con consentimiento durante las detenciones de tránsito. Esta práctica plantea varias preocupaciones graves: coerción, disparidades raciales en los registros y el estándar de prueba para los registros. Si bien técnicamente es legal realizar un registro con consentimiento, los expertos afirman que un registro nunca será verdaderamente consensuado. Dadas estas preocupaciones significativas, y la falta de una estrategia uniforme y de datos por parte de la Oficina del Alguacil sobre los registros con consentimiento para comprender mejor su impacto, la OLEO recomienda que la Oficina del Alguacil suspenda esta práctica.



## Recomendación 3

**Recopilar datos de todas las detenciones de tránsito, incluidos datos demográficos, e implementar las prácticas recomendadas para la recopilación, el almacenamiento y el análisis de datos con el fin de mejorar la transparencia y promover la rendición de cuentas.**



Mejorar las prácticas de recopilación de datos permitiría a la Oficina del Alguacil analizar la eficiencia, la equidad y los casos atípicos en la conducta de los agentes, al mismo tiempo que contribuiría a la creación de una estrategia global para toda la agencia con el fin de abordar la seguridad vial. Si bien los datos pueden ser una herramienta crucial para mejorar la seguridad vial en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil, la utilidad de los datos recopilados se ve limitada por su calidad y su capacidad de ser analizados. Algunos defensores nacionales han desarrollado estrategias para recopilar datos analizables de todas las detenciones de tránsito, al mismo tiempo que se reduce la carga administrativa innecesaria para los agentes. Actualmente, aunque la Oficina del Alguacil recopila cierta información sobre las detenciones de tránsito, esos datos no están completos, no son accesibles al público ni son fáciles de analizar. Es fundamental que los datos se pongan a disposición del público, ya que los datos detallados y de alta calidad pueden mejorar la confianza de la ciudadanía y de los medios de comunicación en las fuerzas del orden, mejorar las evaluaciones de las políticas y dar forma a la estrategia.

### 3.1 Recopilar y analizar datos de todas las detenciones de tránsito.

La Oficina del Alguacil debe documentar todas las detenciones de tránsito, independientemente del resultado, y recopilar datos sobre las personas implicadas en cada detención para mejorar la documentación de los procedimientos de control de tránsito de la Oficina del Alguacil. El personal de la Oficina del Alguacil expresó su preocupación por el hecho de que exigir una mayor recopilación de datos en las detenciones de tránsito podría disuadir a los agentes para realizar las detenciones. Sin embargo, la carga administrativa para los agentes puede minimizarse utilizando menús desplegables que permiten seleccionar con mayor facilidad los datos en el sistema de despacho asistido por computadora (CAD). Además, la recopilación de datos durante todas las detenciones de tránsito reducirá con el tiempo la carga administrativa, ya que proporcionará información sobre dónde se gastan los recursos y cómo la Oficina del Alguacil puede desarrollar y optimizar los recursos para el control de tránsito con un máximo impacto. Todas las detenciones de tránsito incluyen detenciones que se hacen:

- a. para fines educativos,
- b. para dar una advertencia verbal,
- c. debido a un control de carretera o un puesto de control organizado por la Oficina del Alguacil o realizado por el personal de la Oficina del Alguacil,
- d. para emitir una advertencia,
- e. para emitir una citación, o
- f. para hacer un arresto.

Los datos recopilados en todas las detenciones deben incluir:

- a. la razón por la que se inició la detención;
- b. el resultado de la detención (como educación, advertencia verbal, advertencia formal, citación arresto, etc.);
- c. la hora y el lugar de la detención;
- d. el personal implicado en la detención, lo que incluye:

