

# Pagpapatupad ng Batas Trapiko

## *Pagbago sa Mga Kagawian ng Tanggapan ng Sheriff para sa Higit Pang Kaligtasan sa Kalsada*

### **Inihanda sa Pakikipagtulungan sa:**

Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, at Washington for Black Lives, na isang proyekto ng Washington Community Alliance

**Nobyembre 2025**



**King County**

# OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

# Pagpapatupad ng Batas Trapiko

*Pagbago sa Mga Kagawian ng Tanggapan ng Sheriff para sa Higit Pang Kaligtasan sa Kalsada*

## Talaan ng Mga Nilalaman

Ehekutibong Buod .....	3
Panimula.....	5
Ang Kalagayan ng Kaligtasan sa Kalsada at Pagpapatupad ng Batas Trapiko sa King County .....	8
Yugto ng Pakikipag-ugnayan .....	8
Mga Kagawian ng Tanggapan ng Sheriff .....	9
Paggawa ng Mga Rekomendasyon sa Patakaran.....	10
Mga Rekomendasyon.....	11
Rekomendasyon 1 .....	12
Rekomendasyon 2 .....	15
Rekomendasyon 3 .....	17
Rekomendasyon 4 .....	20
Konklusyon .....	22
Mga Endnote.....	23

### Ang ulat ay inihanda nina:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter, at Katy Kirschner

**Sa pakikipagtulungan sa:** Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, at sa tulong ng mga kontribusyon mula sa Washington for Black Lives, na isang proyekto ng Washington Community Alliance



EASTSIDE  
FOR ALL



People  
Power  
Washington

Transportation Choices



### Ang ulat ay na-edit ni:

Liz Dop



# OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

**Independiyenteng sinusubaybayan ng King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) ang Tanggapan ng Sheriff (Sheriff's Office).** Nagsasagawa kami ng mga objective na pagsusuri at hiwalay na imbestigasyon, at nagbibigay kami ng mga rekomendasyon batay sa ebidensya sa tulong ng gabay ng komunidad at nang nakatuon sa pagkakapantay-pantay. Para maibigay ang mga rekomendasyong ito, nakikipag-partner at nakikipagtulungan ang OLEO sa mga organisasyon sa komunidad.

### Makipag-ugnayan sa OLEO

☎ Telepono: 206-263-8870

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

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

**Isang paalala sa data:** Kung posible, ginagamit ng OLEO ang data na partikular sa King County para matiyak ang katumpakan at kaugnayan ng mga napag-alaman sa pananaliksik. Gayunpaman, sa mga sitwasyon kung saan walang available na data sa antas ng county, ang ginagamit ng OLEO sa pagsusuri ng mga napag-alaman sa pananaliksik ay ang data sa antas ng estado o bansa.

### May mga alternatibong format.

Tumawag sa 206-263-8870 o TTY: 711.

## Ehekutibong Buod

### Ang Ulat na Ito: Pamamaraan at Prosesong May Gabay ng Komunidad

Sa ulat na ito, susuriin ng OLEO at ng mga partner nito sa komunidad ang mga kagawian sa pagpapatupad ng batas trapiko ng Tanggapan ng Sheriff at magbibigay sila ng apat na rekomendasyon sa paggawa ng estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na mas batay sa data, makatuwiran, at nakatuon sa kaligtasan.

Ang ulat na ito ay ang kauna-unahang Proyekto sa Patakaran na May Gabay ng Komunidad ng OLEO—na nakumpleto sa pakikipagtulungan sa aming mga partner mula sa Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, at sa tulong ng mga kontribusyon mula sa Washington for Black Lives, na isang proyekto ng Washington Community Alliance.<sup>a</sup>

Bilang batayan sa ulat na ito, inalam ng OLEO at ng mga partner nito ang mga opinyon at priyoridad ng mga gumagamit ng kalsada sa King County tungkol sa mga panganib sa kalsada at mga estratehiya para sa pagpapatupad. Kinausap din ng OLEO ang mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff para matuto pa tungkol sa mga patakaran at kagawian ng ahensya kaugnay ng pagpapatupad ng batas trapiko. Sinuri ng OLEO ang data ng pagpapatupad ng batas trapiko ng Tanggapan ng Sheriff noong 2020-2024 para mas maunawaan ang kasalukuyang kalagayan ng pagpapatupad ng batas trapiko sa King County, at inalam nila ang pinakamahuhusay na kagawian ng bansa at ang mga pamamaraan sa patakaran sa mga peer na hurisdiksyon. Inilahad ang lahat ng napag-alaman sa pananaliksik sa mga partner ng OLEO. Ang apat na rekomendasyong may gabay ng komunidad na ibinigay sa ulat na ito ay binuo sa pakikipagtulungan sa at inaprubahan ng lahat ng partner ng OLEO.

### Ang Kalagayan ng Kaligtasan sa Kalsada at Pagpapatupad ng Batas Trapiko

Bagama't pangunahing priyoridad ng Tanggapan ng Sheriff ang kaligtasan sa kalsada, ang ahensya ay walang pangkalahatang estratehiya para sa pagpapatupad ng batas trapiko. Sa halip, mga indibidwal na deputy ang nagpapasya sa pagpapatupad, na gumawa ng patchwork approach sa pagpapatupad ng batas trapiko. Hindi consistent na gumagamit ng data ang Tanggapan ng Sheriff bilang batayan sa pagpapatupad ng batas trapiko sa lahat ng presinto nito at hindi ito nangongolekta ng kumpletong data sa lahat ng traffic stop. Ibig sabihin, walang kakayahan ang Tanggapan ng Sheriff na tasahin kung epektibo ba ang pagpapatupad nito ng batas trapiko o kung paano ito puwede pang pahusayin. Bukod pa rito, dahil hindi nangongolekta ang Tanggapan ng Sheriff ng impormasyon ng demograpiko kaugnay ng mga traffic stop, hindi nila nasusukat kung patas ba nilang naipapatupad ang mga batas trapiko o kung may mga nagiging disparity.

Sa pagsusuri ng OLEO, napag-alaman na ang halos mahigit kalahati (52%) ng mga traffic stop na isinagawa ng Tanggapan ng Sheriff noong 2020-2024 ay para sa mga paglabag sa batas trapiko kung saan walang natutukoy na posibilidad ng kapahamakan sa driver o sa ibang tao, gaya ng nag-expire nang rehistro o sirang taillight. **Ayon pa sa mga napag-alaman ng OLEO, may pagkakataon ang Tanggapan ng Sheriff na gamitin ang mga limitadong resource at i-shift ang focus nito sa pagsasapriyoridad ng mga estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na batay sa data at nakatuon sa kaligtasan.**

Nananawagan ang mga tagapagtaguyod sa Washington at sa buong bansa na ituon ang mga resource sa pagpapatupad ng batas sa pagpapababa sa bilang ng mga namamatay sa kalsada habang tinutugunan ang mga disparity ayon sa lahi at uring panlipunan dahil sa mga tradisyonal na kagawian sa pagpapatupad ng batas trapiko. Ayon sa pananaliksik, ang mga traffic stop sa Estados Unidos ay hindi patas na nakakaapekto sa people of color at sa mga komunidad na may mababang kita.<sup>1</sup> Inayos ng OLEO at ng mga partner nito ang mga rekomendasyon sa ulat na ito para matugunan ang mga disparity sa pagpapatupad ng batas trapiko at maging mas ligtas para sa lahat ng gumagamit ng kalsada sa King County.

<sup>a</sup> Magbasa pa rito tungkol sa proseso ng Framework ng Gabay sa Komunidad.

## Mga Rekomendasyon

1.

Baguhin ang gabay sa patakaran para isapriyordad ang pagtukoy ng mga paglabag sa batas trapiko na nauugnay sa kaligtasan, bawasan ang mga traffic stop na hindi nauugnay sa kaligtasan, at gumawa ng pambuong-ahensya na estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na batay sa data.

- 1.1 Isapriyordad ang mga stop na nauugnay sa kaligtasan.
- 1.2 Bawasan ang mga traffic stop na hindi nauugnay sa kaligtasan.
- 1.3 Magbigay sa mga deputy ng gabay na batay sa data para maisulong ang kaligtasan sa kalsada.
- 1.4 Magsagawa ng mga hindi punitive na hakbang na tumutugon sa mga pinakasanhi ng mga paglabag sa batas trapiko.

2.

Limitahan ang pagtatanong at ipagbawal ang mga consent search sa mga traffic stop para maisulong ang mga karapatan ng mga driver at mabawasan ang mga disparity ayon sa lahi sa pagpapatupad.

- 2.1 Atasan ang mga deputy na limitahan sa pangunahing dahilan ng pagpapahinto ang pagtatanong sa traffic stop.
- 2.2 Atasan ang mga deputy na ipaalam kaagad sa driver, sa unang contact pa lang, ang paunang dahilan ng pagpapahinto.
- 2.3 Ipagbawal ang mga “consent search” sa mga traffic stop.

3.

Mangolekta ng data para sa lahat ng traffic stop—pati ng data ng demograpiko—at ipatupad ang pinakamahuhusay na kagawian para sa pangongolekta, pag-store, at pagsusuri ng data para maging mas transparent at maisulong ang pananagot.

- 3.1 Kolektahin at suriin ang data para sa lahat ng traffic stop.
- 3.2 Kolektahin at suriin ang data ng demograpiko sa mga traffic stop.
- 3.3 I-streamline ang mga kagawian sa pangongolekta ng data.

4.

Kung pinag-iisipan ng Tanggapan ng Sheriff na dagdagan ang naka-automate na pagpapatupad ng batas trapiko, ang King County ay dapat munang magkomisyon ng hiwalay na pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay at humingi ng tulong sa komunidad kaugnay ng posibleng paggamit ng naka-automate na pagpapatupad.

- 4.1 Hindi dapat magsagawa ang Tanggapan ng Sheriff ng anumang bago o karagdagang naka-automate na pagpapatupad hangga’t walang nakikita sa pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay na isang pathway para mabawasan ang mga alalahanin sa privacy at pagkakapantay-pantay.
- 4.2 Ang anumang plano sa hinaharap para sa pagpapatupad ng mga karagdagang naka-automate na pagpapatupad ay nakatuon dapat sa komunidad at naglalayong tugunan ang mga pinakasanhi ng mga alalahanin sa kaligtasan sa kalsada.

## Panimula

### Nadagdagan ang Mga Pagsisikap sa Pagsusulong ng Kaligtasan sa Kalsada sa Mga Nakalipas na Taon, Kasabay ng Mga Nakakabahalang Trend sa Pagkamatay sa Aksidente sa Kalsada

Ang pagbangga ng sasakyan ay isa sa mga nangungunahing sanhi ng pagkamatay sa Estados Unidos.<sup>2</sup> Sa buong bansa, dumami ang mga namatay sa kalsada sa panahon ng pandemya ng COVID-19, at bagama't bahagyang nabawasan sa nakalipas na ilang taon ang mga pagkamatay na nauugnay sa kalsada sa buong bansa, hindi naging ganoon sa estado ng Washington, kung saan pinakamarami noong 2023 ang namatay sa aksidente sa kalsada sa loob ng 33 taon.<sup>3</sup> Ganoon din sa King County, kung saan 118 pagbangga ang nagresulta sa mga pagkamatay sa huridiksiyon ng Tanggapan ng Sheriff noong 2020-2024.<sup>b,4</sup>

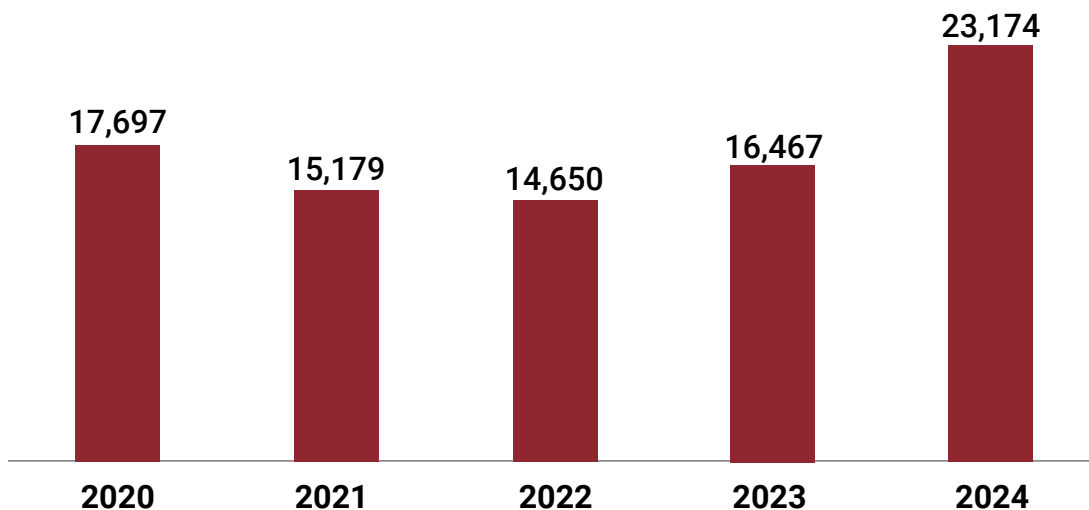
**Pinaka-maraming namatay sa aksidente sa kalsada sa loob ng 33 taon**



