

Thực Thi Luật Giao Thông

Điều chỉnh Thông Lệ của Sở Cảnh Sát Quận Nhằm Cải Thiện An Toàn Giao Thông Đường Bộ

Được Biên Soạn với Sự Phối Hợp của:

Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition và Washington for Black Lives - dự án của Washington Community Alliance

Tháng 11 năm 2025



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

Thực Thi Luật Giao Thông

Điều chỉnh Thông Lệ của Sở Cảnh Sát Quận Nhằm Cải Thiện An Toàn Giao Thông Đường Bộ

Mục Lục

Tóm Tắt Chung	3
Giới Thiệu.....	5
Thực Trạng An Toàn Giao Thông và Thực Thi Luật Giao Thông ở Quận King.....	8
Giai Đoạn Tiếp Cận Cộng Đồng	8
Thông Lệ của Sở Cảnh Sát Quận.....	9
Xây Dựng Các Khuyến Nghị Chính Sách	10
Khuyến Nghị.....	11
Khuyến Nghị 1	12
Khuyến Nghị 2	15
Khuyến Nghị 3	17
Khuyến Nghị 4	20
Kết Luận.....	22
Chú Thích.....	23

Người soạn báo cáo:

Simrit Hans, Molly Webster, Lea Hunter và Katy Kirschner

Phối hợp với: Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition; với sự đóng góp của Washington for Black Lives - dự án của Washington Community Alliance



EASTSIDE
FOR ALL



People
Power
Washington

Transportation Choices



Người biên tập báo cáo:

Liz Dop



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) thực hiện hoạt động giám sát độc lập đối với Sở Cảnh Sát Quận (Sheriff's Office). Chúng tôi tiến hành các hoạt động đánh giá khách quan và điều tra độc lập, đồng thời đưa ra các khuyến nghị chính sách dựa vào bằng chứng, do cộng đồng định hướng và dựa trên nền tảng nguyên tắc công bằng. Để đưa ra những khuyến nghị này, OLEO hợp tác và phối hợp với các tổ chức cộng đồng.

Liên hệ với OLEO

☎ Điện thoại: 206-263-8870

✉ Email: OLEO@kingcounty.gov

🌐 Trang web: kingcounty.gov/OLEO

Lưu ý về dữ liệu: Trong phạm vi có thể, OLEO đã chọn sử dụng dữ liệu riêng của Quận King nhằm bảo đảm tính chính xác và mức độ phù hợp của các kết quả nghiên cứu. Tuy nhiên, trong những trường hợp không có dữ liệu cấp quận, OLEO dựa vào dữ liệu cấp tiểu bang hoặc quốc gia để làm cơ sở cho các kết quả nghiên cứu.

Có sẵn định dạng thay thế.

Gọi đến số 206-263-8870 hoặc TTY: 711.

Tóm Tắt Chung

Báo Cáo này: Phương Pháp Tiếp Cận và Quy Trình Do Cộng Đồng Định Hướng

Trong báo cáo này, OLEO cùng các đối tác cộng đồng xem xét các thông lệ trong thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận và đưa ra bốn khuyến nghị để xây dựng một chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào dữ liệu, công bằng và chú trọng an toàn hơn.

Báo cáo này đánh dấu Dự Án Chính Sách Do Cộng Đồng Định Hướng đầu tiên của OLEO, được hoàn thành với sự phối hợp của các đối tác gồm Congolese Integration Network, Eastside For All, People Power Washington, Transportation Choices Coalition, cùng với sự đóng góp của Washington for Black Lives - dự án của Washington Community Alliance.^a

Để phục vụ cho việc biên soạn báo cáo này, OLEO và các đối tác đã thu thập ý kiến và mong muốn ưu tiên của những người tham gia giao thông đường bộ tại Quận King về các mối nguy hiểm giao thông cũng như các chiến lược thực thi luật. OLEO cũng đã phỏng vấn nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận để tìm hiểu thêm về các chính sách và thông lệ của cơ quan này liên quan đến việc thực thi luật giao thông. OLEO đã phân tích dữ liệu thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận trong giai đoạn 2020-2024 để hiểu rõ hơn về thực trạng thực thi luật giao thông tại Quận King và khảo sát các thông lệ tốt nhất cũng như các phương pháp tiếp cận chính sách trên toàn quốc tại các khu vực tương đương. Tất cả kết quả nghiên cứu đã được trình bày cho các đối tác của OLEO. Bốn khuyến nghị do cộng đồng định hướng được nêu trong báo cáo này đã được xây dựng thông qua sự phối hợp và được tất cả các đối tác của OLEO phê duyệt.