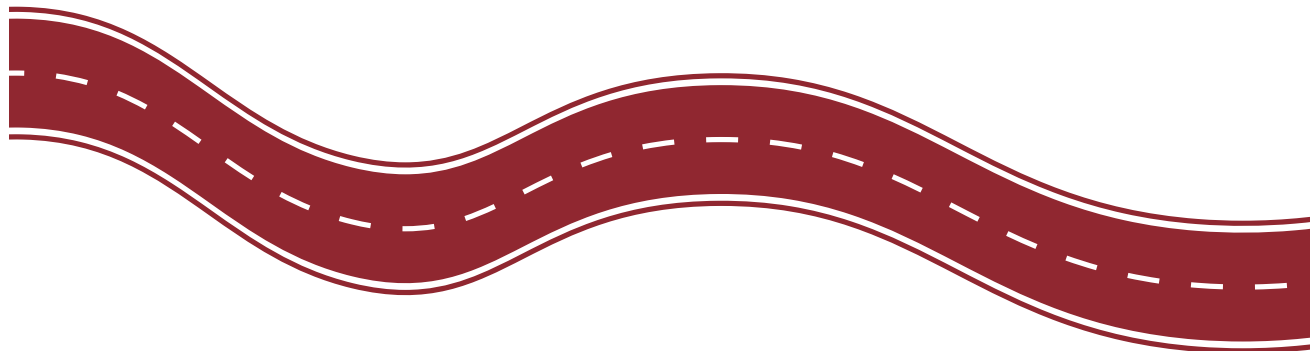
- i. características demográficas (raza, género, edad); y
- ii. características de la agencia (rango, años en la fuerza); y
- e. acciones tomadas por el agente durante la detención, lo que incluye:
  - i. si se retiró a una persona del vehículo, si se le retiró mediante contacto físico, detención en la banqueta, uso de esposas o registro con perros;
  - ii. si se realizó un registro y por qué;
  - iii. el resultado del registro (contrabando, armas, propiedad robada, dinero, no se encontraron objetos, etc.);
  - iv. descripciones de los bienes incautados; e
  - v. información sobre el uso de la fuerza.

### 3.2 Recopilar y analizar datos demográficos de las detenciones de tránsito.

Para evaluar si las prácticas de control de tránsito de la Oficina del Alguacil pueden tener un efecto desigual en las comunidades del condado de King, y en qué medida, se debe recopilar información demográfica de todas las detenciones de tránsito. El informe de 2022 de la Oficina del Auditor mostró que “la Oficina del Alguacil no recopila ni analiza de manera sistemática los datos demográficos de las detenciones de tránsito como parte de sus operaciones. Esto significa que la Oficina del Alguacil no puede evaluar las posibles disparidades en las detenciones de tránsito”. La Oficina del Auditor recomendó que la Oficina del Alguacil recopilara los datos demográficos percibidos en cada detención de tránsito, independientemente del propósito de la detención o de su resultado.

El personal de la Oficina del Alguacil expresó sus dudas e inquietudes con respecto a la documentación de la información demográfica percibida en las detenciones de tránsito. Esas inquietudes incluían la inexactitud, la impracticabilidad y la alteración de la relación entre los agentes y los conductores. Sin embargo, de acuerdo con el Departamento de Justicia de Estados Unidos (U.S. Department of Justice), la práctica recomendada consiste en documentar la percepción que tiene un agente de la identidad de una persona, ya que esa percepción es la que podría dar lugar a un perfil racial o a prejuicios hacia una persona, independientemente de la exactitud de esa percepción.

La OLEO apoya y reitera la recomendación de que la Oficina del Alguacil recopile los datos demográficos percibidos en todas las detenciones de tránsito. Los agentes no deben pedir a las personas detenidas que autoidentifiquen las características que se describen a continuación.



Esta recomendación se basa en la Ley de Perfiles Raciales y de Identidad de California de 2015, cuyo objetivo es reducir el uso de perfiles raciales para aplicar la ley. En California, los agentes están obligados a recopilar los datos demográficos percibidos en todas las detenciones de vehículos y peatones. Los datos demográficos recopilados deben incluir:

- a. La percepción del agente sobre la raza o grupo étnico,<sup>n</sup> género, orientación sexual,<sup>o</sup> edad, discapacidad y dominio del inglés de la(s) persona(s) detenida(s);
- b. Si la persona detenida parece estar sufriendo una crisis de salud mental o conductual; y
- c. La raza o grupo étnico del agente y sus años de servicio.<sup>p</sup>

### 3.3 Optimizar las prácticas de recopilación de datos.

Dado que la Oficina del Alguacil está actualizando ahora su software de datos,<sup>q</sup> la OLEO recomienda aprovechar esta oportunidad para desarrollar procesos estándar de recopilación de datos para todo el software de datos (incluidos, entre otros, CAD, IAPro, Mark 43 y Sector<sup>r</sup>), para que el ingreso de datos por parte de diferentes miembros del personal sea lo más uniforme posible, lo que resultará en datos de alta calidad. Los procesos de datos estandarizados también mejorarían la capacidad de analizar los datos recopilados, lo que permitiría aprovecharlos para obtener el mejor impacto posible.