Sa panahon ng pandemya ng COVID-19, maraming hurisdiksiyon ang nagbawas ng mga pagsisikap sa pagpapatupad ng batas dahil nabawasan ang mga sasakyan sa kalsada at hinimok ng mga eksperto sa pampublikong kalusugan na limitahan ang contact sa pagitan ng mga indibidwal hangga't posible.<sup>5</sup> Ganoon din ang naging pattern ng pagpapatupad ng batas trapiko sa King County, kung saan nabawasan ang rate ng mga traffic stop mula 2020 hanggang 2022, at nadagdagan ito nang 40% mula 2023 hanggang 2024.<sup>6</sup>

Sa kabila ng pagkaunting ito, nanatili ang mga traffic stop bilang ang pinakakaraniwang interaction sa pagitan ng publiko at mga deputy ng King County,<sup>7</sup> kung saan mahigit 87,000 traffic stop ang sinimulan ng mga deputy mula 2020-2024.<sup>8</sup> Gayunpaman, hindi patas na naramdaman ang epekto ng mga stop na ito. Sa buong bansa, paulit-ulit na nakita sa pananaliksik ang tuluy-tuloy na bias ayon sa lahi at profiling sa mga traffic stop at search at ang hindi patas na epekto sa mga komunidad na may mababang kita.<sup>9</sup>

### Nadagdagan ang Mga Traffic Stop ng Tanggapan ng Sheriff noong 2024 Kumpara sa Nakalipas na 4 na Taon



<sup>b</sup> Tumutukoy ang "hurisdiksiyon ng Tanggapan ng Sheriff" sa mga kalsadang minementina ng County sa unincorporated na King County, at sa mga kalsadang nasa nakakontratang lungsod ng Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish, at Woodinville. Ang Paliparan, Tren, at mga ahensya ng Sound Transit sa King County ay kasama rin sa hurisdiksiyon ng Tanggapan ng Sheriff.

Sa buong bansa, at sa antas ng estado, nagsisikap ang mga tagapagtaguyod at ang mga tagagawa ng patakaran na magpatupad ng mga malikhaing solusyon para maging mas ligtas ang ating mga kalsada habang binabawasan ang hindi naaangkop na pagpapatupad ng batas trapiko na nagpapalala sa mga disparity ayon sa lahi at uring panlipunan.<sup>10</sup> Matagal nang sinasabi ng mga tagapagtaguyod na hindi nagiging mas ligtas ang ating mga kalsada sa pagpapatupad ng mga minor na infraction sa batas trapiko,<sup>11</sup> sa halip, dati nang ginagamit ang mga ito para mag-target ng mga community of color at komunidad na may mababang kita, nagreresulta ito sa mga hindi patas na resulta para sa mga populasyong iyon,<sup>12</sup> at inalis nito ang kakayahan ng isang opisyal na pagtuunan ang mas matitinding paglabag gaya ng impaired na pagmamaneho, distracted na pagmamaneho, paggamit ng restraint, at speeding, na ang mga pangunahing sanhi ng pagkamatay sa kalsada.<sup>13</sup> Habang pinapalaki ng mga ahensya sa pagpapatupad ng batas ang kapasidad para sa paggamit ng data, may mga pagkakataon na makipagtulungan sa mga eksperto sa kaligtasan sa kalsada para maiangkop ang pagpapatupad sa pinakamalalaking alalahanin sa kaligtasan sa kalsada. May mga naglalabasan nang bagong teknolohiya na, kapag ginamit nang tama at may gabay ng komunidad, puwedeng makabawas sa pasanin sa mga resource para sa pagpapatupad ng batas at magresulta sa mas ligtas na pagmamaneho. Kung sama-samang gagamitin, makakapagbigay ang bagong pananaliksik at mga malikhaing pamamaraan sa mga peer na hurisdiksyon ng mahuhusay na bagong paraan para ma-undo ang mga posibleng kapahamakan sa mga tradisyonal na pamamaraan ng pagpapatupad ng batas trapiko at magiging mas ligtas ang ating mga kalsada.

## Ulat ng Auditor ng King County sa Kaligtasan sa Kalsada

Na-audit ng Tanggapan ng Auditor ng King County (Tanggapan ng Auditor [Auditor's Office]) ang mga estratehiya at kagawian ng Tanggapan ng Sheriff kaugnay ng pagpapatupad ng batas trapiko noong 2022. Napag-alaman sa ulat na ang ahensya ay walang pangkalahatang estratehiya para sa pagpapatupad ng batas trapiko, o hindi nito tinatasa kung naaayon ba ang mga aktibidad ng mga deputy sa pagpapatupad ng batas trapiko sa mga layunin ng ahensya, o kung nakakatulong ba ang mga ito sa kaligtasan sa kalsada. Dahil dito, nag-iiba ang pagpapatupad ng batas trapiko sa huridiksiyon ng Tanggapan ng Sheriff. Hindi rin sistematikong nangongolekta ang Tanggapan ng Sheriff ng data ng trapiko para sa mga traffic stop, o hindi nito sinusuri kung may mga disparity sa kung paano nagsasagawa ang mga deputy nito ng mga traffic stop. Gamit ang nakolektang limitadong data, natukoy ng Tanggapan ng Auditor na mas malaki ang posibilidad na gumamit ng puwersa ang mga White na opisyal sa mga Black na motorista kaysa sa mga motoristang may ibang lahi.



Nagbigay ang Tanggapan ng Auditor ng tatlong rekomendasyon sa Tanggapan ng Sheriff kaugnay ng mga napag-alaman nito. Hanggang sa paglalathala ng ulat na ito, hindi pa naipapatupad ng Tanggapan ng Sheriff ang alinman sa mga rekomendasyong ito.

### Rekomendasyon 1

“Ang Tanggapan ng Sheriff ng King County ay dapat magtakda ng mga layunin sa pagpapatupad ng batas trapiko at gumawa at magpatupad ng mga estratehiya para matugunan ang mga layuning iyon sa pamamagitan ng data para ma-track ang pag-usad tungo sa pangkalahatan nitong layunin sa kaligtasan.

### Rekomendasyon 2

Ang Tanggapan ng Sheriff ng King County ay dapat makipagtulungan sa mga commander ng unincorporated na lugar, mga nakakontratang partner, at sa Dibisyon ng Mga Serbisyo sa Kalsada ng Departamento ng Mga Lokal na Serbisyo (Department of Local Services Road Services Division) ng King County para matiyak na naaayon sa mga layunin ng county ang mga layunin at estratehiya sa kaligtasan sa kalsada.

### Rekomendasyon 3

Dapat kolektahin ng Tanggapan ng Sheriff ng King County ang data ng maoobserbahang demograpiko para sa bawat traffic stop, anuman ang layunin o resulta ng nasabing stop.”



**[Basahin ang kumpletong ulat dito.](#)**

## Ang Pagtutulungan ng OLEO at ng Mga Partner Nito sa Proseso ng Patakaran na May Gabay ng Komunidad

Kasunod ng pagkilala sa kamakailang adbokasiya sa bansa at estado, pati sa mga nakakabahalang trend ng pagkamatay sa aksidente sa kalsada, nilayon ng OLEO at ng mga partner nito na suriin at pahusayin ang pamamaraan ng Tanggapan ng Sheriff sa pagpapatupad ng batas trapiko. Nagbigay ang ulat na ito ng apat na rekomendasyong produkto ng Proseso ng Patakaran na May Gabay ng Komunidad ng OLEO,<sup>14</sup> kung saan pinagsama-sama ang ilang organisasyon sa komunidad sa isang collaborative na pagsisikap.

Pinili ng mga partner ng OLEO ang pagpapatupad ng batas trapiko bilang ang focus ng proyekto na ito mula sa listahan ng limang posibleng paksa sa patakaran. Nakumpleto ang proyekto sa pagpapatupad ng batas trapiko sa loob ng isang taon at kinabilangan ito ng limang organisasyon sa komunidad: [Congolese Integration Network](#), [Eastside for All](#), [People Power Washington](#), [Transportation Choices Coalition](#), at [Washington for Black Lives](#), na isang proyekto ng Washington Community Alliance. Regular na nakipag-meeting ang OLEO sa mga partner na ito at tinalakay nila ang pananaliksik sa mga kasalukuyang kagawian ng Tanggapan ng Sheriff, pinakamahuhusay na kagawian ng bansa, at posibleng rekomendasyon. Nakipag-meeting din ang OLEO sa mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff at sinuri nila ang available na data sa pagpapatupad ng batas trapiko. Pagkatapos suriin ang mga posibleng rekomendasyon at kaugnay na pananaliksik, bumoto ang mga partner ng OLEO para ibigay ang apat na rekomendasyon sa ulat na ito. Nakatanggap ang lahat ng apat na rekomendasyon ng unanimous na suporta mula sa mga organisasyon sa komunidad na nakipagtulungan sa OLEO.

### Timeline

#### 2024

##### SETYEMBRE

Kick-off ng mga meeting sa mga partner (Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, at Washington for Black Lives, na isang proyekto ng Washington Community Alliance).

##### OKTUBRE

Pinili ng mga partner ang pagpapatupad ng batas trapiko bilang proyekto sa patakaran.

##### NOBYEMBRE

Yugto ng external na pakikipag-ugnayan-nakipag-meeting ang Tanggapan para sa Pagsubaybay sa Pagpapatupad ng Batas (Office of Law Enforcement Oversight, OLEO) sa Tanggapan ng Auditor ng King County para talakayin ang kanilang pag-audit at ang status ng kanilang mga rekomendasyon. Sinimulan ng mga partner na ipamahagi ang Survey sa Kaligtasan at Pagpapatupad ng Batas Trapiko.

##### DISYEMBRE

Mga in-person na session ng pakikinig ng Congolese Integration Network at Washington for Black Lives.

#### 2025

##### ENERO

Isinara ang survey pagkatapos makatanggap ng 187 sagot.

##### PEBRERO-ABRIL

Yugto ng pananaliksik-Nagsagawa ng mga panayam para sa impormasyon sa mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff sa iba't ibang hurisdiksiyon. Natanggap at sinuri ang data sa pagpapatupad ng batas trapiko mula sa Tanggapan ng Sheriff.

##### ABRIL

Inilahad sa mga partner ang mga opsyon sa pananaliksik at patakaran. Sumali ang Eastside for All bilang partner sa komunidad.

##### MAYO

Nakipag-meeting sa mga partner para gumawa ng mga rekomendasyon sa patakaran.

##### HULYO

Inaprubahan ang mga pinal na rekomendasyon sa patakaran.

##### AGOSTO-NOBYEMBRE

Ginawan ng draft at isinapinal ang ulat. Ibinahagi ang pinal na draft ng ulat sa Tanggapan ng Sheriff para sa pagsusuri.

