

Контроль дорожнього руху

Зміна методів роботи офісу шерифа для підвищення безпеки дорожнього руху

Підготовлено в співпраці з:

Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, а також за підтримки Washington for Black Lives, проєкту коаліції Washington Community Alliance

Листопад 2025 р.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Контроль дорожнього руху

Зміна методів роботи офісу шерифа для підвищення безпеки дорожнього руху

Зміст

Огляд.....	3
Вступ	5
Стан безпеки дорожнього руху й дотримання правил в окрузі King	8
Етап інформаційно-просвітницької роботи.....	8
Методи роботи офісу шерифа	9
Розробка рекомендацій щодо політики.....	10
Рекомендації.....	11
Рекомендація 1	12
Рекомендація 2	15
Рекомендація 3	17
Рекомендація 4	20
Висновок	22
Кінцеві примітки	23

Звіт підготовлено:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter і Katy Kirschner

У співпраці з: Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, а також за підтримки Washington for Black Lives, проекту коаліції Washington Community Alliance



EASTSIDE
FOR ALL



People
Power
Washington

Transportation Choices



WASHINGTON FOR
BLACK
LIVES

Звіт відредаговано:

Liz Dop



O L E O

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Служба King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) здійснює незалежний нагляд за діяльністю офісу шерифа (Sheriff's Office).

Ми проводимо об'єктивні перевірки й незалежні розслідування, а також надаємо рекомендації щодо політики, що ґрунтуються на фактах, орієнтовані на інтереси громади й засновані на принципах справедливості. Для надання таких рекомендацій OLEO співпрацює з громадськими організаціями.

Контакти OLEO

☎ Телефон: 206-263-8870

✉ Адреса електронної пошти: OLEO@kingcounty.gov

🌐 Вебсайт: kingcounty.gov/OLEO

Примітка щодо даних: де це можливо, OLEO вирішила використовувати дані, що стосуються конкретно округу King, щоб забезпечити точність і релевантність результатів дослідження. Однак у випадках, коли дані на рівні округу недоступні, OLEO використовує дані на рівні штату або країни для формування висновків досліджень.

Доступні альтернативні формати.

Зателефонуйте на номер 206-263-8870 або на лінію телетайпа: 711.

Огляд

Цей звіт: підхід і процес, орієнтований на громаду

У цьому звіті служба OLEO та її партнери з боку громади аналізують методи контролю дорожнього руху, що застосовується офісом шерифа, і надають чотири рекомендації щодо розробки стратегії контролю дорожнього руху, яка буде більш орієнтованою на дані, справедливою та спрямованою на безпеку.

Цей звіт є першим проєктом OLEO з розробки політики під керівництвом громади, який було реалізовано у співпраці з нашими партнерами з організацій Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition і за участю Washington for Black Lives, проєкту коаліції Washington Community Alliance.^a

Для підготовки цього звіту OLEO та її партнери опитали користувачів доріг округу Кінг щодо їхньої думки й пріоритетів стосовно небезпек на дорогах і стратегій забезпечення дотримання правил дорожнього руху. OLEO також провела інтерв'ю з працівниками офісу шерифа, щоб дізнатися більше про правила й методи відділу щодо забезпечення дотримання правил дорожнього руху. OLEO проаналізувала дані офісу шерифа щодо забезпечення дотримання правил дорожнього руху за 2020–2024 рр., щоб краще зрозуміти поточну ситуацію з дотриманням правил дорожнього руху в окрузі King, а також вивчила найкращі національні методи й підходи до політики в аналогічних юрисдикціях. Усі результати дослідження було представлено партнерам OLEO. Чотири рекомендації, сформульовані в цьому звіті, орієнтованому на громаду, були розроблені в співпраці з усіма партнерами OLEO й схвалені ними.

Стан безпеки дорожнього руху й дотримання правил

Хоча офіс шерифа визнає безпеку дорожнього руху своїм головним пріоритетом, відділ не має загальної стратегії щодо контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Натомість контроль залишається на розсуд окремих заступників, що створює неоднорідний підхід до забезпечення дотримання правил дорожнього руху. Офіс шерифа не використовує дані для інформування про контроль за дотриманням правил дорожнього руху на всіх своїх ділянках і не збирає повних даних про всі зупинки транспортних засобів. Це означає, що офіс шерифа не має можливості оцінити, чи є його контроль за дотриманням правил дорожнього руху ефективним і як його можна поліпшити. Крім того, оскільки офіс шерифа не збирає демографічну інформацію, пов'язану із зупинками транспортних засобів, він не може оцінити, чи дотримується він об'єктивного контролю за порушеннями правил дорожнього руху, чи створює нерівність.

Аналіз OLEO показав, що трохи більше половини (52 %) зупинок транспортних засобів, здійснених офісом шерифа в період з 2020 р. по 2024 р., були пов'язані з порушеннями правил дорожнього руху, за яких водій не становив очевидної небезпеки для себе чи інших, наприклад мав прострочену реєстрацію або несправну задню фару. **Висновки OLEO вказують на те, що офіс шерифа має значні можливості для використання обмежених ресурсів і зосередження на пріоритетних стратегіях контролю дорожнього руху, що базуються на даних та орієнтовані на безпеку.**

Активісти у Вашингтоні й усій країні закликають зосередити ресурси правоохоронних органів на зменшенні кількості смертей у ДТП, одночасно вирішуючи проблему расової та економічної нерівності, яка є наслідком традиційних методів контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Дослідження показують, що зупинки транспортних засобів у США непропорційно впливають на кольорових людей і малозабезпечені верстви населення. OLEO та її партнери створили рекомендації, викладені в цьому звіті, з метою усунення нерівності в контролі за дотриманням правил дорожнього руху й підвищення безпеки дорожнього руху для всіх учасників дорожнього руху в окрузі King.

^a Детальніше про процес розробки рамкових рекомендацій для громад читайте тут.

Рекомендації

1.

Переглянути рекомендації щодо політики з метою пріоритетизації боротьби з порушеннями правил дорожнього руху, пов'язаними з безпекою, обмежити зупинки транспортних засобів, не пов'язані з безпекою, і створити стратегію боротьби з порушеннями правил дорожнього руху на основі даних на рівні всього відділу.

- 1.1 Пріоритетизувати зупинки, пов'язані з безпекою.
- 1.2 Обмежити зупинки транспортних засобів, не пов'язані з безпекою.
- 1.3 Надати заступникам рекомендації на основі даних для сприяння безпеці дорожнього руху.
- 1.4 Застосовувати некаральні заходи, спрямовані на усунення першопричин порушень правил дорожнього руху.

2.

Обмежити допити й заборонити обшуки за згодою під час зупинок транспортних засобів із метою сприяння правам водіїв і зменшення расової нерівності в правозастосуванні.

- 2.1 Вимагати від заступників обмежувати обсяг запитань під час зупинки транспортного засобу основною причиною зупинки.
- 2.2 Вимагати від заступників негайно інформувати водія про первинну причину зупинки при першому контакті.
- 2.3 Заборонити «обшуки за згодою» під час зупинок транспортних засобів.

3.

Збирати дані про всі зупинки транспортних засобів, включно з демографічними даними, і впроваджувати методи збору, зберігання й аналізу даних для підвищення прозорості та сприяння підзвітності.

- 3.1 Збирати й аналізувати дані про всі зупинки транспортних засобів.
- 3.2 Збирати й аналізувати демографічні дані під час зупинок транспортних засобів.
- 3.3 Оптимізувати методи збору даних.

4.

Якщо офіс шерифа розглядає можливість посилення автоматизованого контролю за дорожнім рухом, округ King повинен спочатку замовити незалежне дослідження щодо доцільності й справедливості та вимагати активної участі громади в потенційному впровадженні автоматизованого контролю.

- 4.1 Офіс шерифа не повинен впроваджувати нові або додаткові автоматизовані засоби контролю, доки дослідження щодо доцільності й справедливості не продемонструє шляхи пом'якшення проблем, пов'язаних із конфіденційністю та справедливістю.
- 4.2 Будь-які майбутні плани щодо впровадження додаткових засобів автоматизованого контролю повинні бути орієнтовані на громаду й спрямовані на вирішення основних причин проблем безпеки дорожнього руху.

Вступ

Останніми роками активізувалася просвітницька робота з питань безпеки дорожнього руху, водночас спостерігаються тривожні тенденції щодо смертності на дорогах

Автомобільні аварії є однією з основних причин смертності в США. На національному рівні кількість смертей в ДТП різко зросла під час пандемії COVID-19, і хоча в останні два роки на національному рівні спостерігається повільне зниження смертності в ДТП, у штаті Washington прогрес був повільнішим, і у 2023 р. кількість смертей у ДТП досягла 33-річного максимуму. В окрузі King спостерігаються подібні тенденції: у 2020–2024 рр. у юрисдикції офісу шерифа сталося 118 ДТП із летальними наслідками.^b

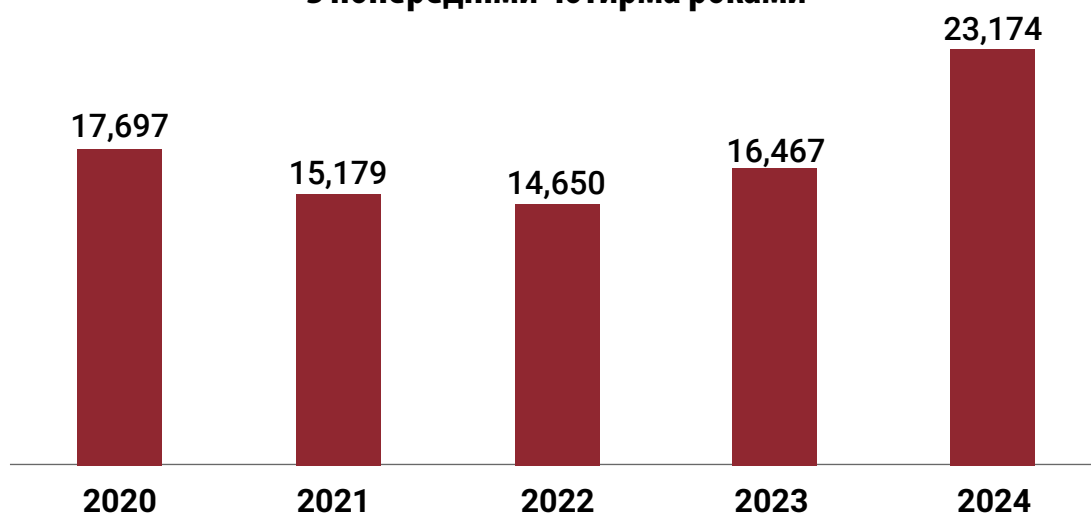
Під час пандемії COVID-19 багато юрисдикцій скоротили заходи з контролю дорожнього руху, оскільки на дорогах було менше автомобілів, а експерти з охорони здоров'я закликали обмежувати контакти між людьми, коли це можливо. Контроль дорожнього руху в окрузі King відбувався за подібною схемою: з 2020 р. по 2022 р. кількість зупинок транспортних засобів зменшилася, а потім з 2023 р. по 2024 р. збільшилася на 40 %.