- a. El software debe cotejarse con el manual de órdenes generales de la Oficina del Alguacil para garantizar que los campos donde se ingresan los datos coincidan con las medidas de cumplimiento permitidas por la política.

<sup>n</sup> La OLEO recomienda que la Oficina del Alguacil utilice los grupos raciales y étnicos incluidos en la Oficina del Censo de Estados Unidos (U.S. Census Bureau) para que los datos puedan analizarse mejor en comparación con otras bases de datos: blancos, negros y afroamericanos, asiáticos, nativos de Hawái y las islas del Pacífico, nativos americanos, hispanos y latinos, y multirraciales. La OLEO reconoce que esta lista no incluye de forma exhaustiva las razas y las identidades étnicas de los residentes del condado de King y agradece los comentarios de la comunidad para abordar mejor estos retos en materia de datos.

<sup>o</sup> Algunos defensores de las comunidades LGBTQ+ tienen inquietudes legítimas sobre la recopilación de información sobre la sexualidad o el género de las personas por parte de las fuerzas del orden, debido al temor a una mayor marginación y al refuerzo de los prejuicios existentes. Sin embargo, con el fin de evaluar las disparidades e identificar pruebas de discriminación basada en la sexualidad o el género, se recomienda que los agentes documenten su propia percepción del género y la sexualidad de una persona. Esto crea puntos de datos que muestran la opinión de un agente sobre la persona a la que está deteniendo, lo que puede revelar indicios de discriminación y permitir hacer las reformas necesarias. Consulte Leonore F. Carpenter y R. Barrett Marshall, *Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof*, Revista William & Mary sobre Raza, Género y Justicia Social, noviembre de 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

<sup>p</sup> La OLEO anima a la Oficina del Alguacil a identificar métodos para conservar esta información por cada agente, para que no sea necesario ingresarla manualmente en cada detención de tránsito. La práctica recomendada es recopilar esta información y eliminar todos los datos personales identificables, incluidos los nombres y los números de la placa de servicio, lo cual se puede lograr asignando a cada agente un identificador único. Consulte Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari y Barry Friedman, *Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities*, 2020, Center for Policing Equity, el Proyecto Policial de la Facultad de Derecho de New York University y California Department of Justice (Departamento de Justicia de California), <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

<sup>q</sup> La Oficina del Alguacil está trabajando actualmente para adoptar un nuevo sistema de CAD.

<sup>r</sup> La Oficina del Alguacil utiliza varios programas informáticos para organizar los datos, entre los que se incluyen los siguientes: el sistema de CAD se utiliza cuando los agentes responden a llamadas y emiten advertencias y citaciones. IAPro es un software que se utiliza para realizar un seguimiento de las investigaciones internas y de los casos de uso de la fuerza. Mark43 es una base de datos que incluye toda la información recopilada cuando se lleva a cabo un arresto. Por último, Sector, gestionado por la Patrulla Estatal de Washington (Washington State Patrol), almacena datos sobre el control del tránsito en todo el estado. Es posible que un solo caso tenga datos almacenados en varios programas informáticos, lo que complica el análisis y requiere mucho tiempo.

- b. Los datos relacionados con las detenciones de tránsito se deben almacenar en un solo software para facilitar los procesos de análisis. Los datos del número total, ubicación general, resultado e información demográfica de detenciones de tránsito deben estar disponibles al público.
- c. Todos los agentes deben completar capacitaciones extensas, regulares y continuas sobre cómo usar las herramientas de recopilación de datos de la Oficina del Alguacil.
- d. La Oficina del Alguacil debe utilizar software que identifique automáticamente las contradicciones y los campos faltantes para minimizar los datos erróneos.