Thực Trạng An Toàn Giao Thông và Thực Thi Luật Giao Thông

Mặc dù xác định an toàn giao thông là một trong những ưu tiên hàng đầu nhưng Sở Cảnh Sát Quận hiện chưa có chiến lược tổng thể để thực thi luật giao thông. Thay vào đó, mỗi sĩ quan sẽ tùy ý quyết định cách thực thi luật, dẫn đến cách làm việc rời rạc trong công tác thực thi luật giao thông. Sở Cảnh Sát Quận chưa sử dụng dữ liệu một cách nhất quán để định hướng công tác thực thi luật giao thông tại tất cả các địa bàn quản lý, đồng thời cũng chưa thu thập đầy đủ dữ liệu đối với mọi trường hợp dừng phương tiện giao thông. Điều này có nghĩa là Sở Cảnh Sát Quận không thể đánh giá việc thực thi luật giao thông của cơ quan có hiệu quả hay không hoặc cần cải thiện như thế nào. Hơn nữa, do Sở Cảnh Sát Quận không thu thập thông tin nhân khẩu học liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông, nên không thể đánh giá việc thực thi luật giao thông có công bằng hay không hoặc có tạo ra tình trạng bất bình đẳng hay không.

Phân tích của OLEO cho thấy hơn một nửa (52%) các trường hợp dừng phương tiện giao thông do Sở Cảnh Sát Quận thực hiện trong giai đoạn 2020–2024 là để xử lý các vi phạm giao thông trong đó người lái xe không gây ra nguy cơ gây hại có thể xác định được cho bản thân hoặc người khác, chẳng hạn như giấy đăng ký xe đã hết hạn hoặc đèn hậu bị hỏng. **Kết quả nghiên cứu của OLEO cho thấy Sở Cảnh Sát Quận có cơ hội đáng kể để tận dụng các nguồn lực còn hạn chế và chuyển trọng tâm sang ưu tiên các chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào dữ liệu và chú trọng an toàn.**

Các nhà vận động chính sách trên khắp Washington và trên toàn quốc đang kêu gọi tập trung nguồn lực thực thi luật vào việc giảm số ca tử vong do tai nạn giao thông, đồng thời giải quyết tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc và kinh tế phát sinh từ các hoạt động thực tiễn trong thực thi luật giao thông truyền thống. Nghiên cứu cho thấy các trường hợp dừng phương tiện giao thông ở Hoa Kỳ gây ra tác động nặng nề đối với các cộng đồng người da màu và người có thu nhập thấp.¹ OLEO và các đối tác đã xây dựng các khuyến nghị trong báo cáo này nhằm giải quyết tình trạng bất bình đẳng trong công tác thực thi luật giao thông và cải thiện an toàn giao thông cho tất cả người tham gia giao thông ở Quận King.

^a [Tìm hiểu thêm về quy trình Khuôn Khổ Hướng Dẫn Cộng Đồng tại đây.](#)

Khuyến Nghị

1.

Sửa đổi hướng dẫn chính sách nhằm ưu tiên xử lý các vi phạm giao thông liên quan đến an toàn, hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông không liên quan đến an toàn, đồng thời xây dựng một chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào dữ liệu trên toàn cơ quan.

- 1.1 Ưu tiên các trường hợp dừng phương tiện giao thông liên quan đến an toàn.
- 1.2 Hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông không liên quan đến an toàn.
- 1.3 Đưa ra hướng dẫn dựa vào dữ liệu cho các sĩ quan để thúc đẩy an toàn giao thông.
- 1.4 Áp dụng các biện pháp không mang tính trừng phạt nhằm giải quyết nguyên nhân gốc rễ của các hành vi vi phạm giao thông.

2.