Незважаючи на це зниження, зупинки транспортних засобів залишаються найпоширенішим видом взаємодії між громадськістю й заступниками шерифа округу King, які в період з 2020 р. по 2024 р. здійснили понад 87 000 зупинок транспортних засобів. Однак наслідки цих зупинок не відчуються однаково. Дослідження на національному рівні неодноразово демонстрували стійку расову упередженість і профілювання під час зупинок транспортних засобів і обшуків, а також непропорційний вплив на громади з низьким рівнем доходу.

Рівень смертності на дорогах за 33 роки



Кількість зупинок транспортних засобів офісом шерифа збільшилася у 2024 році порівняно з попередніми чотирма роками



^b «Юрисдикція офісу шерифа» стосується доріг, що утримуються округом, у частині округу King, що не має статусу міста, а також доріг у містах, що уклали договори (Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Muckleshoot Indian Tribe, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish і Woodinville). Аеропорт округу King, метро й Sound Transit також входять до юрисдикції офісу шерифа.

На національному рівні й на рівні штату активісти та політики працюють над упровадженням креативних рішень, щоб зробити наші дороги безпечнішими, одночасно зменшуючи кількість неналежного контролю дорожнього руху, який поглиблює расові й економічні розбіжності. Активісти давно стверджують, що боротьба з дрібними порушеннями правил дорожнього руху не робить наші дороги безпечнішими, історично використовувалася для переслідування кольорових і малозабезпечених громад та призводить до нерівних результатів для цих груп населення, а також відвертає увагу поліцейських від більш серйозних порушень, таких як водіння в стані алкогольного сп'яніння, неухважне водіння, невикористання ременів безпеки й перевищення швидкості, що є основними причинами смертності на дорогах. У міру того, як правоохоронні органи розширюють можливості використання даних, з'являються можливості співпрацювати з фахівцями з безпеки дорожнього руху, щоб адаптувати заходи до найважливіших проблем безпеки дорожнього руху. З'являються нові технології, які при правильному використанні й за підтримки громади можуть зменшити навантаження на правоохоронні органи та призвести до більш безпечного водіння. У цілому нові дослідження й креативні підходи в аналогічних юрисдикціях відкривають перспективні нові можливості для усунення потенційної шкоди традиційних підходів до контролю дорожнього руху та підвищення безпеки на наших дорогах.

Звіт аудитора округу King про безпеку дорожнього руху



Аудиторська служба округу King (далі — «аудиторська служба» [Auditor's Office]) провела аудит стратегій і методів офісу шерифа щодо контролю дорожнього руху у 2022 р. У звіті було виявлено, що відділ не має загальної стратегії контролю дорожнього руху, а також не оцінює, чи відповідають дії заступників шерифа з контролю дорожнього руху цілям відділу та чи впливають вони на безпеку дорожнього руху. У результаті контроль дотримання правил дорожнього руху варіюється в межах юрисдикції офісу шерифа. Офіс шерифа також не збирає систематично дані про зупинки транспортних засобів і не перевіряє, чи існують розбіжності в тому, як заступники здійснюють зупинки транспортних засобів. Використовуючи обмежені дані, які було зібрано, аудиторська служба виявила, що білі офіцери частіше застосовували силу до чорношкірих водіїв, ніж до водіїв інших рас.

Аудиторська служба винесла три рекомендації офісу шерифа на підставі результатів перевірки. На момент публікації цього звіту офіс шерифа не виконав жодної із цих рекомендацій.

Рекомендація 1

«Офіс шерифа округу Кінг має визначити цілі щодо контролю дорожнього руху, а також розробити й упровадити стратегії для досягнення цих цілей, використовуючи дані для відстеження прогресу в досягненні своєї загальної мети безпеки.»

Рекомендація 2

Офіс шерифа округу King має координувати свої дії з командувачами територій, що не мають статусу міста, контрактними партнерами й відділом дорожніх служб Департаменту місцевих служб (Department of Local Services Road Services Division) округу King, щоб забезпечити відповідність цілей і стратегій у сфері безпеки дорожнього руху цілям округу.

Рекомендація 3

Офіс шерифа округу King має збирати демографічні дані під час кожної зупинки транспортного засобу, незалежно від мети зупинки та її результату».



[Повний звіт можна прочитати тут.](#)**Служба OLEO та її партнери співпрацюють у процесі розробки політики, орієнтованої на громаду**

Визнаючи нещодавні просвітницькі заходи на національному рівні й рівні штату, а також тривожні тенденції щодо смертності в ДТП, OLEO та її партнери прагнули оцінити й удосконалити підхід офісу шерифа до контролю за дотриманням правил дорожнього руху. У цьому звіті наведено чотири рекомендації, які є результатом процесу розробки OLEO політики під керівництвом громади, що об'єднав кілька громадських організацій у спільних зусиллях.

Партнери OLEO вибрали контроль дорожнього руху як основну тему цього проєкту з п'яти потенційних тем політики. Проєкт контролю дорожнього руху був реалізований протягом року й включав п'ять громадських організацій: Congolese Integration Network, Eastside for All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition і Washington for Black Lives, проєкт коаліції Washington Community Alliance. Представники OLEO регулярно зустрічалися із цими партнерами, щоб представити й обговорити дослідження поточних методів роботи офісу шерифа, найкращі національні методи й потенційні рекомендації. Представники OLEO також зустрічалися з персоналом офісу шерифа й аналізували доступні дані про контроль дорожнього руху. Після розгляду потенційних рекомендацій і відповідних досліджень партнери OLEO проголосували за винесення чотирьох рекомендацій, викладених у цьому звіті. Усі чотири рекомендації отримали одностайну підтримку громадських організацій, які співпрацювали з OLEO.

Хронологія 2024**ВЕРЕСЕНЬ**

Початкові зустрічі з партнерами (організації Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition і Washington for Black Lives, проєкт коаліції Washington Community Alliance).

ЖОВТЕНЬ

Партнери обрали контроль дорожнього руху як стратегічний проєкт.

ЛИСТОПАД

Етап зовнішньої взаємодії — представники OLEO зустрілися з працівниками аудиторської служби округу King (King County Auditor's Office) для обговорення аудиту й статусу виконання рекомендацій. Партнери розпочали розповсюдження опитування щодо безпеки дорожнього руху й контролю за його дотриманням.

ГРУДЕНЬ

Особисті зустрічі для обговорення, організовані Congolese Integration Network і Washington for Black Lives.

2025**СІЧЕНЬ**

Опитування закрито після отримання 187 відповідей.

ЛЮТИЙ — КВІТЕНЬ

Етап дослідження — проведено інформаційні інтерв'ю з працівниками офісу шерифа в різних юрисдикціях. Отримано й проаналізовано дані про контроль дорожнього руху від офісу шерифа.

КВІТЕНЬ

Презентація результатів досліджень і варіантів політики партнерам. Організація Eastside for All приєдналася як партнер з боку громади.

ТРАВЕНЬ

Зустріч із партнерами для розробки рекомендацій щодо політики.

ЛИПЕНЬ

Затвердження остаточних рекомендацій щодо політики.

СЕРПЕНЬ — ЛИСТОПАД

Складено й остаточно затверджено звіт. Остаточний проєкт звіту було передано до офісу шерифа для ознайомлення.

Стан безпеки дорожнього руху й дотримання правил в окрузі King

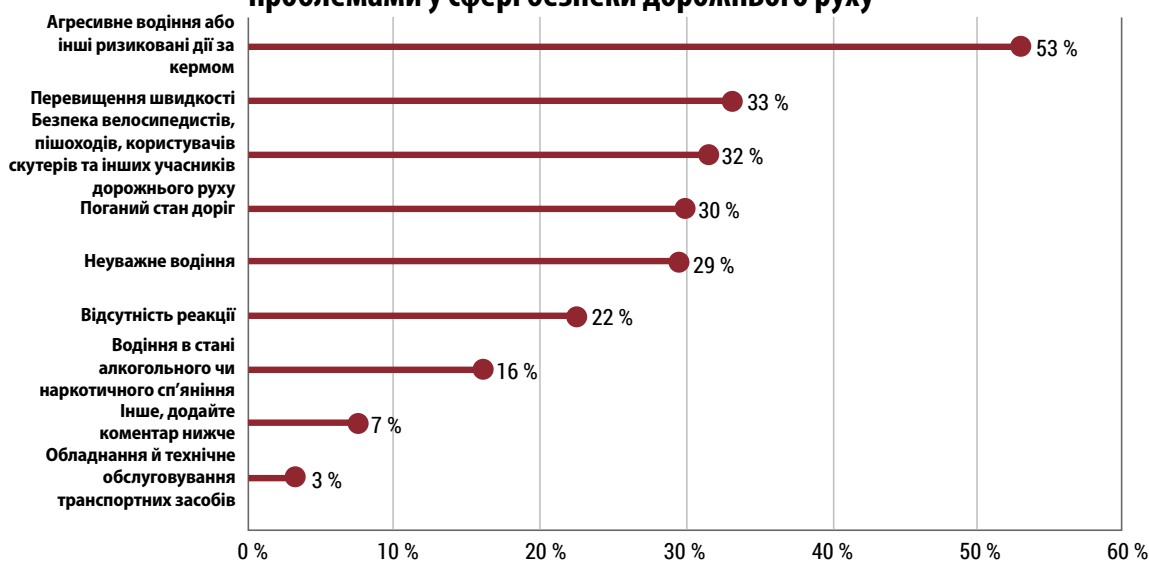


Інформаційно-просвітницька діяльність: сприйняття безпеки дорожнього руху й дотримання правил

Визначивши безпеку дорожнього руху й дотримання правил дорожнього руху як основну мету проєкту, служба OLEO та її партнери розпочали інформаційно-просвітницьку діяльність, щоб зрозуміти, як до цього питання ставляться члени громади, які живуть, працюють і керують автомобілями в окрузі Кінг. Усі партнери OLEO взяли участь в інформаційно-просвітницькій діяльності, розповсюджуючи анкети або проводячи опитування.