## Recomendación 4

**Si la Oficina del Alguacil está considerando aumentar el control automatizado de tránsito, el condado de King debería encargar primero un estudio independiente de viabilidad y equidad, y solicitar una fuerte participación de la comunidad en cuanto a la posible implementación de controles automatizados.**



Los “controles automatizados” son una estrategia de control de tránsito que se basa en cámaras para tomar una fotografía de la placa de los vehículos que cometen infracciones y enviar una advertencia o multa por correo al propietario registrado del vehículo. Las cámaras se utilizan con mayor frecuencia para detectar el exceso de velocidad y las infracciones por pasarse semáforos en rojo, aunque a nivel nacional, las jurisdicciones están experimentando con otras formas de control automatizado, como el uso de cámaras para detectar distracciones al manejar. Actualmente, las cámaras que detectan cruces con el semáforo en rojo se usan con moderación en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil, en particular en la ciudad de Kenmore.

El uso de controles automatizados plantea posibles ventajas y desventajas, tanto para los agentes como para los miembros de la comunidad. Una de las principales ventajas del uso de controles automatizados es que limita el número de detenciones de tránsito, lo que reduce la probabilidad de altercados peligrosos e interacciones perjudiciales a nivel psicológico entre el personal de la Oficina del Alguacil y los miembros de la comunidad. También pueden ser eficaces para cambiar las conductas de manejo peligrosas y reducir los accidentes.

Sin embargo, los controles automatizados pueden generar inquietudes en cuanto a la privacidad y la vigilancia. La mayoría de los radares de velocidad utilizan tecnología de ALPR (automatic license plate reader, reconocimiento automático de placas), que captura hasta 1,800 placas por minuto. Las agencias de las fuerzas del orden han utilizado tecnología de ALPR para vigilar a las comunidades marginadas, incluidas las comunidades de color y las personas de bajos ingresos. Las empresas de ALPR, que recopilan y almacenan datos sensibles sobre la ubicación, también están siendo acusadas de violar las leyes estatales al compartir información sobre la ubicación de los vehículos con las agencias federales de control fronterizo. Además, los contratos que firman las agencias de las fuerzas del orden con los proveedores de ALPR no se hacen públicos, lo que impide la transparencia frente al público.

Los controles automatizados también pueden agravar las disparidades raciales y económicas en el control de tránsito debido a la colocación de cámaras en rutas de alta velocidad que a menudo se encuentran en barrios densamente poblados, con una alta proporción de residentes de color y personas de bajos ingresos. En consecuencia, las multas asociadas a las citaciones de tráfico automatizadas son más propensas a recaer en los conductores de color y los de bajos ingresos que quizá no puedan permitirse pagar una multa.

Aunque la OLEO no tiene conocimiento de ningún plan actual para ampliar el uso del control automatizado en el condado de King, la Oficina del Alguacil debería tener cuidado en cuanto al aumento de los controles automatizados, debido al presupuesto limitado, así como a las inquietudes mencionadas más arriba. Otras inquietudes relacionadas con los controles automatizados son que las multas son excesivas y están basadas en

los ingresos, y que el control automatizado no aborda las causas fundamentales de las condiciones de tráfico peligrosas. Algunas investigaciones demuestran que mejorar el diseño de las carreteras puede ser más eficaz para mejorar la seguridad vial (por ejemplo, instalar glorietas en lugar de semáforos o señales de alto reduce en un 75 % los accidentes que provocan lesiones).

#### **4.1 La Oficina del Alguacil no debería aplicar ningún control automatizado, nuevo o adicional, sino hasta que un estudio de viabilidad y equidad pueda demostrar una vía para mitigar las preocupaciones en materia de privacidad y equidad.**

Dada la evidencia de que los controles automatizados pueden suponer una carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos y las comunidades de color, la OLEO recomienda que el condado de King realice más investigaciones antes de ampliar el control automatizado, como la instalación de cámaras adicionales, el uso ampliado de las cámaras existentes (por ejemplo, usar una cámara existente en una zona escolar fuera del horario y los fines de uso actuales) o nuevos tipos de tecnología de control automatizado en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil. El estudio de viabilidad y equidad debe examinar:

- a. Qué comunidades experimentan niveles desproporcionados de problemas de seguridad vial, como exceso de velocidad e infracciones por pasarse semáforos en rojo y que, por lo tanto, se beneficiarían más de los controles automatizados;
- b. Si el financiamiento se puede utilizar eficazmente para abordar o mejorar el diseño de carreteras en lugar de usar controles automatizados;
- c. Si el aumento del uso de cámaras tendría un impacto racial desigual en todo el condado de King;
- d. La eficacia de las cámaras que actualmente están en uso en la jurisdicción de la Oficina del Alguacil para mejorar la seguridad vial; la medida de éxito no debe ser la generación de ingresos o el número de citaciones emitidas;
- e. El uso actual de los ingresos, las inquietudes sobre la privacidad y el impacto en la equidad que tienen los controles automatizados actuales en la jurisdicción de la Oficina del Alguacil;
- f. Las prácticas de intercambio de datos entre las jurisdicciones y agencias federales encargadas del cumplimiento de la ley;
- g. Cómo se utilizan las empresas privadas o los contratistas y su software, incluidas sus prácticas de intercambio de datos, y
- h. Los procedimientos de uso y almacenamiento de datos.

El estudio de viabilidad y equidad debe ser realizado por una agencia independiente de la Oficina del Alguacil y desarrollarse en colaboración con las comunidades locales en toda la jurisdicción de la Oficina del Alguacil, a fin de garantizar que las poblaciones afectadas tengan amplias oportunidades de aportar sus opiniones y comentarios a lo largo de todo el proceso.

#### **4.2 Cualquier plan futuro para implementar controles automatizados adicionales debe estar impulsado por la comunidad y tener como objetivo abordar las causas fundamentales de las preocupaciones en materia de seguridad vial.**

La OLEO recomienda que cualquier esfuerzo por aplicar medidas de control automatizado se lleve a cabo en colaboración con las comunidades. Si, al finalizar y publicar un estudio de viabilidad y equidad, la Oficina del Alguacil y sus socios del gobierno local tienen previsto aplicar medidas de control automatizadas adicionales, los miembros de la comunidad deben participar plenamente en las decisiones relativas a la ubicación de las cámaras de control automatizado y las estrategias para la aplicación de la ley, incluidas las sanciones, para garantizar que el programa dé prioridad a los problemas de seguridad vial.

Cualquier programa de control automatizado debe tener como propósito minimizar las consecuencias dañinas de las sanciones financieras relacionadas con el control automatizado que no abordan las causas fundamentales de las inquietudes sobre seguridad vial. Las jurisdicciones deben considerar:

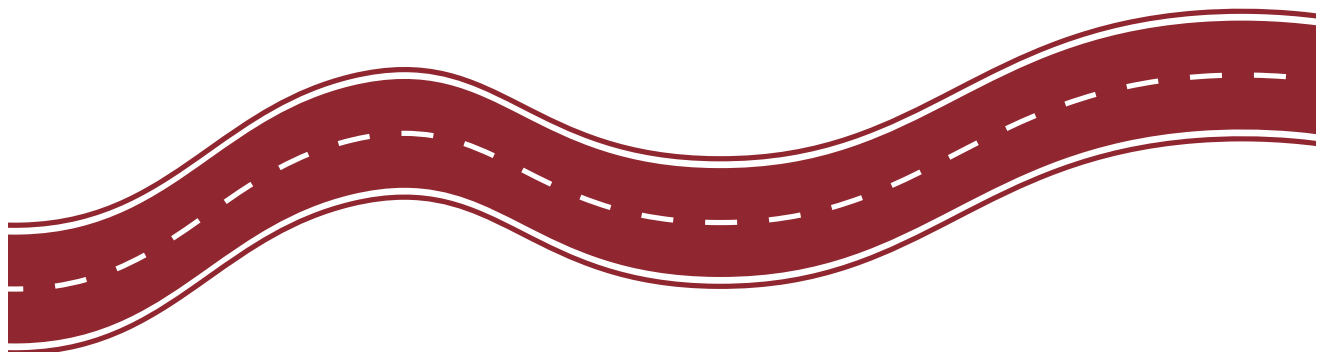
- a. Posibles programas piloto de citaciones que no impongan sanciones basadas en multas y, en su lugar, utilicen advertencias durante un periodo determinado;
- b. Los niveles de multa y las opciones de pago (por ejemplo, multas basadas en los ingresos o planes de pago sin costo) y las alternativas que se utilizarán (por ejemplo, multas de reparación u opciones de servicio comunitario), y
- c. Cómo garantizar que los ingresos generados por el control automatizado se reinviertan en mejoras de diseño de las carreteras y de la infraestructura de seguridad vial identificadas por la comunidad.