Hạn chế việc thẩm vấn và cấm khám xét khi có sự đồng ý trong quá trình dừng phương tiện giao thông nhằm bảo đảm quyền lợi của người lái xe và giảm thiểu tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động thực thi luật.

- 2.1 Yêu cầu các sĩ quan giới hạn phạm vi thẩm vấn trong quá trình dừng phương tiện giao thông chỉ xoay quanh lý do chính dẫn đến việc dừng phương tiện.
- 2.2 Yêu cầu các sĩ quan phải thông báo ngay cho người lái xe về lý do ban đầu của việc dừng phương tiện ngay khi tiếp xúc.
- 2.3 Cấm “khám xét khi có sự đồng ý” trong quá trình dừng phương tiện giao thông.

3.

Thu thập dữ liệu đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông – bao gồm cả dữ liệu nhân khẩu học – và triển khai các thông lệ tốt nhất trong việc thu thập, lưu trữ và phân tích dữ liệu nhằm cải thiện tính minh bạch và thúc đẩy trách nhiệm giải trình.

- 3.1 Thu thập và phân tích dữ liệu đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông.
- 3.2 Thu thập và phân tích dữ liệu nhân khẩu học liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông.
- 3.3 Tinh giản thông lệ thu thập dữ liệu.

4.

Nếu Sở Cảnh Sát Quận đang xem xét việc tăng cường hoạt động thực thi luật giao thông tự động, Quận King trước hết cần ủy thác một nghiên cứu độc lập về tính khả thi và công bằng, đồng thời yêu cầu cộng đồng tích cực tham gia vào việc triển khai tiềm năng đối với hình thức thực thi luật tự động.

- 4.1 Sở Cảnh Sát Quận không nên triển khai bất kỳ hình thức thực thi luật tự động mới hoặc bổ sung nào khi chưa có nghiên cứu về tính khả thi và công bằng có thể chứng minh được lộ trình nhằm giảm thiểu các mối quan ngại về quyền riêng tư và công bằng.
- 4.2 Mọi kế hoạch trong tương lai về việc triển khai các hình thức thực thi luật tự động bổ sung cần được cộng đồng định hướng và hướng tới việc giải quyết nguyên nhân gốc rễ của các mối quan ngại về an toàn giao thông.

Giới Thiệu

Trong Những Năm Gần Đây, Các nỗ lực Vận Động Chính Sách Vì An Toàn Giao Thông Đã Gia Tăng, Song Song với Những Xu Hướng Đáng Quan Ngại về Số Ca Tử Vong Do Tai Nạn Giao Thông

Tai nạn giao thông là một trong những nguyên nhân gây tử vong hàng đầu ở Hoa Kỳ.² Trên toàn quốc, số ca tử vong do tai nạn giao thông đã gia tăng đột biến trong giai đoạn đại dịch COVID-19; và mặc dù trong vài năm gần đây đã ghi nhận những cải thiện chậm về số ca tử vong liên quan đến giao thông trên toàn quốc, tiến triển ở tiểu bang Washington diễn ra chậm hơn, với số ca tử vong do tai nạn giao thông đạt mức cao nhất trong vòng 33 năm vào năm 2023.³ Quận King cũng ghi nhận các xu hướng tương tự, với 118 vụ tai nạn dẫn đến tử vong xảy ra trong địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận trong giai đoạn 2020–2024.^{b,4}