Опитування, розроблене у співпраці з партнерами OLEO, тривало з 18 листопада 2024 р. по 7 січня 2025 р. й отримало загалом 187 відповідей. Усі запитання були необов'язковими й включали як запитання з відповіддю за шкалою Лайкерта, так і запитання з відкритою відповіддю.^c Опитування проводилося в режимі онлайн, і респонденти могли заповнити його анонімно. Служба OLEO надала опитування своїм партнерам, які розповсюдили його через свої наявні мережі, а також усім містам, які уклали договори на надання послуг з офісом шерифа, і розповсюдила через інформаційний бюлетень території округу King, що не має статусу міста (King County's Unincorporated Area Newsletter).

Респонденти визнали агресивне водіння, перевищення швидкості й безпеку учасників дорожнього руху, які не користуються автомобілями, своїми головними проблемами у сфері безпеки дорожнього руху



Більшість респондентів були білими жінками без інвалідності, які вдома не розмовляли іншою мовою, крім англійської, що не є репрезентативним для різноманітних громад округу King і обмежує вагомість результатів опитування. З огляду на ці обмеження, аналіз результатів опитування, проведений OLEO, дав деякі ключові уявлення про проблеми безпеки дорожнього руху, що турбують учасників дорожнього руху. По-перше, респонденти назвали агресивне водіння, перевищення швидкості й безпеку учасників дорожнього руху, які не користуються автомобілями, своїми головними проблемами. По-друге, приблизно третина респондентів вважала, що слід посилити обмеження на обшук транспортних засобів під час зупинок, а 12 % респондентів наголошували, що зупинки повинні проводитися лише з метою

^c Шкала Лайкерта — це система оцінювання, яка використовується для вимірювання почуттів, ставлення й сприйняття респондентів шляхом прохання респондентів вибрати один із варіантів відповідей на шкалі, наприклад, від «категорично не згоден» до «цілком згоден».

забезпечення законної безпеки, а 15 % висловили думку, що поліція не повинна ставити запитання, які виходять за межі початкової причини зупинки, або проводити зупинки під приводом.^d

Щоб розширити охоплення OLEO в межах цього проєкту, дві партнерські організації — Congolese Integration Network і Washington for Black Lives, проєкт коаліції Washington Community Alliance — провели слухання, щоб обговорити опитування в груповому форматі. Це дало змогу людям, які не мали технічного доступу до опитування або потребували послуг перекладу, поділитися своїми думками й досвідом. Кілька слухань відбулися наприкінці листопада й на початку грудня 2024 р. Варто зазначити, що демографічні дані учасників слухань відрізнялися від даних респондентів опитування. Congolese Integration Network надає допомогу біженцям та іммігрантам, переважно з регіону Африки на південь від Сахари. Крім того, організація Washington for Black Lives провела слухання для одиноких чорношкірих батьків.

Учасники слухань повторили основні занепокоєння респондентів опитування, назвавши агресивне й неуважне водіння та перевищення швидкості головними проблемами безпеки дорожнього руху.

Однак деяка інформація, зібрана під час слухань, суперечила результатам опитування. Наприклад, хоча респонденти опитування висловили зацікавленість у посиленні присутності правоохоронних органів у своїх районах, учасники слухань поділилися почуттям страху перед правоохоронними органами й бажанням обмежити взаємодію з правоохоронцями.

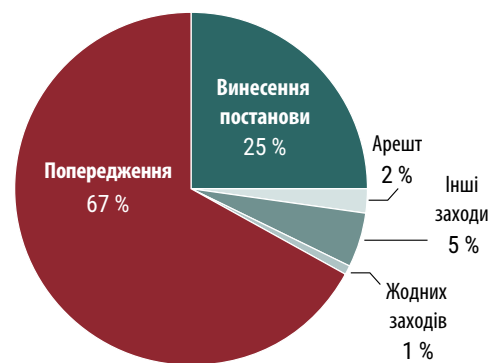
Методи роботи офісу шерифа

Щоб отримати додаткову інформацію про правила й методи роботи офісу шерифа, служба OLEO провела кілька інтерв'ю з працівниками офісу шерифа, які відрізнялися за званням, обов'язками та місцем роботи. OLEO також брала участь у патрулюванні разом із заступниками, які спеціалізуються на контролі дорожнього руху. Ці розмови чітко показали, що, незважаючи на те що безпека дорожнього руху була визначена одним із головних пріоритетів відділу на 2025 р., в офісі шерифа немає чіткої стратегії безпеки дорожнього руху, яка б поширювалася на весь відділ. Практика контролю за дотриманням правил дорожнього руху в основному залишається на розсуд окремих заступників і значно відрізняється між містами, з якими укладено договори, і територіями округу King, які не мають статусу міста.

Відсутність загальної стратегії або керівних принципів щодо контролю за дорожнім рухом викликає серйозну стурбованість. **А саме, коли контроль залишається на розсуд заступника, відділ не може гарантувати, що мешканці й відвідувачі округу King отримають послідовне та справедливе ставлення.** Без належних методів збору даних відділ не може відстежувати конкретні порушення правил дорожнього руху й відповідні заходи з контролю за їх дотриманням в окрузі Кінг. Ці занепокоєння відповідають висновкам, зробленим аудиторською службою під час перевірки діяльності офісу шерифа у 2022 р.

Щоб краще зрозуміти поточні методи роботи офісу шерифа й доповнити звіт аудиторської служби за 2022 р., OLEO проаналізувала дані про зупинки транспортних засобів за період з 2020 р. по 2024 р. OLEO виявила, що співробітники офісу шерифа вжили приблизно 112 219 заходів щодо контролю дорожнього руху й паркування,^e здійснивши 87 167 зупинок транспортних засобів. За той самий період дві з трьох зупинок транспортних засобів закінчилися попередженням. Приблизно у 25 % випадків зупинок транспортних засобів заступники виписали штраф. Дуже мало зупинок — лише 2 % — закінчилися арештом.

Результати зупинок транспортних засобів в окрузі King, 2020–2024 рр.



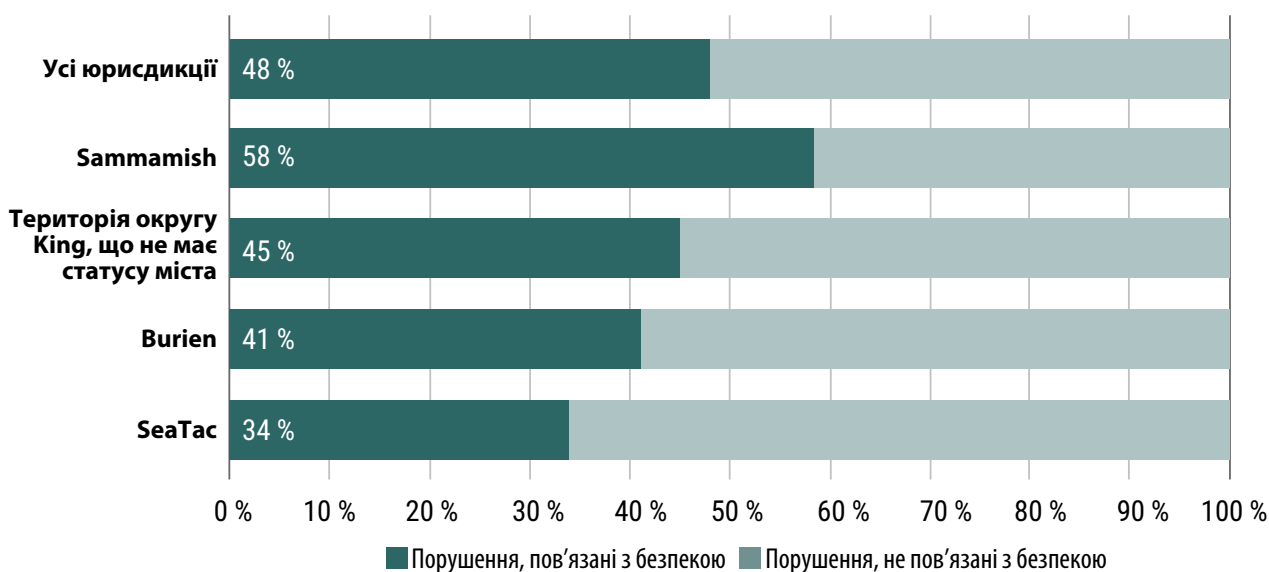
^d Зупинка під приводом — коли правоохоронець зупиняє особу за незначне порушення з метою проведення обшуку або розслідування більш серйозного злочину. Більшість обшуків, що проводяться під час зупинки транспортного засобу, здійснюються не на підставі ордеру або ймовірної причини для проведення обшуку, а за згодою водія.