# Ang Kalagayan ng Kaligtasan sa Kalsada at Pagpapatupad ng Batas Trapiko sa King County

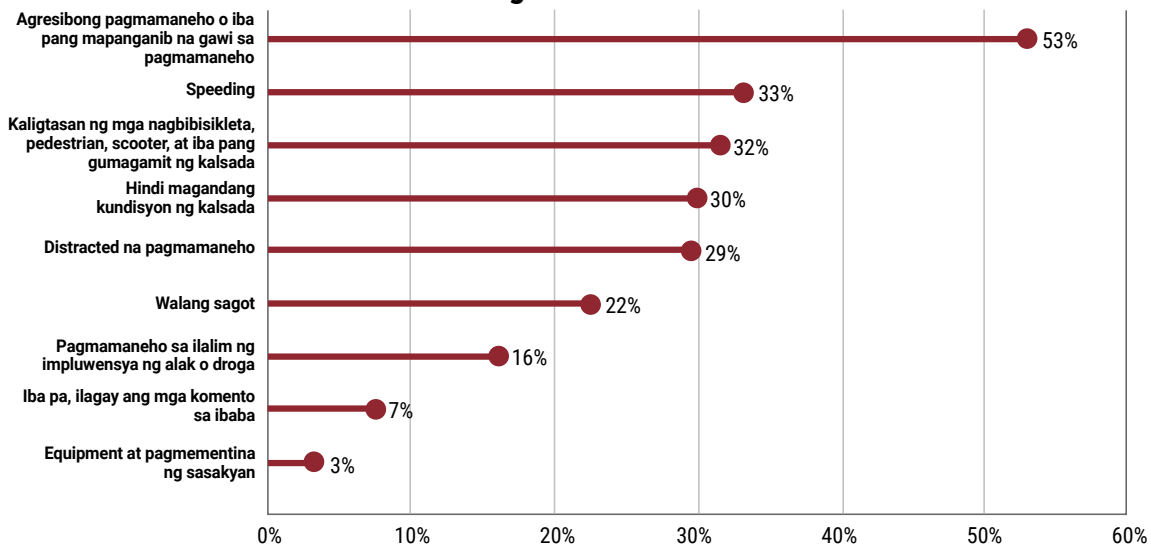


## Pakikipag-ugnayan: Mga Pananaw sa Kaligtasan sa Kalsada at Pagpapatupad ng Batas Trapiko

Pagkatapos tukuyin ang kaligtasan sa kalsada at pagpapatupad ng batas trapiko bilang ang focus ng proyekto, sinimulan ng OLEO at ng mga partner nito ang pakikipag-ugnayan para maunawaan ang saloobin ng mga miyembro ng komunidad na nakatira, nagtatrabaho, at nagmamaneho sa King County kaugnay ng usapin. Nakibahagi ang lahat ng partner ng OLEO sa yugto ng pakikipag-ugnayan sa pamamagitan ng pamamahagi ng survey o pagsasagawa ng session ng pakikinig.

Binuksan ang survey, na binuo sa pakikipagtulungan sa mga partner ng OLEO, mula Nobyembre 18, 2024 hanggang Enero 7, 2025, at nakatanggap ito ng 187 sagot sa kabuuan. Ang lahat ng tanong sa survey ay opsyonal, na may mga tanong kaugnay ng Likert scale at open-ended na tanong.<sup>c</sup> Online ang survey at sinagutan ng mga respondent ang survey sa anonymous na paraan. Ipinamahagi ng OLEO ang survey sa mga partner nito—na nagpamahagi sa survey sa kanilang mga dati nang network—pati sa lahat ng lungsod na nakikipagkontrata para sa mga serbisyo sa Tanggapan ng Sheriff, at sa pamamagitan ng Newsletter ng Unincorporated na Lugar ng King County (King County's Unincorporated Area Newsletter).

### Ni-rank ng Mga Respondent ang Agresibong Pagmamaneho, Speeding, at Kaligtasan ng Mga Gumagamit ng Kalsada na Hindi Nakasasakyan Bilang Ilan sa Kanilang Mga Pangunahing Alalahanin sa Kaligtasan sa Kalsada



Ang karamihan ng mga respondent ay mga White na babaeng walang kapansanan na hindi nakakapagsalita ng wikang iba pa sa Ingles sa bahay—hindi nito kinakatawan ang mga diverse na komunidad ng King County, na naglilimita sa kalakasan ng mga napag-alaman sa survey. Dahil sa mga limitasyong ito, nakapagbigay ang pagsusuri ng OLEO sa mga resulta ng survey ng ilang mahalagang insight tungkol sa mga alalahanin sa kaligtasan sa kalsada ng mga gumagamit ng kalsada. Una, tinukoy ng mga respondent ang agresibong pagmamaneho, speeding, at kaligtasan ng mga gumagamit ng kalsada na hindi nakasasakyan bilang kanilang mga pangunahing alalahanin. Pagkatapos, humigit-kumulang isang katlo ng mga respondent ang naniniwalang dapat dagdagan ang mga

<sup>c</sup> Ang Likert scale ay isang rating system na ginagamit para masukat ang mga saloobin, pag-uugali, at pananaw ng mga respondent sa pamamagitan ng paghiling sa kanila na pumili sa isang range ng mga sagot sa isang sukatan—halimbawa, lubos na hindi sumasang-ayon o lubos na sumasang-ayon.

paghihigpit sa mga search sa sasakyan sa mga traffic stop, kung saan 12% ng mga respondent ang nagsabing dapat lang magsagawa ng mga stop para sa mga lehitimong dahilan sa kaligtasan, at 15% ang nagsabing hindi dapat magtanong ang pulisya nang higit sa paunang dahilan ng stop o hindi dapat sila magsagawa ng mga pretextual stop.<sup>d</sup>

Para makatulong sa pakikipag-ugnayan ng OLEO para sa proyektong ito, dalawang partner na organisasyon—ang Congolese Integration Network at ang Washington for Black Lives, na isang proyekto ng Washington Community Alliance—ang nag-host ng mga session ng pakikinig para talakayin ang mga tanong sa survey sa mga nakagrupong setting. Nagbigay-daan ito sa mga taong walang access sa teknolohiya sa survey o nangangailangan ng mga serbisyo sa pagsasalin na magbahagi ng kanilang mga insight at karanasan. Maraming isinagawang session ng pakikinig sa huling bahagi ng Nobyembre at unang bahagi ng Disyembre 2024. Napansing iba ang demograpiko ng mga attendee sa session ng pakikinig sa mga respondent sa survey. Naglilingkod ang Congolese Integration Network sa mga refugee at immigrant na halos mula sa Sub-Saharan na rehiyon ng Africa. Bukod pa rito, nagsagawa ang Washington for Black Lives ng session ng pakikinig para sa mga Black na ama na walang asawa.

**Ang mga ibinahagi ng mga attendee sa session ng pakikinig ay pareho lang sa mga pangunahing alalahanin ng mga respondent sa survey, at tinukoy ang agresibo at distracted na pagmamaneho at speeding bilang ang mga pangunahing alalahanin sa kaligtasan sa kalsada.** Gayunpaman, salungat sa mga napag-alaman sa survey ang ilang impormasyong nakuha sa session ng pakikinig. Halimbawa, bagama't nagpahayag ng interes ang mga respondent sa survey sa higit pang presensya ng mga tagapagpatupad ng batas sa kanilang mga komunidad, ibinahagi ng mga kalahok sa session ng pakikinig na nakakaramdam sila ng takot sa mga tagapagpatupad ng batas at gusto nilang limitahan ang kanilang mga interaction sa mga opisyal na nagpapatupad ng batas.

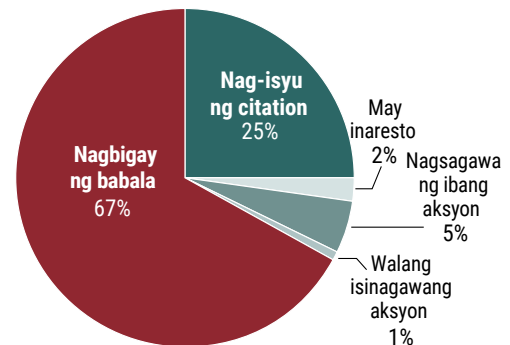
### Mga Kasalukuyang Kagawian ng Tanggapan ng Sheriff

Para makakuha ng karagdagang konteksto sa mga patakaran at kagawian ng Tanggapan ng Sheriff, ilang beses kinausap ng OLEO ang mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff, na may iba't ibang rank, responsibilidad, at lokasyon. Nakibahagi rin ang OLEO sa mga ride along kasama ng mga deputy na nagse-specialize sa pagpapatupad ng batas trapiko. Naging malinaw sa mga pag-uusap na ito na, sa kabila ng pagiging isa ng kaligtasan sa kalsada sa mga pangunahing priyoridad ng ahensya para sa 2025,<sup>15</sup> ang Tanggapan ng Sheriff ay walang malinaw na pambuong-ahensya na estratehiya sa kaligtasan sa kalsada. Ang mga kagawian sa pagpapatupad ng batas trapiko ay madalas na nakadepende sa pasya ng mga indibidwal na deputy at nag-iiba sa pagitan ng mga nakakontraang lungsod at unincorporated na lugar sa King County.<sup>16</sup>

Lubos na nakakabahala ang kawalan ng pangkalahatang estratehiya o gabay sa pagpapatupad ng batas trapiko. **Sa partikular, kapag deputy ang nagpapasya sa pagpapatupad ng batas, hindi matitiyak ng ahensya na consistent o patas ang natatanggap na pakikitungo ng mga residente at bisita sa King County.** Kung walang tamang kagawian sa pangongolekta ng data, hindi magagawa ng ahensya na i-track ang mga partikular na gawi sa kaligtasan sa kalsada at ang mga resultang aksyon sa pagpapatupad sa buong King County. Naaayon ang mga alalahaning ito sa napag-alaman ng Tanggapan ng Auditor sa kanilang pag-audit noong 2022 sa mga kagawian ng Tanggapan ng Sheriff.<sup>17</sup>

Para mas maunawaan ang mga kasalukuyang kagawian ng Tanggapan ng Sheriff at matuto mula sa ulat ng Tanggapan ng Auditor noong 2022, sinuri ng OLEO ang data ng mga traffic stop mula 2020-2024. Napag-alaman ng OLEO na nagsagawa ang Tanggapan ng Sheriff ng humigit-kumulang 112,219 na aksyon sa pagpapatupad ng batas trapiko at kaugnay ng parking,<sup>e</sup> na katumbas ng 87,167 traffic stop.<sup>18</sup> Sa parehong yugto ng panahon, dalawa sa bawat tatlong traffic stop ang nagresulta sa babala. Sa humigit-kumulang 25% ng mga traffic stop, nag-isyu ang mga deputy ng citation. Napakakaunting stop—2% lang—ang humantong sa pag-aresto.

### Mga Resulta ng Traffic Stop sa Buong King County, 2020-2024



<sup>d</sup> Ang pretextual stop ay kung saan pinapahinto ng isang opisyal na nagpapatupad ng batas ang isang indibidwal para sa isang minor na paglabag nang naglalayong magsagawa ng search o mag-imbetiga ng mas mabigat na krimen. Ang karamihan ng mga search na isinasagawa sa isang traffic stop ay hindi resulta ng pagkakaroon ng opisyal ng warrant o probable cause para magsagawa ng search, sa halip, resulta ito ng pahintulot mula sa driver.

<sup>e</sup> Isa itong pagtataya batay sa pagsusuri ng OLEO sa bilang ng mga entry sa pagpapatupad na nauugnay sa batas trapiko sa system ng CAD (Computer Aided Dispatch, Dispatch na May Tulong ng Computer) ng Tanggapan ng Sheriff. Kung minsan, puwedeng magkaroon ang isang entry sa CAD ng maraming aksyon sa pagpapatupad na puwedeng mangahulugan na undercount ang pagtatayang ito.

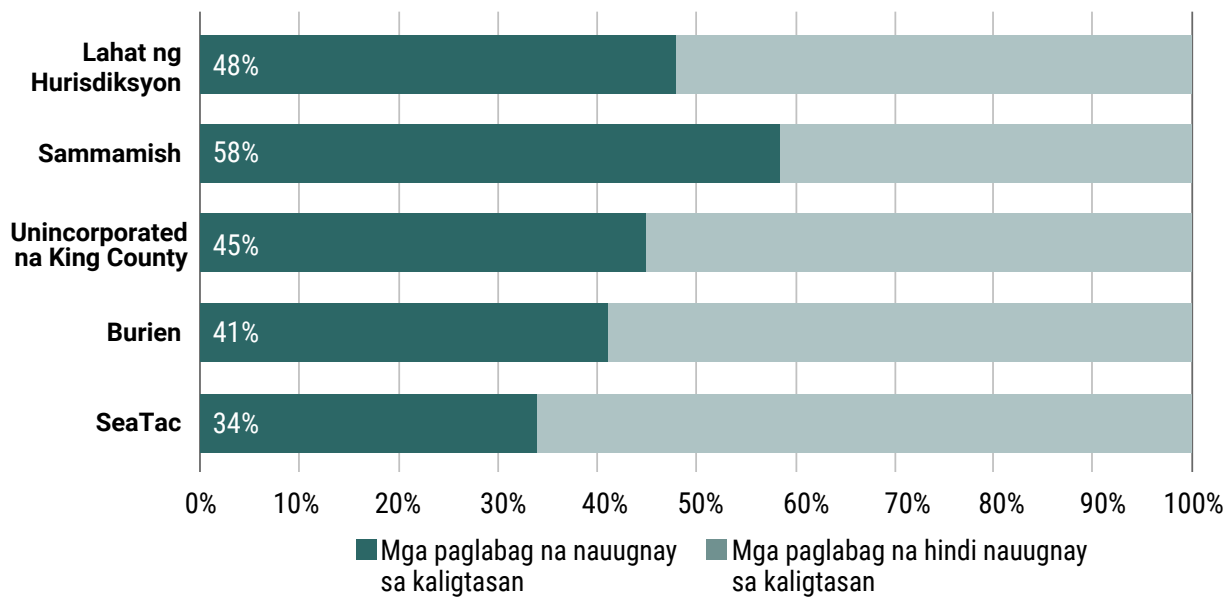
Ehekutibong Buod	Panimula	Ang Kalagayan ng Kaligtasan sa Kalsada at Pagpapatupad ng Batas Trapiko sa King County	Mga Rekomendasyon	Konklusyon
------------------	----------	--	-------------------	------------

Yugto ng Pakikipag-ugnayan | Mga Kagawian ng Tanggapan ng Sheriff | **Paggawa ng Mga Rekomendasyon sa Patakaran**

Sinuri ng OLEO kung gaano kadalas ang mga traffic stop para sa mga paglabag na nauugnay sa kaligtasan kung saan may natutukoy na posibilidad ng kapahamakan sa driver o ibang tao kumpara sa mga stop para sa mga paglabag sa batas trapiko na hindi nauugnay sa kaligtasan. Sa pagsasaalang-alang sa lahat ng pagpapatupad ng batas trapiko at kaugnay ng parking, ang mga stop para sa mga paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan ang bumuo sa 52% ng lahat ng aksyon sa pagpapatupad ng mga deputy ng Tanggapan ng Sheriff.