## Conclusión

Los socios de la OLEO señalaron la seguridad vial y el control de tránsito como la mayor inquietud de quienes viven, trabajan y manejan en el condado de King. Dado que las detenciones de tránsito son las interacciones más comunes entre el público y las fuerzas del orden, es muy importante que la Oficina del Alguacil tenga políticas y procedimientos claros para el control de tránsito que respondan a las necesidades de la comunidad.

En 2022, la Oficina del Auditor realizó una auditoría de las prácticas de control de tránsito de la Oficina del Alguacil. El informe encontró que la agencia carece de orientación estratégica para el control de tránsito y no recopila datos completos de las detenciones de tránsito. La información recopilada a lo largo de la fase de extensión comunitaria de la OLEO confirma estos resultados.

**La OLEO y sus socios desarrollaron recomendaciones adicionales para la estrategia de control de tránsito de la Oficina del Alguacil, en un esfuerzo por mejorar la seguridad vial, promover prácticas equitativas de cumplimiento y fomentar la recopilación correcta de datos.** Después de presentar las recomendaciones al ayuntamiento del condado de King (King County Council) y a la Oficina del Alguacil, la OLEO planea supervisar la implementación de las recomendaciones, para que sus socios y las comunidades del condado de King permanezcan informados sobre los pasos que se toman para mejorar la seguridad vial y las prácticas de cumplimiento en todo el condado de King.



## Notas finales

- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 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 Análisis de la OLEO de "Datos CAD 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalle en el archivo de los autores.
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 Análisis de la OLEO de "Datos CAD 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalle en el archivo de los autores.
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al., "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 Personal de la King County Sheriff's Office, entrevistas con la OLEO, febrero-abril de 2025.
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 Análisis de la OLEO de "Datos CAD 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalle en el archivo de los autores.
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 Análisis de la OLEO de "Datos CAD 2020-2024" y "Datos IAPro 2020-2024", 17 de abril de 2025, detalle en el archivo de los autores.
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforga.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic

Notas finales *continuación*

- 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 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/>.

Notas finales *continuación*

- 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://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).
- 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 Personal de la King County Sheriff’s Office, correspondencia electrónica con la OLEO, 18 de abril de 2025.
- 53 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, [https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](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=piir>.
- 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>.

Notas finales *continuación*

- <sup>60</sup> 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>.
- <sup>61</sup> 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>.
- <sup>62</sup> 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>.
- <sup>63</sup> Magnus Lofstrom et al., “Racial Disparities in Traffic Stops,” October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- <sup>64</sup> 11 CCR § 999.226, “Article 3 Data Elements to be Reported,” <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, “AB-953 Law enforcement: racial profiling,” October 3, 2015, [https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill\\_id=201520160AB953](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953); Racial and Identity Profiling Advisory Board, “Annual Report 2025,” January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- <sup>65</sup> 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).
- <sup>66</sup> 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>.
- <sup>67</sup> Personal de la King County Sheriff’s Office, entrevista con la OLEO, 5 de febrero de 2025.
- <sup>68</sup> 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).
- <sup>69</sup> 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>.
- <sup>70</sup> 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>.
- <sup>71</sup> Ibid.
- <sup>72</sup> 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://jisis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- <sup>73</sup> 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>.
- <sup>74</sup> Ibid.
- <sup>75</sup> 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>.
- <sup>76</sup> 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>.
- <sup>77</sup> 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>.
- <sup>78</sup> 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>.
- <sup>79</sup> Ibid.
- <sup>80</sup> 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