^e Це оцінка, заснована на аналізі OLEO кількості записів про порушення правил дорожнього руху в CAD (Computer Aided Dispatch, системі комп'ютерної диспетчеризації) офісу шерифа. Один запис CAD може іноді містити кілька заходів із забезпечення дотримання правил, що може означати, що ця оцінка є заниженою.

Служба OLEO проаналізувала, як часто відбувалися зупинки транспортних засобів за порушення, пов'язані з безпекою, коли водій становив очевидну загрозу для себе чи інших, у порівнянні із зупинками за порушення правил дорожнього руху, не пов'язані з безпекою. Якщо врахувати всі випадки контролю за дотриманням правил дорожнього руху й паркування, зупинки за порушення, не пов'язані з безпекою, становили 52 % усіх заходів із контролю, ужитих заступниками шерифа.

Території округу King, що не мають статусу міста, Burien, SeaTac і Sammamish зазнали найбільшого обсягу заходів із контролю дорожнього руху в межах юрисдикції офісу шерифа. У SeaTac лише 34 % зупинок з метою контролю дорожнього руху були пов'язані з порушеннями безпеки, тоді як у Sammamish цей показник був вищий майже до 60 %.

Порівняння порушень правил дорожнього руху, пов'язаних із безпекою, і порушень, не пов'язаних із безпекою, в окрузі King, 2020–2024 рр.



У період з 2020 р. по 2024 р. співробітники офісу шерифа застосовували силу в 41 випадку зупинки транспортних засобів, що становить менше 0,01 % від усіх зупинок. Хоча вибірка невелика, у даних простежуються важливі закономірності. У той самий період 3 з 4 цивільних осіб, які були залучені до інцидентів із застосуванням сили, були чоловіками. Крім того, незважаючи на те, що чорношкірі водії становлять 7 % населення округу King, вони були залучені до 30 % зупинок транспортних засобів із застосуванням сили, що викликає занепокоєння щодо непропорційного застосування сили проти чорношкірих водіїв.

Розробка рекомендацій щодо політики

Маючи уявлення про поточні проблеми на дорогах округу King і розуміючи їх, OLEO проаналізувала національні дослідження й методи вирішення питань безпеки дорожнього руху, проблем, пов'язаних із расовими та економічними розбіжностями в забезпеченні дотримання правил дорожнього руху, а також оцінок ініціатив із безпеки дорожнього руху й забезпечення дотримання правил в аналогічних юрисдикціях. У наступному розділі цього звіту представлено основні висновки цього дослідження. Потенційні варіанти політики для вирішення цих проблем можна розділити на чотири основні категорії: зміна політики щодо рішень про забезпечення дотримання правил дорожнього руху; автоматизоване забезпечення дотримання правил; цивільний контроль дорожнього руху^f й удосконалення методів збору даних та аудиту для розробки стратегій контролю дорожнього руху. OLEO представила свої висновки партнерам, які визначили наведені нижче рекомендації щодо політики, які буде передано до офісу шерифа.

^f Цивільний контроль означає використання незброєного цивільного персоналу для реагування на порушення правил дорожнього руху замість озброєних правоохоронних органів. OLEO та її партнери розглянули дослідження та аргументи щодо цивільного контролю, але в кінцевому підсумку вирішили не включати рекомендації щодо нього в цей звіт.

Рекомендації

Зазначені далі чотири рекомендації були розроблені в співпраці з партнерами OLEO з метою поліпшення безпеки дорожнього руху в окрузі Кінг.

**1.**

Переглянути рекомендації щодо політики з метою пріоритетизації боротьби з порушеннями правил дорожнього руху, пов'язаними з безпекою, обмежити зупинки транспортних засобів, не пов'язані з безпекою, і створити стратегію боротьби з порушеннями правил дорожнього руху на основі даних на рівні всього відділу.

2.

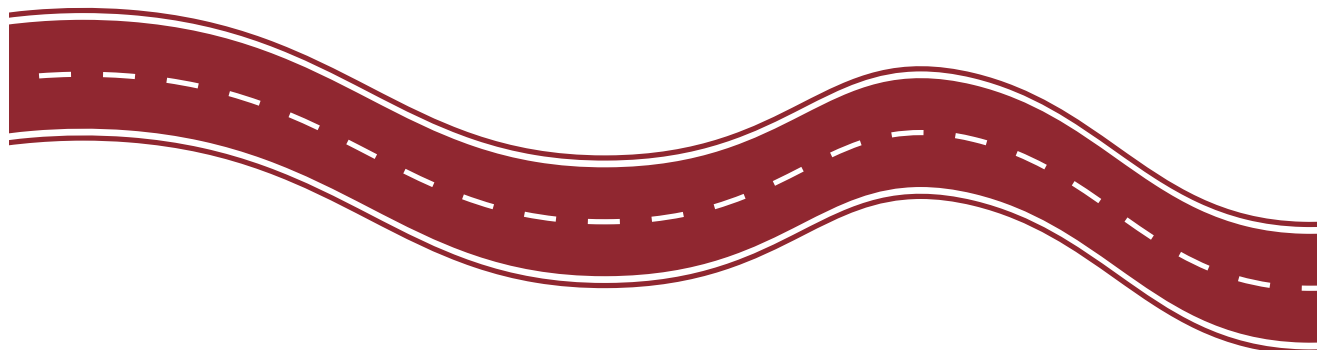
Обмежити допити й заборонити обшуки за згодою під час зупинок транспортних засобів із метою сприяння правам водіїв і зменшення расової нерівності в правозастосуванні.

3.

Збирати дані про всі зупинки транспортних засобів, включно з демографічними даними, і впроваджувати методи збору, зберігання й аналізу даних для підвищення прозорості та сприяння підзвітності.

4.

Якщо офіс шерифа розглядає можливість посилення автоматизованого контролю дорожнього руху, округ King повинен спочатку замовити незалежне дослідження щодо доцільності й справедливості та вимагати активної участі громади в потенційному впровадженні автоматизованого контролю.



Рекомендація 1

Переглянути рекомендації щодо політики з метою пріоритизації боротьби з порушеннями правил дорожнього руху, пов'язаними з безпекою, обмежити зупинки транспортних засобів, не пов'язані з безпекою, і створити стратегію боротьби з порушеннями правил дорожнього руху на основі даних на рівні всього відділу.



Активісти у Washington й усій країні закликають пріоритизувати зупинки транспортних засобів, пов'язаними з безпекою, і обмежувати зупинки за порушення, які становлять низький ризик для безпеки учасників дорожнього руху. З огляду на зростання кількості смертельних ДТП й травм, пов'язаних із водінням, на всій території штату, необхідно терміново зосередити увагу на боротьбі з основними причинами смертності на дорогах, включно з водінням у стані алкогольного сп'яніння, неухважним водінням, невикористанням пасків безпеки й перевищенням швидкості. Обмеження зупинок за незначні порушення може покращити безпеку дорожнього руху, відновити довіру громади, зменшити ймовірність диспропорцій у правоохоронних заходах і полегшити надмірне фінансове навантаження на громади.

На національному рівні потенційні ризики, пов'язані із зупинками транспортних засобів, не відчуються однаково — чорні водії частіше, ніж білі водії, піддаються зупинкам, а чорні й латиноамериканці частіше зазнають обшуків, штрафів, арешту й навіть гинуть під час зупинок транспортних засобів. Незважаючи на відсутність доказів відмінностей у поведінці водіїв, чорних водіїв частіше зупиняють за незначні або не пов'язані з безпекою порушення.⁹ Реформи політики, спрямовані на обмеження зупинок транспортних засобів, не пов'язаних із безпекою, мають на меті зменшити диспропорції в забезпеченні дотримання правил дорожнього руху, надаючи поліцейським указівки зосереджуватися на порушеннях, пов'язаних із безпекою, і обмежували такі практики, як зупинки під приводом. Наприклад, у 2022 р. міська рада Філадельфії заборонила зупинки за певні незначні порушення, не пов'язані з безпекою. Після впровадження цієї заборони кількість зупинок чорних чоловіків за незначні порушення зменшилася на 54 %, що виправило добре задокументовану тенденцію непропорційного правозастосування у Philadelphia. Коли начальник поліції Harold Medlock з Fayetteville, North Carolina, доручив своїм співробітникам зосередити зусилля з контролю за дотриманням правил дорожнього руху на найважливіших питаннях безпеки дорожнього руху й припинити контроль незначних порушень, що не пов'язані з безпекою, у місті зменшилися расові розбіжності щодо зупинок транспортних засобів, а також знизилася кількість ДТП, травм, пов'язаних із дорожнім рухом, і смертей у ДТП — і все це без впливу на злочинність, не пов'язану з дорожнім рухом.

Рішення щодо контролю дорожнього руху у окрузі King в основному залишаються на розсуд кожного заступника, що призводить до неоднорідного підходу до безпеки дорожнього руху в межах юрисдикції офісу шерифа. Як зазначається у звіті аудиторської служби за 2022 р., офіс шерифа не надає стратегічних указівок щодо контролю дорожнього руху, і без чітко визначених показників та цілей відділ не має достатніх можливостей для забезпечення досягнення цілей контролю, пов'язаних із безпекою. Рекомендації OLEO сприяють упровадженню стратегії контролю дорожнього руху на основі даних, яка спрямовує обмежені ресурси відділу на вирішення найважливіших проблем безпеки дорожнього руху й зменшення потенційної фізичної, психологічної та економічної шкоди від зупинок транспортних засобів.

⁹ OLEO не має доступу до вичерпних демографічних даних щодо зупинок транспортних засобів в окрузі King. Згідно з доповіддю аудиторської служби за 2022 р., офіс шерифа не має демографічних даних для аналізу расових диспропорцій у сфері контролю дорожнього руху. Наразі демографічна інформація, яку збирає офіс шерифа, є непослідовною та ненадійною. Як результат, у цій доповіді інформація щодо расових диспропорцій у сфері контролю дорожнього руху базується на даних національного рівня. Див. 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 Пріоритезувати зупинки, пов'язані з безпекою.