Ang Unincorporated na King County, Burien, SeaTac, at Sammamish ang nagkaroon ng pinakamaraming pagpapatupad ng batas trapiko sa buong hurisdiksiyon ng Tanggapan ng Sheriff. Sa SeaTac, 34% ng mga stop para sa pagpapatupad ng batas trapiko ang para sa mga paglabag na nauugnay sa kaligtasan, habang sa Sammamish, ang numerong iyon ay humigit-kumulang 60%.

### Paghahambing ng Mga Paglabag sa Batas Trapiko na Nauugnay at Hindi Nauugnay sa Kaligtasan sa Buong King County, 2020-2024



Mula 2020 hanggang 2024, gumamit ng puwersa ang mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff sa 41 traffic stop, na wala pang 0.01% ng lahat ng traffic stop. Bagama't maliit ang sample size, may mahahalagang pattern sa data. Sa parehong panahon, lalaki ang 3 sa 4 na sibilyang nasangkot sa mga insidente ng paggamit ng puwersa. Bukod pa rito, maliban sa pagiging 7% ng populasyon ng King County,<sup>19</sup> na Black na driver ang nasangkot sa mahigit 30% ng mga traffic stop kung saan gumamit ng puwersa, na nagresulta sa alalahaning hindi patas na gumagamit ng puwersa sa mga Black na driver.<sup>20</sup>

### Paggawa ng Mga Rekomendasyon sa Patakaran

Sa tulong ng background at pag-unawa sa mga kasalukuyang pagsubok sa mga kalsada ng King County, inalam ng OLEO ang pananaliksik sa bansa at pinakamahuhusay na kagawian para sa pagtugon sa mga isyu sa kaligtasan sa kalsada, mga alalahanin kaugnay ng mga disparity ayon sa lahi at uring panlipunan sa pagpapatupad ng batas, at mga pagsusuri sa mga inisyatiba sa kaligtasan sa kalsada at pagpapatupad ng batas trapiko sa mga peer na hurisdiksiyon. Inilalahad ng susunod na seksyon ng ulat na ito ang mga pangunahing napag-alaman sa pananaliksik na ito. May apat na pangunahing kategorya ang mga posibleng opsyon sa patakaran para matugunan ang mga alalahaning ito: pagbago sa patakaran sa mga pasya sa pagpapatupad ng batas trapiko; naka-automate na pagpapatupad; civilianization ng pagpapatupad ng batas trapiko,<sup>f</sup> at mga pinahusay na kagawian sa pangongolekta ng data at pag-audit para magabayan ang mga estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko. Inilahad ng OLEO ang mga napag-alaman nito sa mga partner nito na tumukoy sa mga rekomendasyon sa patakaran na nakabalangkas sa ibaba na ibibigay sa Tanggapan ng Sheriff.

<sup>f</sup> Tumutukoy ang civilianization sa paggamit ng hindi armadong sibilyan na tauhan para tumugon sa mga paglabag sa batas trapiko, sa halip na gumamit ng armadong tagapagpapatupad ng batas. Isinaalang-alang ng OLEO at ng mga partner nito ang pananaliksik at adbokasiya sa civilianization, pero nagpasya itong huwag nang isagawa ang isang rekomendasyon kaugnay ng civilianization sa ulat na ito.

## Mga Rekomendasyon

Ginawa ang sumusunod na apat na rekomendasyon sa pakikipagtulungan sa mga partner ng OLEO nang naglalayong maging ligtas sa kalsada sa buong King County.



1.

Baguhin ang gabay sa patakaran para isapriyoridad ang pagtukoy ng mga paglabag sa batas trapiko na nauugnay sa kaligtasan, bawasan ang mga traffic stop na hindi nauugnay sa kaligtasan, at gumawa ng pambuong-ahensya na estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na batay sa data.

2.

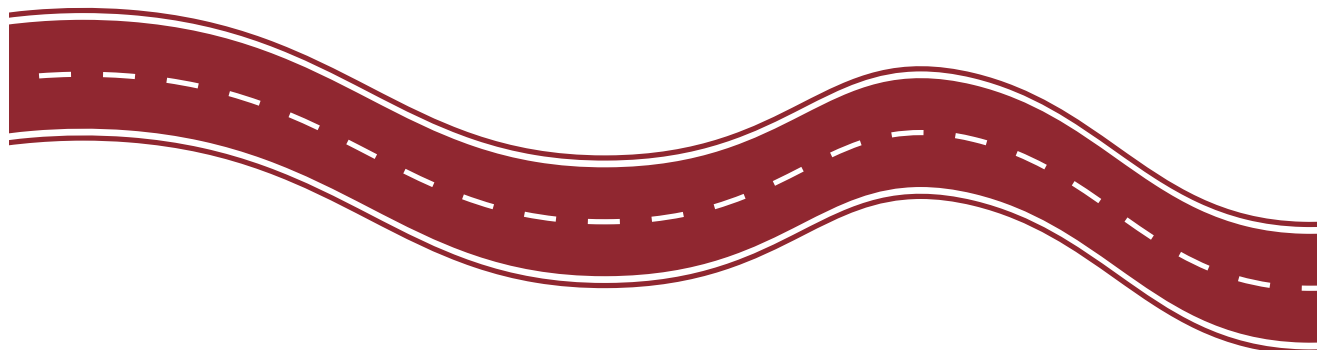
Limitahan ang pagtatanong at ipagbawal ang mga consent search sa mga traffic stop para maisulong ang mga karapatan ng mga driver at mabawasan ang mga disparity ayon sa lahi sa pagpapatupad.

3.

Mangolekta ng data para sa lahat ng traffic stop—pati ng data ng demograpiko—at ipatupad ang pinakamahuhusay na kagawian para sa pangongolekta, pag-store, at pagsusuri ng data para maging mas transparent at maisulong ang pananagot.

4.

Kung pinag-iisipan ng Tanggapan ng Sheriff na dagdagan ang naka-automate na pagpapatupad ng batas trapiko, ang King County ay dapat munang magkomisyon ng hiwalay na pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay at humingi ng tulong sa komunidad kaugnay ng posibleng paggamit ng naka-automate na pagpapatupad.



## Rekomendasyon 1

**Baguhin ang gabay sa patakaran para isapriyoridad ang pagtukoy ng mga paglabag sa batas trapiko na nauugnay sa kaligtasan, bawasan ang mga traffic stop na hindi nauugnay sa kaligtasan, at gumawa ng pambuon-ahensya na estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na batay sa data.**



Ang mga tagapagtaguyod sa Washington, at sa buong bansa, ay nananawagan para isapriyoridad ang mga traffic stop na nauugnay sa kaligtasan at limitahan ang mga traffic stop para sa mga paglabag na maliit ang kapahamakan sa kaligtasan ng mga gumagamit ng kalsada.<sup>21</sup> Kinakailangang mas pagtuunan ang pagpapatupad na nauugnay sa mga pangunahing sanhi ng mga pagkamatay sa kalsada—kasama ang impaired na pagmamaneho, distracted na pagmamaneho, paggamit ng restraint, at speeding—dahil sa pagtaas ng bilang ng mga namamatay sa banggaan at ng mga pinsalang nauugnay sa pagmamaneho sa buong estado.<sup>22</sup> Kung lilimitahan ang mga stop para sa mga minor na paglabag, magiging mas ligtas sa kalsada, makukuha ulit ang tiwala ng komunidad, mababawasan ang mga posibleng disparity sa pagpupulis, at mapapagaan ang mga pinansyal na pasanin ng mga komunidad.<sup>23</sup>

Sa buong bansa, hindi patas na naramdaman ang mga posibleng epekto na nauugnay sa mga traffic stop—mas malaki ang posibilidad na pahintuin ang mga Black na driver kaysa sa mga White na driver, at mas malaki ang posibilidad na i-search, bigyan ng ticket, arestuhin,<sup>24</sup> at patayin ang mga Black at Hispanic na driver sa isang traffic stop.<sup>25</sup> Sa kabila ng kawalan ng ebidensya sa pagkakaiba sa gawi sa pagmamaneho, mas malaki ang posibilidad na pahintuin ang mga Black na driver para sa mga minor na paglabag o paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan.<sup>9,26</sup> Nilalayon ng mga reporma sa patakaran para limitahan ang mga traffic stop na hindi nauugnay sa kaligtasan na bawasan ang mga disparity sa pagpapatupad ng batas trapiko sa pamamagitan ng pagbibigay sa mga opisyal ng gabay para matiyak na nakatuon ang mga pagsisikap sa pagpapatupad ng batas trapiko sa mga paglabag na nauugnay sa kaligtasan, at limitahan ang mga kagawian gaya ng mga pretextual stop. Halimbawa, noong 2022, ipinagbawal ng Konseho ng Lungsod ng Philadelphia ang mga traffic stop para sa ilang partikular na mababang antas na paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan.<sup>27</sup> Pagkatapos ng pagpapatupad, bumaba nang 54% ang mga traffic stop sa mga Black na lalaki para sa minor na paglabag—na nagwasto sa dati nang naidokumentong pattern ng hindi patas na pagpapatupad sa Philadelphia.<sup>28</sup> Nang atasan ni Chief Harold Medlock ng Fayetteville, North Carolina ang kanyang mga opisyal na ang mga pangunahing alalahanin sa kaligtasan sa kalsada ang pagtuunan sa pagpapatupad ng batas trapiko, at ihinto ang pagpapatupad ng mga mababang antas na paglabag sa batas trapiko na hindi nauugnay sa kaligtasan, nabawasan ang mga disparity ayon sa lahi para sa mga traffic stop sa lungsod, at nabawasan ang mga banggaan, pinsalang nauugnay sa kalsada, at ang bilang ng mga pagkamatay sa kalsada—nang hindi naapektuhan ang krimeng hindi nauugnay sa kalsada.<sup>29</sup>

Ang mga pasya sa pagpapatupad ng batas trapiko sa King County ay karaniwang nakadepende sa indibidwal na pasya ng bawat deputy, na nagreresulta sa patchwork approach sa kaligtasan sa kalsada sa buong hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff. Ayon sa tala ng Tanggapan ng Auditor noong 2022, hindi nagbibigay ang Tanggapan ng Sheriff ng madiskarteng direksyon sa pagpapatupad ng batas trapiko,<sup>30</sup> at kung walang sukatan at layunin, hindi handa ang ahensyang tiyakin na matutupad ng mga layunin nito sa pagpapatupad ang mga resultang nauugnay sa kaligtasan. Ang mga rekomendasyon ng OLEO ay nagsusulong ng estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na batay sa data, na nagdidirekta sa mga limitadong resource ng ahensya para matugunan ang pinakamalalaking alalahanin sa kaligtasan sa kalsada at mabawasan ang mga posibleng kapahamakan sa pangangatawan, pag-iisip, at ekonomiya ng mga traffic stop.<sup>31</sup>

<sup>9</sup> Walang access ang OLEO sa komprehensibong data ng demograpiko tungkol sa mga traffic stop sa King County. Ayon sa ulat noong 2022 ng Tanggapan ng Sheriff, kulang ang Tanggapan ng Sheriff ng data ng demograpiko para masuri ang mga disparity ayon sa lahi sa pagpapatupad ng batas trapiko. Sa kasalukuyan, hindi consistent at hindi maaasahan ang impormasyon ng demograpiko na kinokolekta ng Tanggapan ng Sheriff. Kaya naman sa data ng bansa dumedepende ang impormasyon ng ulat tungkol sa mga disparity ayon sa lahi sa pagpapatupad ng batas trapiko. See Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.