У політиці повинно бути зазначено, що заступники можуть зупинити або затримувати водіїв для притягнення до відповідальності за будь-яке із зазначених далі порушень правил безпеки дорожнього руху.^h

- a. Будь яке кримінальне правопорушення.
- b. Будь-яке порушення правил руху (порушення, учинене водієм під час руху транспортного засобу, таке як необережне водіння або перевищення швидкості).ⁱ
 - i. Заступники не повинні вживати заходів щодо притягнення до відповідальності за керування автомобілем із призупиненим або анульованим посвідченням водія, якщо призупинення або анулювання було викликано виключно:
 - з фінансових причин;
 - через порушення в іншому штаті, яке не було б підставою для призупинення або анулювання посвідчення водія, якби було скоєно у штаті Вашингтон;
 - через попередження або повідомлення про порушення правил дорожнього руху, що призвели до призупинення дії проміжного посвідчення водія.^j
- c. Будь-яке порушення правил використання ременів безпеки або утримуючих пристроїв.
- d. Порушення вимоги до водія зупинитися або пропустити транспортний засіб з аварійними вогнями, знаками зупинки або сиренами.^k

У політиці також має бути зазначено, що заступники повинні зупинити водіїв лише за порушення, пов'язані з обладнанням, які становлять серйозну загрозу безпеці водія або інших учасників дорожнього руху, з метою надання інформації про отримання ваучерів на ремонт. Порушення, пов'язані з обладнанням, що становлять серйозну загрозу безпеці водія або інших учасників дорожнього руху, «означають, що, виходячи із сукупності обставин, об'єктивний спостерігач має підстави вважати, що порушення, пов'язані з обладнанням, можуть спричинити зіткнення або травмування водія, інших осіб чи пошкодження транспортних засобів, що знаходяться поблизу. [Це може включати]... відсутність або несправність обох задніх чи передніх фар або гальмівних ліхтарів у нічний час або в умовах, коли погодні умови погіршують видимість; розбите лобове скло, що погіршує видимість водія; або висячий глушник».

Ця рекомендація не повинна заважати офісу шерифа вживати заходів щодо вилучення транспортного засобу, який має такі дефекти, що створюють безпосередню небезпеку зіткнення або травмування водія та інших учасників дорожнього руху.

1.2 Обмежити зупинки транспортних засобів, не пов'язані з безпекою.

Політику офісу шерифа має бути оновлено, щоб заборонити зупинку транспортних засобів у разі порушень, не пов'язаних із безпекою, за винятком порушень, пов'язаних із відсутністю номерного знака на транспортному засобі або невідповідністю номерного знака зареєстрованій марці, моделі, року випуску й кольору транспортного засобу, щоб забезпечити можливість офісу шерифа надавати допомогу у пошуку викрадених транспортних засобів. Порушення, не пов'язані з безпекою, — це будь-які порушення документації, пов'язані зі страхуванням, ліцензуванням або інспекцією, реєстрацією, а також будь-які порушення, пов'язані з обладнанням, які не становлять серйозної загрози для безпеки водія або інших учасників дорожнього руху. Юрисдикції у всій країні запровадили

^h Структуру й зміст цієї рекомендації розроблено на основі запропонованого законопроекту Палати представників № 1512 (2025 р.).

ⁱ Повне визначення з переліком законів про транспортні засоби, порушення яких вважається «порушенням правил дорожнього руху», див. WAC (Washington Administrative Code, Адміністративний кодекс штату Washington) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

^j Див. RCW (Washington Revised Code, Збірка переглянутих законів штату Washington) 46.20.342(1)(c) (ii), (v) або (vii), з тексту запропонованого законопроекту Палати представників 1512(2025 р.), розділ 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.20.342).

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

подібну політику, обмежуючи право поліцейських зупиняти транспортні засоби за незначні порушення. У Philadelphia, San Francisco й Virginia поліцейські не можуть зупиняти транспортні засоби за такі порушення: прострочена реєстрація транспортного засобу (з різними періодами відстрочки), несправні фари (за винятком, коли не працюють усі фари) або предмети, що висять на дзеркалі заднього виду. В інших юрисдикціях незначними порушеннями вважаються зазначені далі.

- a. Тонування вікон і наклейки.
- b. Переміщення номерних знаків.
- c. Використання несправного обладнання.
- d. Експлуатація переповненого транспортного засобу.
- e. Незначні проблеми з бампером.

1.3 Надати заступникам рекомендації на основі даних для сприяння безпеці дорожнього руху.

Офіс шерифа має формалізувати практику використання нових джерел даних, таких як муніципальні дорожні служби, для формування стратегій правоохоронної діяльності й забезпечення спрямування ресурсів на вирішення найважливіших проблем безпеки дорожнього руху. В інтерв'ю OLEO співробітники офісу шерифа обговорили використання доступних даних для цільового правозастосування на перехрестях і дорогах з високим рівнем порушень безпеки, таких як перевищення швидкості або проїзд на червоне світло, але цей підхід є непослідовним у межах відділу й часто базується на індивідуальній ініціативі. Співробітники офісу шерифа також поділилися інформацією про те, як відділ може співпрацювати з інженерами з дорожнього руху й містобудівниками для використання даних із метою вирішення проблем проектування доріг, що сприяють небезпечним умовам дорожнього руху.

Керівництво офісу шерифа повинно продовжувати використовувати дані з різних джерел, зокрема дані про безпеку дорожнього руху, скарги громади й історичні дані про дотримання правил дорожнього руху, для формування стратегій правозастосування й координації зусиль усього відділу з метою оцінки практики правозастосування та її впливу на результати безпеки дорожнього руху. Забезпечення заступників чіткими, обґрунтованими даними інструкціями допоможе зменшити ймовірність упередженості, що впливає на рішення щодо правозастосування, і підвищити довіру громади.

1.4 Застосовувати некаральні заходи, спрямовані на усунення першопричин порушень правил дорожнього руху.

Офіс шерифа повинен реагувати на порушення, не пов'язані з безпекою, за допомогою некаральних заходів, які можуть усунути першопричину порушення, а не поглиблювати проблеми, з якими може стикатися водій. Наприклад, якщо водій не відремонтував несправний задній ліхтар через обмежені фінансові ресурси, винесення водієві постанови про адміністративне правопорушення й накладення штрафу збільшує фінансовий тиск на водія і потенційно затримує усунення ним порушення, пов'язаного із заднім ліхтарем. Достеменно відомо, що штрафи й збори самі собою не є ефективними засобами стримування негативних форм поведінки й мають непропорційно негативний вплив на людей із низьким рівнем доходів.

У 2024 р. поліція Burien, підрозділ, що працює за контрактом з офісом шерифа, провела 145 перевірок автомобільних сидінь і придбала 45 автомобільних сидінь, щоб надати їх нужденним сім'ям через державну субсидію. OLEO заохочує офіс шерифа продовжувати реалізацію програм, які використовують некаральні заходи для забезпечення водіїв обладнанням, необхідним для безпечного руху на дорозі.

Рекомендація 2

Обмежити допити й заборонити обшуки за згодою під час зупинок транспортних засобів із метою сприяння правам водіїв і зменшення расової нерівності в правозастосуванні.



Обмеження обсягу запитань, які може ставити заступник шерифа під час зупинки транспортного засобу, і обмеження можливості заступника шерифа просити водія про згоду на обшук його транспортного засобу може переорієнтувати обмежені ресурси офісу шерифа на боротьбу з порушеннями, пов'язаними з безпекою, і зменшити расові диспропорції у сфері контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Хоча широкий обсяг слідчих запитань і «обшуки за згодою» є законними, вони тісно пов'язані з примусовими й упередженими методами поліції. Наприклад, поліцейське управління San Francisco назвало мету зменшення кількості проблемних зупинок під приводом як обґрунтування своїх нещодавніх змін у політиці щодо обмеження запитань, які поліцейські можуть ставити під час зупинки транспортного засобу. Хоча багато юрисдикцій реформують використання обшуків за згодою, Scotland заборонив такі обшуки, оскільки вони використовувалися надмірно часто й непропорційно часто стосувалися молоді з робітничого класу. Після заборони Scotland обшуків за згодою кількість успішних обшуків, під час яких поліцейські виявляли викрадене майно або наркотики, зросла, а рівень злочинності знизився.

Особливе занепокоєння викликають обшуки за згодою, зважаючи на їх поширеність. На відміну від інших видів обшуків,^l виняток щодо обшуку за згодою не вимагає від правоохоронних органів дотримання стандартів доказування, а отже, не існує необхідного рівня доказів або впевненості в скоєнні злочину. Запит згоди на обшук залишається повністю на розсуд окремого заступника. Обшук відбувається за згодою особи, яку обшукують.

Незважаючи на свою назву, дослідники й правозахисники стверджують, що «обшуки за згодою ніколи не є насправді добровільними». Правознавці стверджують, що навіть коли право відмовитися від обшуку пояснено й зрозуміло, згода з авторитетною особою, такою як поліцейській, не є тим самим, що вільна згода, і багато хто робить це з міркувань самозбереження, знаючи, що не може просто піти або поїхати та що зіткнеться з іншими наслідками. Крім того, вразливі верстви населення, такі як діти й особи з інтелектуальними порушеннями, частіше «відмовляються» від своїх законних прав, оскільки вони більше піддаються впливу авторитетних осіб і менш схильні повністю розуміти наслідки.

Нарешті, національні дані показують, що обшуки за згодою непропорційно часто проводяться щодо кольорових водіїв, і в переважній більшості випадків вони не призводять до виявлення контрабанди. Незважаючи на те, що автомобілі чорних водіїв обшукують частіше, рівень виявлення контрабанди в чорних водіїв є аналогічним або нижчим порівняно з білими водіями. Аналіз даних про зупинки також показав, що поріг для обшуку чорних чи латиноамериканських водіїв нижчий, ніж для обшуку білих водіїв. Хоча деякі представники правоохоронних органів стверджують, що обшуки за згодою є важливим інструментом розслідування, дослідники виявили, що обшуки за згодою рідше призводять до виявлення контрабанди, ніж обшуки на підставі ймовірної причини,^m і що немає зв'язку між використанням обшуків за згодою та рівнем насильницьких злочинів.

^l Коли обшуки проводяться на підставі ордеру, ймовірної причини або обґрунтованої підозри, існує «стандарт доказування», або рівень доказів, якого правоохоронні органи повинні дотриматися для проведення обшуку. Це створює єдині стандарти й встановлює повноваження правоохоронних органів у разі втручання в право на свободу від необґрунтованого обшуку, передбачене Четвертою поправкою.

^m Це дослідження демонструє, що обшуки за згодою є менш ефективними, ніж обшуки, що вимагають більш високого рівня доказів, але OLEO також визнає, що обшуки на підставі ймовірної причини без ордеру були заборонені у Washington Верховним судом штату. *Справа «Штам Washington проти Tibbles» (State of Washington v. Tibbles) (2010).*

Незважаючи на численні й значні занепокоєння щодо цієї практики, офіс шерифа зазвичай проводить обшуки за згодою, коли це «законно й доцільно», але вони не відстежуються систематичним або доступним способом, який би дозволяв проводити аналіз чи забезпечувати публічну прозорість. Аналогічно, без додаткових політичних і навчальних заходів безпеки щодо запитань та поведінки під час зупинки транспортного засобу, заступники офісу шерифа можуть застосовувати тривожні тактики розслідування, що може коштувати довіри й відносин із громадою.

2.1 Вимагати від заступників обмежувати обсяг запитань під час зупинки транспортного засобу основною причиною зупинки.

Офіс шерифа повинен забезпечити, щоб зупинки транспортних засобів були спрямовані на конкретні порушення правил дорожнього руху, а не використовувалися як загальний інструмент розслідування. Обмеження запитань під час зупинки транспортного засобу причиною зупинки гарантує, що заступники реагують на небезпечну поведінку, що сприяє безпеці дорожнього руху й освіті водіїв. Однак у формулюванні політики має бути чітко зазначено, що якщо заступник має обґрунтовану підозру, що кримінальна діяльність відбулася, відбувається або може відбутися, він може провести додаткове розслідування. Ця рекомендація спрямована на обмеження зупинок під приводом, які, як було встановлено, непропорційно часто стосуються чорних водіїв в усій країні. Обмеження обсягу запитань не повинно заважати заступнику шерифа розмовляти з водієм про додаткові або численні порушення правил дорожнього руху, які він міг скоїти, і не повинно заважати заступнику шерифа проінформувати водія про порушення, не пов'язані з безпекою, або надати йому ваучер на ремонт.

2.2 Вимагати від заступників негайно інформувати водія про первинну причину зупинки при першому контакті.

Рекомендації щодо політики мають встановлювати правила щодо чіткої комунікації на початку зупинки, щоб сприяти взаєморозумінню між заступниками й водіями та поліпшити відносини між правоохоронними органами й громадою. Ініціювання зупинки транспорту з повагою та прозорістю відповідає зобов'язанням офісу шерифа щодо процедурної справедливості та, як доведено, сигналізує про надійність членам громади. Задokumentовано, що дії, які відповідають принципам процедурної справедливості, можуть покращити добровільне дотримання вимог і співпрацю водіїв і допомагають запобігти ескалації ситуації під час зупинки транспортного засобу.

2.3 Заборонити «обшуки за згодою» під час зупинок транспортних засобів.

OLEO рекомендує офісу шерифа припинити використання обшуків за згодою під час зупинок транспортних засобів. Ця практика викликає кілька серйозних занепокоєнь: примус, расові розбіжності в обшуках і стандарти доказування для обшуків. Хоча технічно проведення обшуку за згодою є законним, учені стверджують, що обшук ніколи не буде насправді добровільним. З огляду на ці серйозні занепокоєння, а також відсутність в офісу шерифа єдиної стратегії та даних щодо обшуків за згодою, які б дозволили краще зрозуміти вплив обшуків, OLEO рекомендує офісу шерифа призупинити цю практику.



Рекомендація 3

Збирати дані про всі зупинки транспортних засобів, включно з демографічними даними, і впроваджувати методи збору, зберігання й аналізу даних для підвищення прозорості та сприяння підзвітності.



Удосконалення методів збору даних дозволило б офісу шерифа аналізувати ефективність, справедливість і відхилення в поведінці заступників і сприяло б створенню загальної стратегії для всього відділу з метою вирішення проблеми безпеки дорожнього руху. Хоча дані можуть бути важливим інструментом для підвищення безпеки дорожнього руху на території юрисдикції офісу шерифа, корисність зібраних даних обмежується їх якістю й можливістю аналізу. Активісти на рівні країни розробили стратегії збору даних, що піддаються аналізу, для всіх зупинок транспортних засобів, одночасно зменшуючи непотрібне адміністративне навантаження на співробітників. Наразі, хоча офіс шерифа збирає деяку інформацію про зупинки транспортних засобів, ці дані не є повними, загальнодоступними або легкими для аналізу. Дуже важливо, щоб дані були загальнодоступними, оскільки якісні й детальні дані можуть підвищити довіру громадськості та ЗМІ до правоохоронних органів, поліпшити оцінку політики й сформувати стратегію.

3.1 Збирати й аналізувати дані про всі зупинки транспортних засобів.

Офіс шерифа повинен реєструвати всі зупинки транспортних засобів, незалежно від їх результату, і збирати дані про осіб, залучених до кожної зупинки, для поліпшення документації процедур контролю дорожнього руху Офісом шерифа. Співробітники офісу шерифа висловили занепокоєння, що вимога збирати більше даних під час зупинок транспортних засобів може відлякувати заступників від здійснення таких зупинок. Однак адміністративне навантаження на заступників можна мінімізувати за допомогою спадних меню, які полегшують вибір даних у комп'ютеризованій системі диспетчеризації (CAD). Крім того, збір даних під час всіх зупинок транспортних засобів із часом зменшить адміністративне навантаження, надаючи інформацію про те, куди витрачаються ресурси, і як офіс шерифа може розвивати й оптимізувати ресурси для максимально ефективного контролю дорожнього руху. Усі зупинки транспортних засобів включають зазначені далі.

- a. Зупинки з навчальних цілей.
- b. Зупинки для усного попередження.
- c. Через блокпост або контрольно-пропускний пункт, створений офісом шерифа або укомплектований персоналом офісу шерифа.
- d. У разі винесення попередження.
- e. У разі винесення постанови про притягнення до відповідальності.
- f. У разі арешту.

Дані, зібрані під час всіх зупинок, мають включати зазначене далі.

- a. Причину зупинки.
- b. Результат зупинки (наприклад, просвіта, усне попередження, офіційне попередження, винесення постанови, арешт тощо).
- c. Час і місце зупинки.

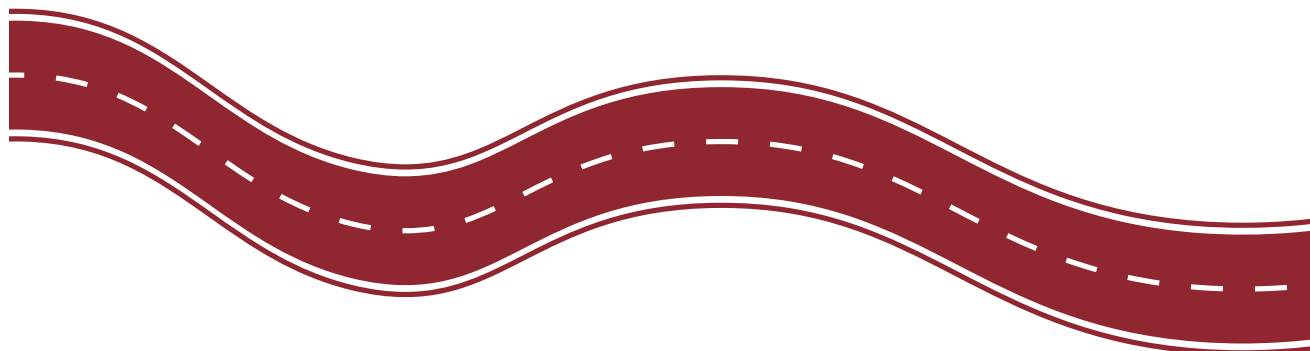
- d. Персонал, залучений до зупинки, зокрема:
 - i. демографічні характеристики (раса, стать, вік);
 - ii. характеристики відділу (звання, стаж служби);
- e. дії, вжиті заступником під час зупинки, зокрема:
 - i. чи було виведено особу з транспортного засобу, чи було виведено особу з транспортного засобу шляхом фізичного контакту, чи відбувалося затримання на узбіччі, надягання наручників або обшуку з використанням службових собак;
 - ii. чи проводився обшук і чому;
 - iii. результат обшуку (контрабанда, зброя, викрадене майно, гроші, нічого не знайдено тощо);
 - iv. опис вилученого майна;
 - v. інформація про застосування сили.

3.2 Збирати й аналізувати демографічні дані під час зупинок транспортних засобів.

Щоб оцінити, чи може практика регулювання дорожнього руху, що застосовується офісом шерифа, мати неоднаковий вплив на громади в окрузі Кінг і якою мірою, демографічна інформація повинна збиратися для всіх зупинок транспортних засобів. У звіті аудиторської служби за 2022 р. зазначено, що «Офіс шерифа не збирає та не аналізує систематично демографічні дані про зупинки транспортних засобів у межах своєї діяльності. Це означає, що офіс шерифа не може оцінити потенційні розбіжності в зупинках транспортних засобів». Аудиторська служба рекомендувала офісу шерифа збирати демографічні дані про кожну зупинку транспортного засобу, незалежно від мети зупинки або її результату.