## 1.1 Isapriyoridad ang mga stop na nauugnay sa kaligtasan.

Dapat ay isinasaad ng patakaran na puwedeng pahintuin o i-detain ng mga deputy ang isang driver para ipatupad ang alinman sa mga sumusunod na paglabag sa batas trapiko na nauugnay sa kaligtasan:<sup>h</sup>

- a. Anumang paglabag sa kodigong pangkrimen;
- b. Anumang moving violation (paglabag ng driver habang umaandar ang sasakyan, gaya ng reckless driving o speeding);<sup>i</sup>
  - i. Hindi dapat magsagawa ang mga deputy ng aksyon sa pagpapatupad para sa pagmamaneho nang may suspendido o binawing lisensya kung ang nasabing pagkakasuspende o pagbawi ay dahil lang sa:
    - Pinansyal na dahilan;
    - Isang paglabag sa ibang estado na hindi magiging batayan para sa pagkakasuspende o pagbawi ng lisensya kung nagawa ito sa Washington; o
    - Mga citation sa batas trapiko o abiso para sa infraction na nagresulta sa pagkakasuspendeng nauugnay sa mga lisensya ng mga intermediate na driver;<sup>j</sup>
- c. Anumang paglabag sa safety belt o restraint;
- d. Isang paglabag sa pag-aatas sa mga driver na huminto para sa mga sasakyang may emergency light, sign na huminto, o sirena.<sup>k</sup>

Dapat ding isaad ng patakaran na ang dapat lang pahintuin ng mga deputy ay ang mga driver na may mga paglabag sa equipment na puwedeng magdulot ng matinding kapahamakan sa kaligtasan ng driver o ibang tao sa kalsada para magbigay ng kaalaman o impormasyon tungkol sa pagkuha ng mga voucher para sa pagkukumpuni. Ang mga paglabag sa equipment na puwedeng magdulot ng matinding kapahamakan sa kaligtasan ng driver o ibang tao sa kalsada ay “nangangahulugan na, batay sa kabuuan ng sitwasyon, makatuwiran para sa isang nag-oobserba na maniwalang puwedeng magdulot ang paglabag sa equipment sa banggaan o pinsala sa driver o ibang tao o sasakyan sa lugar. [Ito ay puwedeng kabilangan ng]...hindi pagbukas sa o hindi paggana ng parehong taillight, headlight, o brake light sa gabi o kapag limitado ang visibility dahil sa lagay ng panahon; basag na windshield na nakakaapekto sa kakayahan ng operator na makakita; o dragging na muffler.”<sup>32</sup>

Hindi dapat pigilan ng rekomendasyong ito ang Tanggapan ng Sheriff na umaksyon para i-impound ang isang sasakyang sira sa paraang puwedeng magresulta sa banggaan o pinsala sa driver o ibang tao sa kalsada.

## 1.2 Bawasan ang mga traffic stop na hindi nauugnay sa kaligtasan.

Dapat i-update ang patakaran ng Tanggapan ng Sheriff para ipagbawal ang mga traffic stop para sa mga paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan, maliban sa mga paglabag na nauugnay sa kawalan ng plaka ng isang sasakyan, o kung hindi tumutugma ang plaka sa rehistradong manufacturer, modelo, taon, at kulay ng sasakyan para matiyak na makakatulong ang Tanggapan ng Sheriff sa pagbawi ng mga ninakaw na sasakyan. Ang paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan ay anumang paperwork na paglabag na nauugnay sa insurance, paglilisensya o pag-iinspeksyon, rehistro, at anumang paglabag sa equipment na hindi magdudulot ng matinding kapahamakan sa kaligtasan ng driver o ibang tao sa kalsada. May mga hurisdiksiyon sa ibang lugar sa bansa na nagpatupad na ng mga katulad na patakaran, na nag-atas sa mga opisyal na limitahan ang mga traffic stop para sa mga minor na paglabag. Sa Philadelphia, San Francisco, at Virginia, hindi puwedeng magpahinto ang mga opisyal para sa mga sumusunod na paglabag: nag-expire nang rehistro ng sasakyan (na may iba't ibang palugit), sirang ilaw (maliban na lang kung lahat ng ilaw ay hindi gumagana), o mga item na nakasabit sa rearview mirror.<sup>33</sup> Itinuturing ng ibang hurisdiksiyon na minor na paglabag ang mga sumusunod:

<sup>h</sup> Ang istruktura at nilalaman ng rekomendasyong ito ay batay sa ipinapanukalang House Bill 1512 (2025).

<sup>i</sup> Para sa kumpletong pagpapakahulugan na may listahan ng mga batas sa sasakyan kung saan magiging “paglabag habang umaandar ang sasakyan” ang isang paglabag, tingnan ang WAC (Washington Administrative Code, Pang-administratibong Kodigo ng Washington) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

<sup>j</sup> Tingnan ang RCW (Revised Code of Washington, Nirebisang Kodigo ng Washington) 46.20.342(1)(c) (ii), (v), o (vii), mula sa mga salita ng ipinapanukalang House Bill 1512(2025), Sek. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190).

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

- a. Mga window tint at decal,<sup>34</sup>
- b. Paglalagay ng plaka sa ibang lokasyon,<sup>35</sup>
- c. Paggamit ng sirang equipment,<sup>36</sup>
- d. Pag-operate ng overcrowded na sasakyan,<sup>37</sup> at
- e. Minor na isyu sa bumper.<sup>38</sup>

### 1.3 Magbigay sa mga deputy ng gabay na batay sa data para maisulong ang kaligtasan sa kalsada.

Dapat ay mag-formalize ang Tanggapan ng Sheriff ng kagawiang gumamit ng mga novel data source gaya ng mga munisipal na ahensya ng batas trapiko para makatulong sa mga estratehiya sa pagpapatupad at matiyak na naididirekta ang mga resource sa mga alalahanin sa kaligtasan sa kalsada na may pinakamalaking epekto. Sa mga panayam sa OLEO, tinalakay ng mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff ang paggamit ng available na data para i-target ang pagpapatupad sa mga intersection at kalsada na may mataas na rate ng mga paglabag sa kaligtasan, gaya ng speeding o pag-andar nang naka-red light, pero hindi consistent ang pamamaraang ito sa buong ahensya at madalas ay batay ito sa inisyatiba ng indibidwal. Ibinahagi rin ng mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff kung paano puwedeng makipagtulungan ang ahensya sa mga traffic engineer at city planner sa paggamit ng data para matugunan ang mga isyu sa disenyo ng kalsada na nagpapalala sa mga hindi ligtas na kundisyon ng kalsada.

Dapat ay patuloy na gamitin ng pamunuan ng Tanggapan ng Sheriff ang data mula sa iba't ibang source, kasama ang data sa kaligtasan ng kalsada, mga reklamo ng komunidad, at dati nang data sa pagpapatupad para makatulong sa mga estratehiya sa pagpapatupad at makagawa ng pambuong-estadong pagsisikap na susukat sa mga kagawian sa pagpapatupad at sa epekto nito sa mga resulta sa kaligtasan sa kalsada. Kapag may malinaw na tagubilin sa mga deputy na batay sa data, mababawasan ang posibilidad ng bias na nakakaimpluwensya sa mga pasya sa pagpapatupad at makukuha ang tiwala ng komunidad.

### 1.4 Magsagawa ng mga hindi punitive na hakbang na tumutugon sa mga pinakasanhi ng mga paglabag sa batas trapiko.

Dapat tugunan ng Tanggapan ng Sheriff ang mga paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan sa pamamagitan ng mga hindi punitive na hakbang na puwedeng tumugon sa pinakasanhi ng paglabag, sa halip na lalong magpabigat sa mga problemang kinakaharap ng isang driver. Halimbawa, kung hindi pa naaayos ng driver ang isang sirang taillight dahil sa pinansyal na dahilan, kapag binigyan ng citation at pinatawan ng multa ang driver, madaragdagan pa ang pinansyal na stress ng driver at puwedeng mas maantala ang kakayahan niyang tugunan ang paglabag sa taillight.

Dati nang naidokumento na hindi epektibong instrumento ang mga multa at bayarin sa pagpigil ng mga negatibong gawi,<sup>39</sup> at hindi pataas na nakakaapekto ang mga ito sa mga taong may mababang kita.<sup>40</sup>

Noong 2024, ang Pulisya ng Burien, na isang nakakontratang departamento ng Tanggapan ng Sheriff, ay nagsagawa ng 145 inspeksyon sa car seat at bumili ng 45 car seat na ibibigay sa mga pamilyang nangangailangan sa pamamagitan ng grant na pinopondohan ng estado. Hinihikayat ng OLEO ang Tanggapan ng Sheriff na ipagpatuloy ang mga programang gumagamit ng mga hindi punitive na hakbang para maibigay sa mga driver ang equipment na kanilang kailangan para ligtas na makapagmaneho sa kalsada.

## Rekomendasyon 2

**Limitahan ang pagtatanong at ipagbawal ang mga consent search sa mga traffic stop para maisulong ang mga karapatan ng mga driver at mabawasan ang mga disparity ayon sa lahi sa pagpapatupad.**



Kung lilimitahan ang saklaw ng mga puwedeng itanong ng isang deputy sa isang traffic stop at ang kakayahan niyang hingin ang pahintulot ng driver para i-search ang sasakyan ng driver, mas maitutuon ang limitadong source ng Tanggapan ng Sheriff sa pagpapatupad ng mga batas trapikong nauugnay sa kaligtasan at mababawasan ang disparity batay sa lahi sa pagpapatupad ng batas trapiko. Bagama't legal ang mga pangkalahatang nagsisiyasat na tanong at "consent search," nauugnay ang mga ito sa mga sapolitang kagawian sa pagpupulis na batay sa bias.<sup>41</sup> Halimbawa, tinukoy ng Departamento ng Pulisya ng San Francisco, sa partikular, ang layuning bawasan ang mga problematic na pretextual stop bilang katwiran para sa mga kamakailang pagbabago sa kanilang patakaran na limitahan ang mga puwedeng itanong ng mga opisyal sa isang traffic stop.<sup>42</sup> Bagama't maraming hurisdiksyon ang nagreperorma sa paggamit ng mga consent search, ipinagbawal ng Scotland ang mga search dahil lubos na napadalas ang pagsasagawa nito at hindi patas na na-target ang working-class na kabataan.<sup>43</sup> Kasunod ng pagbabawal ng Scotland sa mga consent search, tumaas ang bilang ng mga matagumpay na search—kung saan nakakita ang mga opisyal ng ninakaw na ari-arian o droga—at nabawasan ang krimen.<sup>44</sup>

Sa partikular, nakakabahala ang mga consent search dahil sa dalas ng mga ito. Hindi tulad sa ibang uri ng mga search,<sup>1</sup> sa consent search, hindi kinakailangan ng tagapagpatupad ng batas na matugunan ang isang standard of proof, kaya naman walang kinakailangang antas ng ebidensya o katiyakan sa pagkakaroon ng krimen. Ang paghingi ng pahintulot na magsagawa ng search ay nakadepende lang sa pasya ng indibidwal na deputy at sa pahintulot ng ise-search na indibidwal.

Sa kabila ng tawag dito, ayon sa mga mananaliksik at tagapagtaguyod, "hindi naman talaga consensual ang mga consent search."<sup>45</sup> Kahit ipinapaliwanag at nauunawaan ang karapatang tumanggi sa search, sinasabi ng mga scholar ng batas na ang pagsang-ayon sa isang figure na may awtoridad, gaya ng pulis, ay hindi pareho sa malayang pagbibigay ng pahintulot, at maraming gumagawa nito para lang sa self-preservation, dahil alam nilang hindi sila puwedeng basta na lang umalis dahil mahaharap sila sa ibang kahihinatnan.<sup>46</sup> Bukod pa rito, mas malaki ang posibilidad ng mga vulnerable na populasyon, gaya ng mga bata at ng mga taong may kapansanan sa intellect, na "i-waive" o isuko ang kanilang mga legal na karapatan dahil mas naiimpluwensyan sila ng mga figure na may awtoridad at hindi nila ganap na nauunawaan ang mga kahihinatnan.<sup>47</sup>

Panghuli, ayon sa data ng bansa, hindi patas na isinasagawa ang mga consent search sa mga driver of color at ang karamihan nito ay hindi nagreresulta sa pagkakadiskubre ng contraband.<sup>48</sup> Sa kabila ng mas madalas na pag-search sa mga sasakyan ng mga Black na driver, ang rate ng pagkakadiskubre ng contraband ay katulad lang o mas mababa pa sa mga Black na driver kumpara sa mga White na driver.<sup>49</sup> Napag-alaman din sa pagsusuri sa data ng mga stop na ang bar para sa pag-search sa mga Black at Hispanic na driver ay mas mababa kaysa sa pag-search sa mga White na driver.<sup>50</sup> Bagama't sinasabi ng ilan sa pagpapatupad ng batas na mahalagang instrumento ng pagsisiyasat ang mga consent search, natukoy ng mga mananaliksik na maliit lang ang posibilidad na magresulta ang mga consent search sa pagkakadiskubre ng contraband kumpara sa mga search na batay sa probable cause,<sup>m</sup> at walang kaugnayan sa pagitan ng paggamit ng consent search at mga rate ng marahas na krimen.<sup>51</sup>

<sup>1</sup> Sa tuwing nagsasagawa ng search nang may warrant, probable cause, o makatuwirang hinala, may "standard of proof" o antas ng ebidensya na dapat matugunan ang mga tagapagpatupad ng batas para maisagawa ang search. Gagawa ito ng uniform na bar at magtatakda ito ng awtoridad para sa mga tagapagpatupad ng batas kapag natatapakan ang Fourth Amendment na karapatang maging malaya mula sa hindi makatuwirang search.

<sup>m</sup> Ipinapakita ng pag-aaral na ito na hindi masyadong epektibo ang mga consent search kaysa sa mga search na nangangailangan ng mas mataas na standard of proof, pero kinikilala rin ng OLEO na ipinagbawal ng Supreme Court ng Estado sa Washington ang mga search batay sa probable cause na walang warrant. *Esdado ng Washington v. Tibbles (State of Washington v. Tibbles)* (2010).

Sa kabila ng ilan at makabuluhang alalahanin sa kagawian, karaniwang nagsasagawa ang Tanggapan ng Sheriff ng consent search kapag “naaayon sa batas at makatuwiran,” pero hindi tina-track ang mga ito sa sistematiko o accessible na paraang magbibigay-daan sa pagsusuri o transparency sa publiko.<sup>52</sup> Sa katulad na paraan, kung walang dagdag na patakaran at pag-iingat sa pagsasanay para sa mga tanong at gawi sa isang traffic stop, puwedeng magsagawa ang mga deputy ng Tanggapan ng Sheriff ng mga nakakabahalang nagsisiyasat na paraan na makakasira sa tiwala ng komunidad.

## 2.1 Atasan ang mga deputy na limitahan sa pangunahing dahilan ng pagpapahinto ang pagtatanong sa traffic stop.

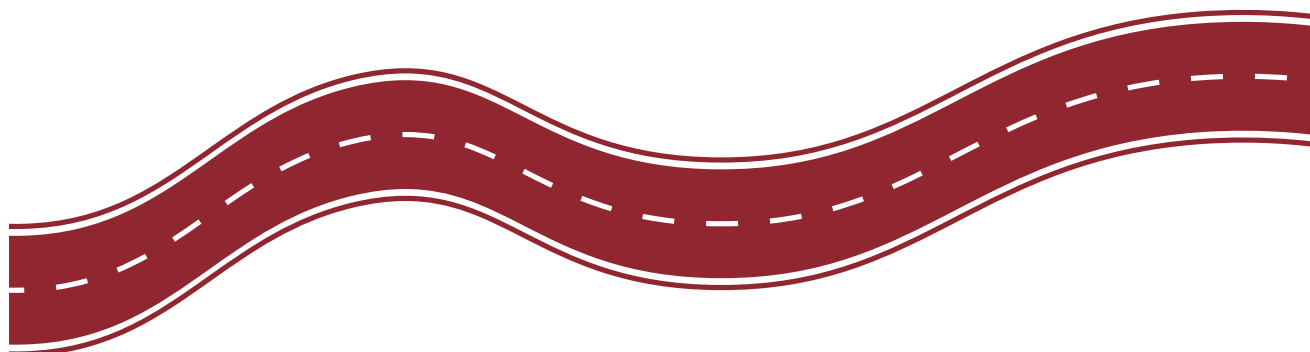
Dapat tiyakin ng Tanggapan ng Sheriff na ang mga traffic stop ay tina-target para tugunan ang mga partikular na paglabag sa kaligtasan sa kalsada, sa halip na ginagamit bilang pangkalahatang nagsisiyasat na instrumento. Kung lilimitahan ang mga tanong sa buong traffic stop para matugunan ang dahilan ng stop, matitiyak na mga mapanganib na gawi ang matutugunan ng mga deputy, na magsusulong ng kaligtasan sa kalsada at kaalaman sa driver. Gayunpaman, dapat ay malinaw na isaad ng patakaran na kung may makatuwirang hinala ang isang deputy na may nangyari, nangyayari, o mangyayaring krimen, puwede siyang magpatuloy sa dagdag na imbestigasyon.<sup>53</sup> Ang nilalayong limitahan ng rekomendasyong ito ay ang mga pretextual stop na natukoy na hindi patas na nagta-target ng mga Black na driver sa buong bansa.<sup>54</sup> Ang limitasyon sa saklaw ng pagtatanong ay hindi dapat pumigil sa isang deputy na kausapin ang driver tungkol sa higit pa o maraming paglabag sa kaligtasan sa kalsada na puwedeng nagawa niya, at hindi ito dapat pumigil sa isang deputy na bigyan ang driver ng kaalaman tungkol sa isang paglabag na hindi nauugnay sa kaligtasan o ng voucher para sa pagkukumpuni.

## 2.2 Atasan ang mga deputy na ipaalang kaagad sa driver, sa unang contact pa lang, ang paunang dahilan ng pagpapahinto.

Dapat magtakda ang gabay sa patakaran ng maaasahan para sa malinaw na komunikasyon sa simula pa lang ng stop para magkaunawaan ang mga deputy at driver at mapabuti ang ugnayan sa pagitan ng mga tagapagpatupad ng batas at komunidad.<sup>55</sup> Ang pagsasagawa ng traffic stop nang may paggalang at transparency ay naaayon sa pangako ng Tanggapan ng Sheriff sa katarungan sa pamamaraan at subok nang nagpapahiwatig ng pagiging katiwa-tiwala sa mga miyembro ng komunidad.<sup>56</sup> Dati nang naidokumento na ang pag-aksyon alinsunod sa mga pamantayan ng katarungan sa pamamaraan ay puwedeng makatulong sa boluntaryong pagsunod at pakikipagtulungan ng mga driver at sa pagpigil sa pag-escalate ng isang traffic stop.<sup>57</sup>

## 2.3 Ipagbawal ang mga “consent search” sa mga traffic stop.

Inirerekomenda ng OLEO na ihinto na ng Tanggapan ng Sheriff ang paggamit ng consent search sa mga traffic stop. May ilang nakakabahalang alalahanin na nauugnay sa kagawian: pamimilit, disparity ayon sa lahi sa mga search, at standard of proof para sa mga search. Bagama't legal magsagawa ng consent search, ayon sa mga mananaliksik, hindi kailanman magiging tunay na consensual ang isang search. Dahil sa mga nasabing makabuluhang alalahanin, at sa kawalan ng Tanggapan ng Sheriff ng iisang estratehiya at data tungkol sa mga consent search para mas maunawaan ang epekto ng mga search, inirerekomenda ng OLEO na suspindihin ng Tanggapan ng Sheriff ang kagawiang ito.



## Rekomendasyon 3

**Mangolekta ng data para sa lahat ng traffic stop—pati ng data ng demograpiko—at ipatupad ang pinakamahuhusay na kagawian para sa pangongolekta, pag-store, at pagsusuri ng data para maging mas transparent at maisulong ang pananagot.**



Kung mapapahusay ang mga kagawian sa pangongolekta ng data, magagawa ng Tanggapan ng Sheriff na suriin ang efficiency, pagkakapantay-pantay, at mga outlier sa gawi ng mga deputy at makakatulong sa paggawa ng pangkalahatang pambuong-estado na estratehiya na tutugon sa kaligtasan sa kalsada.<sup>58</sup> Bagama't mahalagang instrumento ang data sa pagsusulong ng kaligtasan sa kalsada sa hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff, ang kapakinabangan ng nakokolektang data ay nililimitahan ng kalidad nito at kakayahang masuri ito. Bumuo ang mga tagapagtaguyod sa bansa ng mga estratehiya sa pangongolekta ng nasusuring data para sa lahat ng traffic stop habang binabawasan ang hindi nararapat na pang-administratibong pasanin para sa mga opisyal.<sup>59</sup> Sa kasalukuyan, bagama't nangongolekta ang Tanggapan ng Sheriff ng ilang impormasyon para sa mga traffic stop, ang data na iyon ay hindi kumpleto, hindi naa-access ng publiko, o hindi madaling suriin. Napakahalagang available sa publiko ang data, dahil kung may mataas na kalidad at detalyadong data, mas magkakaroon ang publiko at media ng kumpiyansa sa mga tagapagpatupad ng batas, mapapahusay ang mga pagsusuri ng patakaran, at mapapaganda ang estratehiya.<sup>60</sup>

### 3.1 Kolektahin at suriin ang data para sa lahat ng traffic stop.

Dapata itala ng Tanggapan ng Sheriff ang lahat ng traffic stop, anuman ang resulta, at mangolekta sila ng data tungkol sa mga indibidwal sa bawat stop para sa pinahusay na dokumentasyon sa mga pamamaraan sa pagpapatupad ng batas trapiko ng Tanggapan ng Sheriff. May mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff na nagpahayag na ang paghingi ng higit pang data sa mga traffic stop ay puwedeng pumigil sa mga deputy na magsagawa ng mga traffic stop. Gayunpaman, puwedeng mabawasan ang hirap sa pangangasiwa ng mga deputy sa pamamagitan ng paggamit ng mga drop-down na menu na mas magpapadali sa pagpili ng data sa system ng dispatch na may tulong ng computer (dispatch, CAD). Bukod pa rito, ang pangongolekta ng data sa lahat ng traffic stop ay makakabawas sa mga pang-administratibong pasanin sa paglipas ng panahon dahil makakapagbigay ng mga insight sa kung saan ginagamit ang mga resource, at kung paano puwedeng mag-develop at mag-streamline ng mga resource ang Tanggapan ng Sheriff para sa pagpapatupad ng batas trapiko na may maximum na epekto. Kasama sa lahat ng traffic stop ang mga stop:

- Na ginawa para magbigay ng kaalaman,
- Kung saan nagbigay ng pasalitang babala,
- Dahil sa isang roadblock o checkpoint na ginawa ng Tanggapan ng Sheriff o may mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff,
- Kung saan nagbigay ng babala,
- Kung saan nagbigay ng citation, o
- Kung saan may inaresto.

Kasama dapat sa kinokolektang data sa lahat ng stop ang:

- Dahilan ng stop;
- Resulta ng stop (gaya ng pagbibigay ng kaalaman pasalitang babala, pormal na babala, citation, pag-aresto, atbp.);
- Oras at lokasyon ng stop;
- Mga tauhang nauugnay sa stop, kasama ang:
  - Mga katangian ng demograpiko (lahi, kasarian, edad); at
  - Mga katangian ng ahensya (rank, tagal sa force); at

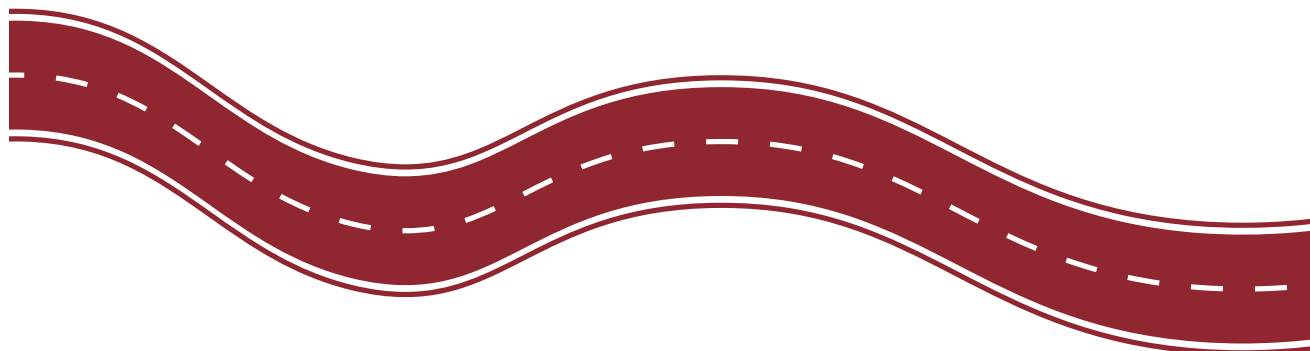
- e. (Mga) aksyong isinagawa ng deputy sa stop, kasama ang:
  - i. Kung may (mga) indibidwal na pinababa sa sasakyan, indibidwal na pinababa sa sasakyan sa pamamagitan ng physical contact, curbside detention, pagsusuot ng posas, o canine search;
  - ii. Kung nagsagawa ng search at kung bakit;
  - iii. Resulta ng search (contraband, armas, ninakaw na ari-arian, pera, walang nakitang item, atbp.);
  - iv. Mga paglalarawan ng kinuhang ari-arian; at
  - v. Impormasyon tungkol sa paggamit ng puwersa.

### 3.2 Kolektahin at suriin ang data ng demograpiko sa mga traffic stop.

Para masukat kung mayroon ba at kung hanggang saan ang mga hindi patas na epekto ng mga kagawian sa pagpapatupad ng batas trapiko ng Tanggapan ng Sheriff sa mga komunidad sa King County, dapat kolektahin ang impormasyon ng demograpiko para sa lahat ng traffic stop. Napag-alaman sa ulat ng Tanggapan ng Auditor noong 2022 na “hindi sistematikong kinokolekta o sinusuri ng Tanggapan ng Sheriff ang data ng demograpiko sa mga traffic stop bilang bahagi ng mga operasyon nito. Ibig sabihin, hindi nagagawa ng Tanggapan ng Sheriff na tasahin ang mga posibleng disparity sa mga traffic stop.”<sup>61</sup> Inirekomenda ng Tanggapan ng Auditor na kolektahin ng Tanggapan ng Sheriff ang lahat ng data ng maobserbahang demograpiko para sa bawat traffic stop, anuman ang layunin o resulta ng stop.

May mga tauhan sa Tanggapan ng Sheriff na nagpahayag ng alinlangan at hindi pagiging kumportable sa pagkuha sa impormasyon ng maobserbahang demograpiko sa lahat ng traffic stop. Kasama sa mga alalahanin ang hindi pagiging tumpak, hindi pagiging praktikal, at pagkasira ng rapport sa pagitan ng mga deputy at driver. Gayunpaman, ayon sa Departamento ng Katarungan ng U.S. (U.S. Department of Justice), mainam na itala ang pagtingin ng opisyal sa pagkakakilanlan ng isang indibidwal dahil ang pagtingin na iyon ang posibleng magresulta sa profiling ayon sa lahi o bias sa nasabing indibidwal—tumpak man ang nasabing pagtingin o hindi.<sup>62</sup>

Sinusuportahan at binibigyang-diin ng OLEO ang rekomendasyong kolektahin ng Tanggapan ng Sheriff ang data ng maobserbahang demograpiko sa lahat ng traffic stop. Hindi dapat hilingin ng mga deputy sa mga indibidwal na tukuyin ang mga katangiang nakabalangkas sa ibaba.<sup>63</sup>



Ang rekomendasyong ito ay ayon sa Batas sa Profiling ayon sa Lahi at Pagkakakilanlan ng California noong 2015 na naglalayong bawasan ang profiling ayon sa lahi sa pagpapatupad ng bata. Sa California, inaatasan ang mga opisyal na kolektahin ang data ng maoobserbahang demograpiko para sa lahat ng vehicle at pedestrian stop.<sup>64</sup> Kasama dapat sa kokolektahing data ng demograpiko ang:

- a. Pagtingin ng deputy sa lahi o etnisidad,<sup>n</sup> kasarian, sekswal na oryentasyon,<sup>o</sup> edad, kapansanan, at kaalaman sa Ingles ng (mga) pinahintong indibidwal;
- b. Kung mukhang nakakaranas ng krisis sa kalusugan ng pag-iisip o pag-uugali ang isang pinahintong indibidwal; at
- c. Ang lahi o etnisidad at tagal sa serbisyo ng deputy.<sup>p</sup>

### 3.3 I-streamline ang mga kagawian sa panongolekta ng data.

Dahil kasalukuyang ina-update ng Tanggapan ng Sheriff ang data software nito,<sup>q</sup> inirerekomenda ng OLEO na gamitin ang pagkakataong ito para gumawa ng mga pamantayang proseso sa pangongolekta ng data para sa lahat ng data software (na kinabibilangan ng, pero hindi limitado sa, CAD, IAPro, Mark 43, at Sector<sup>r</sup>), para maging uniform, hangga't posible, ang data na ini-input ng iba't ibang tauhan, na magresulta sa mataas na kalidad na data. Ang mga standardized na proseso ng data ay makakatulong din sa kakayahang suriin ang nakokolektang data, na magbibigay-daan sa mahusay na paggamit sa data.

- a. Dapat i-cross reference ang software sa Manual ng Mga Pangkalahatang Kautusan ng Tanggapan ng Sheriff para matiyak na naaayon ang mga field para sa paglalagay ng data sa mga aksyon sa pagpapatupad na pinapahintulutan para sa bawat patakaran.

<sup>n</sup> Inirerekomenda ng OLEO na gamitin ng Tanggapan ng Sheriff ang mga grupo ng lahi at etnisidad na kasama sa Kawanihan ng Census ng U.S. para mahusay na masuri ang data gamit ang iba pang database: White, Black at African American, Asian, Native Hawaiian at Pacific Islander, Native American, Hispanic at Latinx, at Multiracial. Kinikilala ng OLEO na hindi komprehensibong naka-capture ng listahang ito ang mga lahi at etnisidad ng mga residente ng King County, at bukas ito sa feedback ng komunidad para mas mahusay na matugunan ang mga pagsubok na ito sa data.

<sup>o</sup> Ang mga tagapagtaguyod para sa mga LGBTQ+ na komunidad ay may mga lehitimong alalahanin sa pangongolekta ng mga tagapagpatupad ng batas sa impormasyon tungkol sa sekswalidad o kasarian ng mga indibidwal dahil sa pangambang mas lalo silang makaranas ng marginalization at bias. Gayunpaman, para matasa ang mga disparity at ma-track ang ebidensya ng profiling batay sa sekswalidad o kasarian, inirerekomendang itala ng mga opisyal ang sarili nilang pagtingin sa kasarian at sekswalidad ng isang indibidwal. Gagawa ito ng mga data point na magpapakita sa paniniwala ng isang opisyal tungkol sa pinahinto niyang indibidwal, na puwedeng magpakita ng ebidensya ng profiling at magpasimula ng mga kinakailangang reporma. Tingnan ang Leonore F. Carpenter at R. Barrett Marshall, "Paglalakad Habang Trans: Profiling ng Mga Tagapagpatupad ng Batas sa Mga Transgender na Babae at ang Problema sa Pagpapatunay (Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof)," William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, Nobyembre 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

<sup>p</sup> Hinihikayat ng OLEO ang Tanggapan ng Sheriff na tumukoy ng mga paraan para mapanatili ang impormasyong ito para sa bawat deputy para hindi kailanganin ng manual na entry sa bawat traffic stop. Mainam na kolektahin ang impormasyong ito at alisin ang lahat ng impormasyong nagbibigay ng personal na pagkakakilanlan, pati ang mga pangalan at numero ng badge—madali itong magagawa sa pamamagitan ng pagtatalaga sa bawat deputy ng natatanging identifier. Tingnan ang Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, at Barry Friedman, "Pangongolekta, Pagsusuri, at Pagtugon sa Data ng Stop: Isang Guidebook para sa Mga Ahensyang Nagpapatupad ng Batas, Pamahalaan, at Komunidad (Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities)," 2020, The Center on Policing Equity, Policing Project sa New York University School of Law, at Departamento ng Katarungan ng California, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

<sup>q</sup> Kasalukuyang lumilipat ang Tanggapan ng Sheriff sa isang bagong system ng CAD.

<sup>r</sup> Gumagamit ang Tanggapan ng Sheriff ng ilang software para mag-organize ng data, kasama ang mga nakalista: Ginagamit ang system ng CAD kapag tumutugon sa mga tawag at nagbibigay ng mga babala at citation ang mga deputy. Ang IAPro ay isang software na ginagamit sa pag-track ng mga internal na imbestigasyon at sitwasyong gumamit ng puwersa. Ang Mark43 ay isang database kung saan inilalagay ang lahat ng nakokolektang data sa tuwing may inaaresto. Panghuli, sino-store ng Sector, na pinapatakbo ng Patrol ng Estado ng Washington, ang pambuong-estado na data sa pagpapatupad ng batas trapiko. Posibleng i-store ang data ng iisang kaso sa maraming software, kaya puwedeng maging kumplikado at time-intensive ang pagsusuri.

- b. Ang data tungkol sa mga traffic stop ay dapat i-store sa iisang software para mapadali ang mga proseso ng pagsusuri. Dapat ay isapubliko ang kabuuang bilang ng mga traffic stop, pangkalahatang lokasyon ng mga traffic stop, resulta ng mga traffic stop, at demograpiko.
- c. Ang lahat ng deputy ay dapat sumailalim sa regular at tuluy-tuloy na komprehensibong pagsasanay sa kung paano gamitin ang mga instrumento sa pangongolekta ng data ng Tanggapan ng Sheriff.
- d. Dapat gumamit ang Tanggapan ng Sheriff ng software na awtomatikong tumutukoy ng mga contradiction at kulang na field para maiwasan ang erroneous na data.

## Rekomendasyon 4

**Kung pinag-iisipan ng Tanggapan ng Sheriff na dagdagan ang naka-automate na pagpapatupad ng batas trapiko, ang King County ay dapat munang magkomisyon ng hiwalay na pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay at humingi ng tulong sa komunidad kaugnay ng posibleng paggamit ng naka-automate na pagpapatupad.**



Ang “naka-automate na pagpapatupad” ay isang estratehiya sa pagpapatupad ng batas trapiko na dumedepende sa mga camera para makunan ng larawan ang plaka ng mga sasakyang may infraction at nagpapadala ng babala o ticket sa koreo sa rehistradong may-ari ng sasakyan.<sup>65</sup> Mga camera ang pinakamadalas gamitin sa pag-track ng speeding at mga paglabag sa red-light, kahit sa buong bansa, nag-eeksperimento ang mga hurisdiksyon sa iba pang uri ng naka-automate na pagpapatupad gaya ng paggamit ng mga camera para tumukoy ng distracted na pagmamaneho.<sup>66</sup> Sa kasalukuyan, hindi masyadong gumagamit ng mga red-light camera sa hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff, at sa lungsod ng Kenmore pinakaginagamit ang mga ito.<sup>67</sup>

Ang paggamit ng naka-automate na pagpapatupad ay may mga hatid na posibleng benepisyo at problema sa mga deputy at miyembro ng komunidad. Ang isang pangunahing benepisyo ng paggamit ng naka-automate na pagpapatupad ay nalilimitahan ng mga ito ang bilang ng mga isinasagawang traffic stop, na nagpapaliit sa posibilidad ng mapaganib na alitan at psychological na mapaminsalang interaction sa pagitan ng mga tauhan ng Tanggapan ng Sheriff at ng mga miyembro ng komunidad.<sup>68</sup> Puwede ring maging epektibo ang mga ito sa pagbago ng mga mapanganib na gawi sa pagmamaneho at pag-iwas sa mga banggaan.<sup>69</sup>

Gayunpaman, gumagawa ang naka-automate na pagpapatupad ng mga alalahanin sa privacy at surveillance.<sup>70</sup> Gumagamit ang karamihan ng mga speed camera ng teknolohiya ng ALPR (automatic license plate reader, awtomatikong reader ng plaka) na nagka-capture ng 1,800 plaka bawat minuto. Ginagamit ng mga ahensya sa pagpapatupad ng batas ang teknolohiyang ito ng ALPR para subaybayan ang mga marginalized na komunidad, kasama ang mga community of color at mga taong may mababang kita.<sup>71</sup> Ang mga kumpanya ng ALPR, na nangongolekta at nagso-store ng sensitibong data ng lokasyon, ay inaakusahan ding lumalabag sa mga batas ng estado sa pamamagitan ng pagbabahagi ng impormasyon sa lokasyon ng sasakyan sa mga ahensya sa pagpapatupad sa border ng pederal.<sup>72</sup> At hindi isinasapubliko ang mga kontratang pinapasok ng mga ahensya sa pagpapatupad ng batas kasama ang mga vendor ng ALPR, kaya hindi nagiging transparent sa publiko.

Puwede ring lumala sa naka-automate na pagpapatupad ang disparity ayon sa lahi at uring panlipunan sa pagpapatupad ng batas trapiko dahil inilalagay ang mga camera sa mga high-speed corridor na karaniwang nasa mga komunidad na maraming tao at maraming resident of color at taong may mababang kita.<sup>73</sup> Kasunod noon, ang mga multang nauugnay sa mga naka-automate na citation para sa batas trapiko ay malamang ipataw sa mga driver of color at driver na may mababang kita na walang pambayad ng ticket.<sup>74</sup>

Bagama't walang alam ang OLEO na anumang plano sa kasalukuyan na palawakin ang paggamit ng naka-automate na pagpapatupad sa King County, dapat mag-ingat ang Tanggapan ng Sheriff sa pagpapalawak ng naka-automate na pagpapatupad dahil sa limitadong badyet at mga alalahaning nakalista sa itaas. Kasama pa sa mga alalahanin sa naka-automate na pagpapatupad ang pagiging labis at revenue-driven ng mga multa, at abg hindi pagtugon ng

naka-automate na pagpapatupad sa mga pinakasanhi ng panganib sa kalsada.<sup>75</sup> Ayon sa pananaliksik, ang pagpapaganda sa disenyo ng kalsada ay puwedeng maging mas epektibo at makatulong sa kaligtasan sa kalsada (hal., ang paglalagay ng rotonda sa halip na mga signal o stop sign ay nakakabawas sa mga banggaang nagdudulot ng pinsala nang 75%).<sup>76</sup>

#### **4.1 Hindi dapat magsagawa ang Tanggapan ng Sheriff ng anumang bago o karagdagang naka-automate na pagpapatupad hangga't walang nakikita sa pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay na isang pathway para mabawasan ang mga alalahanin sa privacy at pagkakapantay-pantay.**

Kaugnay ng ebidensyang hindi patas na nagiging pasanin ang naka-automate na pagpapatupad sa mga populasyong may mababang kita at community of color,<sup>77</sup> inirerekomenda ng OLEO na magsaliksik pa ang King County bago nito palawakin ang naka-automate na pagpapatupad, gaya ng paglalagay ng higit pang camera, pinalawak na paggamit ng mga dati nang camera (hal., paggamit ng dati nang camera na nasa school zone sa labas ng mga kasalukuyang oras ng paggamit at layunin), o mga bagong uri ng teknolohiya ng naka-automate na pagpapatupad sa buong hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff. Dapat suriin sa pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay:

- a. Kung aling mga komunidad ang nakakaranas ng hindi patas na bilang ng mga alalahanin sa kaligtasan sa kalsada, gaya ng speeding at mga paglabag sa red-light, at pinakamakikinabang sa naka-automate na pagpapatupad;
- b. Kung epektibong magagamit ang pondo sa pagtugon o pagpapaganda sa disenyo ng kalsada sa halip na sa naka-automate na pagpapatupad;
- c. Kung magdudulot ang mas paggamit ng mga camera ng hindi patas na epekto ayon sa lahi sa buong King County;
- d. Pagiging epektibo ng mga dati nang camera na ginagamit sa hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff sa pagsusulong ng kaligtasan sa kalsada—ang sukatan ng tagumpay ay hindi dapat laki ng nakalap na pondo o bilang ng mga naibigay na citation;
- e. Kasalukuyang paggamit sa nakakalap na pondo, mga alalahanin sa privacy, at epekto sa pagkakapantay-pantay ng dati nang naka-automate na pagpapatupad sa hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff;
- f. Mga kagawian sa pagbabahagi ng data sa pagitan ng mga hurisdiksyon at ahensya sa pagpapatupad ng batas ng pederal;
- g. Kung paano gumagamit ng mga pribadong kumpanya o contractor at software, at kanilang mga kagawian sa pagbabahagi ng data; at
- h. Paggamit ng data at mga pamamaraan sa pag-store.

Ang pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay ay dapat isagawa ng isang ahensyang walang kaugnayan sa Tanggapan ng Sheriff at buuin sa pakikipagtulungan sa mga lokal na komunidad sa buong hurisdiksyon ng Tanggapan ng Sheriff para matiyak na may sapat na pagkakataon ang mga apektadong populasyon na magbigay ng feedback at input sa kabuuan ng proseso.

#### **4.2 Ang anumang plano sa hinaharap para sa pagpapatupad ng mga karagdagang naka-automate na pagpapatupad ay nakatuon dapat sa komunidad at naglalayong tugunan ang mga pinakasanhi ng mga alalahanin sa kaligtasan sa kalsada.**

Inirerekomenda ng OLEO na isagawa ang anumang pagsisikap sa naka-automate na pagpapatupad nang nakikipagtulungan sa mga komunidad. Kung, kasunod ng pagkumpleto at paglathala sa pag-aaral sa feasibility at pagkakapantay-pantay, magpapalano ang Tanggapan ng Sheriff at ang mga partner nito sa lokal na pamahalaan na magdagdag pa ng naka-automate na pagpapatupad, ang mga miyembro ng komunidad ay dapat ganap na makibahagi sa mga pasya kaugnay ng lokasyon ng mga camera sa naka-automate na pagpapatupad at mga estratehiya sa pagpapatupad, kasama ang mga multa, para matiyak na isasapriyordad ng programa ang mga isyu sa kaligtasan sa kalsada.

Ang anumang programa sa naka-automate na pagpapatupad sa hinaharap ay dapat maglayong bawasan ang mga mapaminsalang resulta ng mga multang nauugnay sa naka-automate na pagpapatupad na hindi nakakatugon sa mga pinakasanhi ng mga alalainin sa kaligtasan sa kalsada. Dapat isaalang-alang ng mga hurisdiksyon ang mga sumusunod:

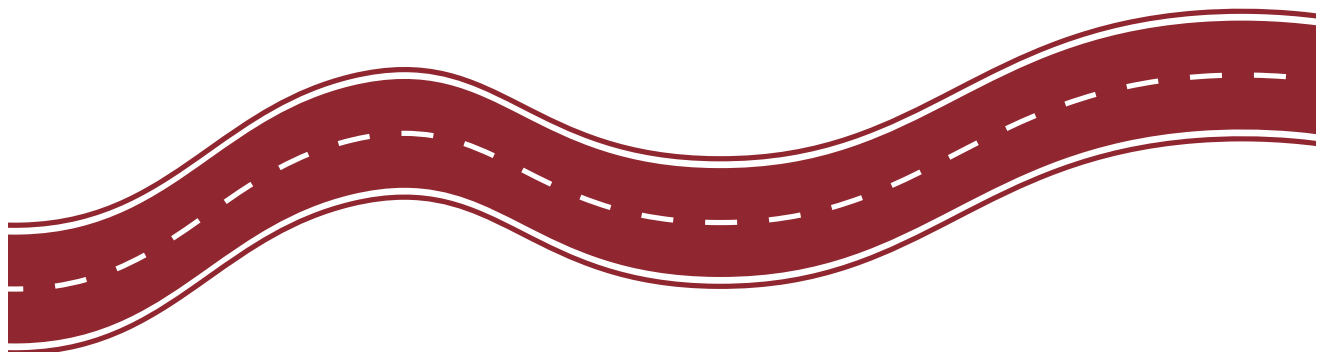
- a. Mga posibleng pilot program para sa mga citation na hindi nagpapataw ng multa at sa halip at nagbibigay ng mga babala sa loob ng isang partikular na tagal ng panahon;
- b. Mga antas ng multa at opsyon sa pagbabayad (hal., multa batay sa kita o walang bayad na plano sa pagbabayad) at mga alternatibong gagamitin (hal., mga fix-it ticket o opsyon sa pagseserbisyo sa komunidad); at
- c. Kung paano matitiyak na mai-invest ang anumang pondong makakalap sa naka-automate na pagpapatupad sa disenyo ng kalsada na tinukoy ng komunidad at mga pagpapaganda ng imprastruktura para sa kaligtasan sa kalsada

## Konklusyon

Tinukoy ng mga partner ng OLEO ang kaligtasan sa kalsada at pagpapatupad ng batas trapiko bilang pangunahing alalahanin ng mga nakatira, nagtatrabaho, at nagmamaneho sa King County. Dahil mga traffic stop ang pinakakaraniwang interaction sa pagitan ng publiko at mga tagapagpatupad ng batas, napakahalaga na may malilinaw na patakaran at pamamaraan ang Tanggapan ng Sheriff sa pagpapatupad ng batas trapiko na nakakatugon sa mga pangangailangan ng komunidad.<sup>78</sup>

Noong 2022, na-audit ng Tanggapan ng Auditor ang mga kasanayan ng Tanggapan ng Sheriff sa pagpapatupad ng batas trapiko.<sup>79</sup> Napag-alaman sa ulat na ang ahensya ay walang madiskarteng gabay sa pagpapatupad ng batas trapiko, at hindi nangongolekta ng komprehensibong data ng mga traffic stop. Nakumpirma ang mga napag-alamang ito sa impormasyong nakolekta sa pamamagitan ng yugto ng pakikipag-ugnayan ng OLEO.

**Ang OLEO at ang mga partner nito ay nagbigay ng mga karagdagang rekomendasyon para sa estratehiya ng Tanggapan ng Sheriff sa pagpapatupad ng batas trapiko para maging mas ligtas sa kalsada, maging mas patas ang mga kagawian sa pagpapatupad, at maisulong ang tamang pangongolekta ng data.** Pagkatapos ilahad ang mga rekomendasyon sa Konseho ng King County (King County Council) at Tanggapan ng Sheriff ng King County, pinaplano ng OLEO na subaybayan ang pagpapatupad sa mga rekomendasyon, para manatili ang mga partner nito at ang mga komunidad sa King County na may alam tungkol sa mga hakbang na isinasagawa para maging mas ligtas sa kalsada at mapahusay ang mga kagawian sa pagpapatupad sa buong King County.<sup>80</sup>



## Mga Endnote

- 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://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al, "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, [https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC\\_2023-Traffic-Fatalities-press-release\\_May-13-2024.pdf](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 Pagsusuri ng OLEO sa "Data ng CAD 2020-2024," Abril 17, 2025, naka-file ang detalye kasama ang mga may-akda.
- 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 Pagsusuri ng OLEO sa "Data ng CAD 2020-2024," Abril 17, 2025, naka-file ang detalye kasama ang mga may-akda.
- 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://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 Mga Tauhan ng King County Sheriff's Office, mga panayam sa OLEO, Pebrero-Abril 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 Pagsusuri ng OLEO sa "Data ng CAD 2020-2024," Abril 17, 2025, naka-file ang detalye kasama ng mga may-akda.
- 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 Pagsusuri ng OLEO sa "Data ng CAD 2020-2024" at "Data ng IAPro 2020-2024," Abril 17, 2025, naka-file ang detalye kasama ng mga may-akda.
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforga.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>; Emily Roscoe, "Policing Traffic Violations," March 2023, University of North Carolina School of Government,

## Mga Endnote *ipinagpatuloy*

- [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://injejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Vera Institute for Justice, “Police Are Stopping Fewer Drivers – and It’s Increasing Safety,” January 11, 2024, <https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety>.
- 30 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 31 Vera Institute for Justice, “For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops,” March 2023, <https://vera-institute.files.svdcn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229>.
- 32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](#).
- 33 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, [https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD\\_DGO\\_9\\_07\\_20240719.pdf](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/6vfv096vn>; Molly Webster, “Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state,” December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.
- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, “Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers,” April 27, 2024, *Journal of Quantitative Criminology*, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.
- 42 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, [https://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

## Mga Endnote *ipinagpatuloy*

- 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 KMga Tauhan ng King County Sheriff's Office, komunikasyon sa email sa OLEO, Abril 18, 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=pir>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, "Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442," July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20&%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., "Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops," September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, "Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance," 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., "Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots," March 28, 2022, PNAS, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- 60 Police Executive Research Forum, "What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data," February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- 61 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 62 Deborah Ramirez et al., "A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned," 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf>.
- 63 Magnus Lofstrom et al., "Racial Disparities in Traffic Stops," October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- 64 11 CCR § 999.226, "Article 3 Data Elements to be Reported," <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, "AB-953 Law enforcement: racial profiling," October 3, 2015, [https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill\\_id=201520160AB953](https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953); Racial and Identity Profiling Advisory Board, "Annual Report 2025," January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.

## Mga Endnote *ipinagpatuloy*

- <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> Mga Tauhan ng King County Sheriff’s Office, panayam sa OLEO, Pebrero 5, 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://jsis.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.fcpp.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.fcpp.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