Співробітники офісу шерифа висловили сумніви й незадоволення щодо документування демографічної інформації, отриманої під час зупинок транспортних засобів. Серед занепокоєнь були неточність, непрактичність і порушення взаєморозуміння між заступниками й водіями. Однак, згідно з даними Міністерства юстиції США (U.S. Department of Justice), найкращим методом є фіксація сприйняття офіцером особистості, оскільки саме це сприйняття може потенційно призвести до расового профілювання або упередженого ставлення до особи, незалежно від правильності сприйняття.

OLEO підтримує та підтверджує рекомендацію, згідно з якою офіс шерифа повинен збирати демографічні дані під час всіх зупинок транспортних засобів. Заступники шерифа не повинні просити зупинених осіб самостійно ідентифікувати характеристики, зазначені нижче.



Ця рекомендація розроблена на основі Закону Каліфорнії про расове й ідентифікаційне профілювання (California's Racial and Identity Profiling Act) 2015 р., спрямованого на зменшення расового профілювання в правоохоронній діяльності. У Каліфорнії поліцейські зобов'язані збирати демографічні дані, що сприймаються, про всіх водіїв і пішоходів, яких вони зупиняють. Зібрані демографічні дані повинні включати зазначене нижче.

- a. Сприйняття заступником зупиненої особи за расовою або етнічною належністю,ⁿ статтю, сексуальною орієнтацією,^o віком, статусом інвалідності й рівнем володіння англійською мовою.
- b. Чи особа, яку зупинили, виглядає такою, що переживає психічну або поведінкову кризу.
- c. Раса або етнічна належність заступника й стаж роботи.^p

3.3 Оптимізувати методи збору даних.

Оскільки офіс шерифа зараз оновлює своє програмне забезпечення для обробки даних,^q OLEO рекомендує скористатися цією нагодою для розробки стандартних процесів збору даних для всього програмного забезпечення (зокрема CAD, IPro, Mark 43 та Sector^r), щоб дані, які вводяться різними співробітниками, були якомога більш уніфікованими, що забезпечить високу якість даних. Стандартизовані процеси обробки даних також покращать можливість аналізу зібраних даних, що дасть змогу використовувати їх для досягнення найкращого ефекту.

- a. Програмне забезпечення повинно бути узгоджене зі збіркою загальних наказів офісу шерифа, щоб забезпечити відповідність полів введення даних заходам правозастосування, дозволенним згідно з політикою.
- b. Дані щодо зупинок транспортних засобів повинні зберігатися в єдиній програмі для полегшення процесів аналізу. Дані про загальну кількість зупинок транспортних засобів, загальне місце розташування зупинок, результати зупинок і демографічні дані повинні бути доступними для громадськості.

ⁿ OLEO рекомендує офісу шерифа використовувати расові й етнічні групи, включені до Бюро перепису населення США (U.S. Census Bureau), щоб дані можна було найкраще аналізувати в порівнянні з іншими базами даних: білі, чорні й афроамериканці, азіати, корінні гавайці та вихідці з тихоокеанських островів, корінні американці, латиноамериканці, а також змішаної раси. OLEO визнає, що цей перелік не охоплює всі раси й етнічні ідентичності мешканців округу King, і вітає відгуки громади, щоб краще вирішити ці проблеми з даними.

^o Захисники прав спільноти ЛГБТК+ висловлюють обґрунтовані побоювання щодо збору правоохоронними органами інформації про сексуальну орієнтацію або гендерну ідентичність осіб через побоювання подальшої маргіналізації та посилення наявних упереджень. Однак щоб оцінити розбіжності й відстежувати докази профілювання на основі сексуальної орієнтації або гендерної ідентичності, рекомендується, щоб правоохоронці фіксували власне сприйняття гендерної ідентичності й сексуальної орієнтації особи. Так можна створити дані, які показують думку правоохоронця про особу, яку він зупиняє, що може виявити докази профілювання та спонукати до необхідних реформ. Див. Leonore F. Carpenter and R. Barrett Marshall, "Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, and the Problem of Proof," William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, November 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

^p OLEO закликає офіс шерифа визначити методи збереження цієї інформації для кожного заступника, щоб не було необхідності вводити її вручну під час кожної зупинки транспортного засобу. Найкращим варіантом є збір цієї інформації та видалення всіх даних, що дають змогу ідентифікувати особу, включно з іменами й номерами жетонів — цього можна досягти, присвоївши кожному заступнику унікальний ідентифікатор. Див. Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, and Barry Friedman, "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, The Center on Policing Equity, the Policing Project at New York University School of Law, and the California Department of Justice, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

^q Офіс шерифа наразі працює над переходом на нову систему CAD.

^r Офіс шерифа використовує кілька програм для організації даних, зокрема перелічені далі: система CAD використовується, коли заступники реагують на виклики й видають попередження та постанови. IPro — це програмне забезпечення, яке використовується для відстеження внутрішніх розслідувань і випадків застосування сили. Mark43 — це база даних, яка містить усі дані, зібрані під час арешту. Нарешті, Sector, яким керує патрульна служба штату Washington (Washington State Patrol), зберігає дані про контроль дорожнього руху в усьому штаті. Можливо, що дані про одну справу зберігаються в декількох програмах, що ускладнює аналіз і вимагає багато часу.

- c. Усі заступники повинні проходити регулярні й постійні комплексні тренінги з використання інструментів збору даних для офісу шерифа.
- d. Офіс шерифа повинен використовувати програмне забезпечення, яке автоматично виявляє суперечності й відсутні поля, щоб мінімізувати помилкові дані.

Рекомендація 4

Якщо офіс шерифа розглядає можливість посилення автоматизованого контролю за дорожнім рухом, округ Кінг повинен спочатку замовити незалежне дослідження щодо доцільності й справедливості та вимагати активної участі громади в потенційному впровадженні автоматизованого контролю.



«Автоматизований контроль» — це стратегія контролю дорожнього руху, яка базується на використанні камер для фіксації номерних знаків автомобілів, що скоїли порушення, і надсилання попередження або штрафу поштою зареєстрованому власнику автомобіля. Камери найчастіше використовуються для фіксації перевищення швидкості й проїзду на червоне світло, хоча на національному рівні органи влади експериментують з іншими формами автоматизованого контролю, такими як використання камер для виявлення неуважного водіння. Наразі камери для фіксації проїзду на червоне світло використовуються в обмеженій кількості на території юрисдикції офісу шерифа, переважно в місті Kenmore.

Використання автоматизованих засобів контролю має як потенційні переваги, так і недоліки як для заступників, так і для членів громади. Основною перевагою використання автоматизованих засобів контролю є те, що вони обмежують кількість зупинок транспортних засобів, зменшуючи ймовірність небезпечних сутичок і психологічно шкідливих взаємодій між персоналом офісу шерифа й членами громади. Вони також можуть бути ефективними для зміни небезпечної поведінки водіїв і зменшення кількості ДТП.

Однак автоматизовані засоби контролю можуть викликати занепокоєння з приводу конфіденційності й спостереження. Більшість камер контролю швидкості використовують технологію ALPR (automatic license plate reader, автоматичного зчитування номерних знаків), яка дозволяє зчитувати до 1800 номерних знаків за хвилину. Правоохоронні органи використовують цю технологію ALPR для спостереження за маргіналізованими громадами, зокрема громадами кольорових людей та людьми з низьким рівнем доходів. Компанії, що використовують технологію ALPR, які збирають і зберігають конфіденційні дані про місцезнаходження, також звинувачуються в порушенні державних законів через передачу інформації про місцезнаходження транспортних засобів федеральним прикордонним службам. Крім того, контракти, які правоохоронні органи укладають із постачальниками ALPR, не оприлюднюються, що перешкоджає прозорості.

Автоматизовані засоби контролю також можуть погіршити расові й економічні диспропорції у сфері контролю дорожнього руху через розміщення камер на високошвидкісних дорогах, які часто розташовані в густонаселених районах із високою часткою кольорових людей і людей з низьким рівнем доходів. Як наслідок, штрафи, пов'язані з автоматизованим виявленням порушень правил дорожнього руху, частіше накладаються на кольорових водіїв і водіїв із низьким рівнем доходів, які можуть не мати можливості сплатити штраф.

Хоча OLEO не знає про жодні поточні плани щодо розширення використання автоматизованих засобів контролю в окрузі Кінг, офіс шерифа повинен проявляти обережність щодо збільшення автоматизованих засобів контролю через обмежений бюджет, а також через вищезазначені проблеми. Додаткові проблеми, пов'язані з автоматизованими засобами контролю, полягають у тому, що штрафи є надмірними й спрямованими на отримання доходу, а також у тому, що автоматизований контроль не усуває першопричини небезпечних дорожніх умов. Дослідження показують, що поліпшення

проекування доріг може бути більш ефективним для підвищення безпеки дорожнього руху (наприклад, організація кругового руху замість установа світлофору або знаку зупинки зменшує кількість ДТП, що спричиняють травми, на 75 %).

4.1 Офіс шерифа не повинен впроваджувати нові або додаткові автоматизовані засоби контролю, доки дослідження щодо доцільності й справедливості не продемонструє шляхи пом'якшення проблем, пов'язаних із конфіденційністю та справедливістю.

З огляду на докази того, що автоматизовані засоби контролю можуть непропорційно обтяжувати населення з низьким рівнем доходів і кольорові спільноти, OLEO рекомендує округу King провести додаткові дослідження перед розширенням автоматизованих засобів контролю, таких як встановлення додаткових камер, розширення використання наявних камер (наприклад, використання наявної камери в шкільній зоні поза поточними годинами й цілями використання) або нових типів технологій автоматизованого контролю на території юрисдикції офісу шерифа. Дослідження щодо доцільності й справедливості має розглянути зазначені далі питання.

- a. Які громади стикаються з непропорційно високим рівнем проблем безпеки дорожнього руху, таких як перевищення швидкості й порушення правил проїзду на червоне світло, і тому найбільше виграють від автоматизованого контролю.
- b. Чи можна ефективно використовувати фінансування для вирішення або поліпшення проектування доріг, а не для автоматизованого контролю.
- c. Чи матиме збільшення використання камер неоднаковий вплив на різні расові групи в окрузі King.
- d. Ефективність наявних камер, що використовуються в юрисдикції офісу шерифа для підвищення безпеки дорожнього руху — показником успіху не має бути отримання доходу або кількість виписаних штрафів.
- e. Поточне використання доходів, питання конфіденційності й вплив наявних автоматизованих засобів контролю в юрисдикції офісу шерифа на рівність.
- f. Практика обміну даними між юрисдикціями й федеральними правоохоронними органами.
- g. Як використовуються приватні компанії або підрядники та їх програмне забезпечення, включно з практикою обміну даними.
- h. Процедури використання й зберігання даних.

Дослідження щодо доцільності й справедливості повинно проводитися незалежно від офісу шерифа організацією та розроблятися в співпраці з місцевими громадами, що знаходяться під юрисдикцією офісу шерифа, щоб забезпечити населенню, на яке впливає це рішення, достатньо можливостей для надання відгуків і пропозицій протягом усього процесу.

4.2 Будь-які майбутні плани щодо впровадження додаткових засобів автоматизованого контролю повинні бути орієнтовані на громаду й спрямовані на вирішення основних причин проблем безпеки дорожнього руху.

OLEO рекомендує, щоб будь-які зусилля з впровадження автоматизованих заходів контролю здійснювалися в співпраці з громадами. Якщо після завершення й оприлюднення дослідження щодо доцільності та справедливості, офіс шерифа і його партнери з місцевої влади планують упровадити додаткові автоматизовані заходи контролю, члени громади повинні брати повну участь у прийнятті рішень щодо розміщення автоматизованих камер і стратегій контролю, включно зі штрафами, щоб забезпечити пріоритетність питань безпеки дорожнього руху в програмі.

Будь-яка майбутня програма автоматизованого контролю повинна бути спрямована на мінімізацію шкідливих наслідків фінансових покарань, пов'язаних з автоматизованим контролем, які не вирішують основних причин проблем безпеки дорожнього руху. Юрисдикції мають розглянути зазначені далі варіанти.

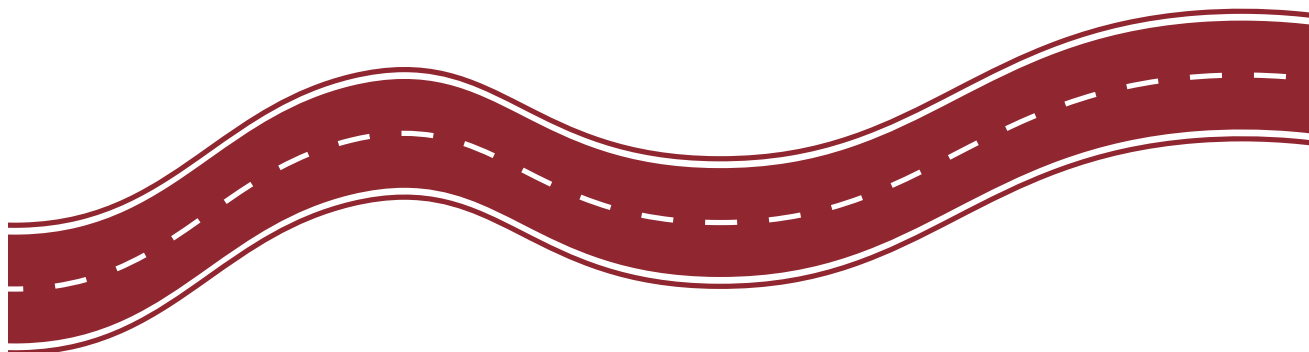
- a. Потенційні пілотні програми для винесення попереджень, які не передбачають штрафних санкцій, а замість цього використовують попередження протягом певного періоду.
- b. Розмір штрафів і варіанти оплати (наприклад, штрафи, розмір яких залежить від доходу, або безвідсоткові плани оплати), а також альтернативні заходи, які будуть застосовуватися (наприклад, квитки на ремонт або громадські роботи).
- c. Як забезпечити, щоб будь-які доходи, отримані від автоматизованого контролю, було реінвестовано у визначені громадою поліпшення проектування доріг та інфраструктури безпеки дорожнього руху.

Висновок

Партнери OLEO назвали безпеку дорожнього руху й дотримання правил дорожнього руху головними проблемами тих, хто живе, працює та керує автомобілем в окрузі King. З огляду на те, що зупинки транспортних засобів є найпоширенішим видом взаємодії між громадськістю й правоохоронними органами, дуже важливо, щоб офіс шерифа мав чітку політику та процедури щодо дотримання правил дорожнього руху, які відповідають потребам громади.

У 2022 р. аудиторська служба провела аудит методів контролю дорожнього руху, які використовує офіс шерифа. У звіті було виявлено, що відділ не має стратегічних рекомендацій щодо контролю дорожнього руху й не збирає вичерпних даних про зупинки транспортних засобів. Інформація, зібрана протягом етапу взаємодії з OLEO, підтверджує ці висновки.

Служба OLEO та її партнери розробили додаткові рекомендації щодо стратегії контролю дорожнього руху, що застосовується офісом шерифа, з метою підвищення безпеки дорожнього руху, сприяння справедливим методам контролю й заохочення належного збору даних. Після представлення рекомендацій Раді округу King (King County Council) та офісу шерифа OLEO планує контролювати їх виконання, щоб її партнери й громади округу King були поінформовані про заходи, що вживаються для підвищення безпеки дорожнього руху та вдосконалення методів контролю в окрузі King.



Кінцеві примітки

- 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://injepjournal.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.
- 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 Аналіз OLEO "Даних CAD (Computer-Aided Dispatch, Комп'ютеризованої системи диспетчеризації) 2020–2024 років", 17 квітня 2025 р., деталі в архіві авторів.
- 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 Аналіз OLEO "Даних CAD 2020–2024 років", 17 квітня 2025 р., деталі в архіві авторів.
- 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://injepjournal.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>; 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>.
- 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 Співробітники King County Sheriff's Office, інтерв'ю з OLEO, лютий – квітень 2025 р.
- 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 Аналіз OLEO "Даних CAD 2020–2024 років", 17 квітня 2025 р., деталі в архіві авторів.
- 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 Аналіз OLEO "Даних CAD 2020–2024 років і "Дані IAPro 2020–2024 років", 17 квітня 2025 р., деталі в архіві авторів.
- 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

Кінцеві примітки (продовження)

- Traffic Violations,” March 2023, University of North Carolina School of Government, https://cjl.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf.
- 22 Washington Traffic Safety Commission, “Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High,” May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 23 Vera Institute of Justice, “Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS),” <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 24 Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>.
- 25 Sam Levin, “US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows,” April 21, 2022, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data>; “Mapping Police Violence,” <https://mappingpoliceviolence.org>.
- 26 Matthew A. Graham, “Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops,” October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 27 City Council of Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 28 Sammy Caiola, “Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%,” March 6 2023, PBS WHYY News, <https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/>.
- 29 Mike Dolan Fliss et al., “Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities,” January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://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](https://leg.wa.gov/bills/2025/1512.pdf).
- 33 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia’s Legislative Information System, “HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc,” 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; City Council Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality Is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 34 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17, 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia’s Legislative Information System, “HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc,” 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>.
- 35 City Council Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality Is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 36 Virginia’s Legislative Information System, “HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc,” 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; Mecklenburg County Sheriff’s Office, “MCSO General Order #20,” September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 37 Mecklenburg County Sheriff’s Office, “MCSO General Order #20,” September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 38 City Council Philadelphia, “Councilmember Thomas’ Driving Equality Is Law,” March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, “Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety,” October 2024, https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf.
- 40 Aravind Boddupalli et al., “How Fines and Fees Impact Family Well-Being,” August 14, 2024, Tax Policy Center, https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf; Jordan Woods, “Reimagining Traffic Fines and Fees,” 2024, *UC Irvine Law Review*, 14:3, <https://escholarship.org/uc/item/6vf096vn>; Molly Webster, “Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state,” December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.
- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, “Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers,” April 27, 2024, *Journal of Quantitative Criminology*, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.

Кінцеві примітки (продовження)

- 42 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 43 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American University Law Review, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., "Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature," Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American Law University, 72:6, <https://aulawreview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, "Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue," October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, "The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance," 2019, The Yale Law Journal, https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y; Tracey Maclin, "The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court," 2008, University of Florida Law Faculty Publications, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- 47 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- 48 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., "How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?," February 16, 2023, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- 49 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- 50 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.
- 51 Megan Dias et al., "Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice," May 16, 2022, University of Texas Department of Government, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- 52 Співробітники King County Sheriff's Office, 18 квітня 2025 р.
- 53 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 54 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, "Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America's Most Egregious Police Practice," January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pilr>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, "Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442," July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., "Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops," September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, "Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance," 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pp. 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>.

Кінцеві примітки (продовження)

- 62 Deborah Ramirez et al., “A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned,” 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf>.
- 63 Magnus Lofstrom et al., “Racial Disparities in Traffic Stops,” October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- 64 11 CCR § 999.226, “Article 3 Data Elements to be Reported,” <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, “AB-953 Law enforcement: racial profiling,” October 3, 2015, https://leginfo.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953; Racial and Identity Profiling Advisory Board, “Annual Report 2025,” January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- 65 Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- 66 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 67 Співробітники King County Sheriff’s Office, інтерв’ю з OLEO, 5 лютого 2025 р.
- 68 Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- 69 Washington Traffic Safety Commission, “Automated Speed Enforcement Readiness Guide,” September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, “Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61,” August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- 70 Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, “Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use,” September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- 71 Ibid.
- 72 Andrew Adams, “Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law,” August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, “Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement,” October 21, 2025, <https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- 73 Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement/>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpc.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- 74 Ibid.
- 75 Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement/>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpc.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- 76 Washington State Department of Transportation, “Roundabouts,” <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, “Proven Safety Countermeasures,” <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures/>; U.S. Department of Transportation, “Safer Roads,” <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- 77 Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement/>.
- 78 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 79 Ibid.
- 80 The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT