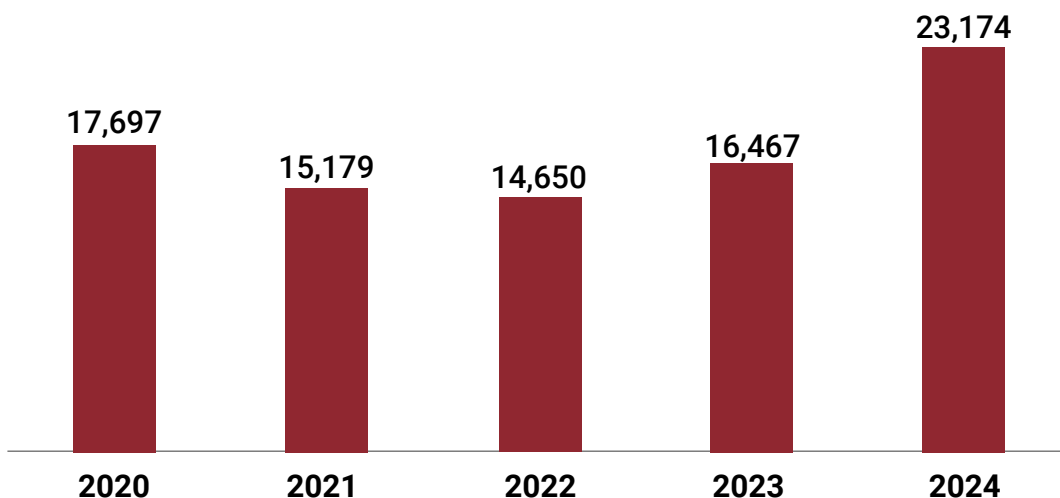
Số ca tử vong do tai nạn giao thông đạt mức cao nhất trong 33 năm



Trong giai đoạn đại dịch COVID-19, nhiều địa bàn đã thu hẹp hoạt động thực thi luật giao thông do lưu lượng phương tiện trên đường giảm và các chuyên gia y tế công cộng khuyến cáo hạn chế tiếp xúc giữa các cá nhân trong phạm vi có thể.⁵ Công tác thực thi luật giao thông tại Quận King cũng diễn ra theo xu hướng tương tự, với tỷ lệ dừng phương tiện giao thông giảm trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2022, sau đó tăng 40% trong giai đoạn từ năm 2023 đến năm 2024.⁶

Mặc cho xu hướng giảm này, việc dừng phương tiện giao thông vẫn là hình thức tiếp xúc phổ biến nhất giữa người dân và các sĩ quan cảnh sát của Quận King,⁷ với hơn 87,000 trường hợp dừng phương tiện giao thông do các sĩ quan thực hiện trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2024.⁸ Tuy nhiên, tác động của những trường hợp dừng phương tiện giao thông này không đồng đều. Trên phạm vi toàn quốc, các nghiên cứu đã liên tục chỉ ra sự tồn tại dai dẳng của định kiến và hành vi suy diễn dựa theo chủng tộc trong hoạt động dừng phương tiện giao thông và khám xét, cũng như những tác động nặng nề đối với các cộng đồng có thu nhập thấp.⁹

Số Trường Hợp Dừng Phương Tiện Giao Thông của Sở Cảnh Sát Quận trong Năm 2024 Tăng So Với Bốn Năm Trước



^b “Địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận” nghĩa là các tuyến đường do Quận quản lý ở các khu vực chưa hợp nhất của Quận King, cũng như các tuyến đường nằm trong các thành phố ký hợp đồng dịch vụ gồm: Beaux Arts Village, Burien, Carnation, Covington, Kenmore, Maple Valley, Bộ Tộc Da Đỏ Muckleshoot, Newcastle, Sammamish, SeaTac, Shoreline, Skykomish và Woodinville. Các cơ quan Sân Bay Quận King, Metro và Sound Transit cũng thuộc địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận.

Trên phạm vi toàn quốc và ở cấp tiểu bang, các nhà vận động và nhà hoạch định chính sách đang nỗ lực thực hiện các giải pháp sáng tạo nhằm cải thiện an toàn giao thông đường bộ, đồng thời giảm thiểu các hoạt động thực thi luật giao thông không phù hợp, vốn làm trầm trọng thêm tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc và kinh tế.¹⁰ Các nhà vận động chính sách từ lâu đã lập luận rằng hoạt động thực thi luật đối với các vi phạm giao thông nhỏ không giúp cải thiện an toàn giao thông đường bộ;¹¹ mà từ trước đến nay vẫn được sử dụng để nhắm mục tiêu vào các cộng đồng người da màu và người có thu nhập thấp, dẫn đến những kết quả bất bình đẳng đối với các nhóm dân cư này;¹² đồng thời làm giảm khả năng của sĩ quan trong việc tập trung vào các vi phạm nghiêm trọng hơn như lái xe trong tình trạng suy giảm năng lực, lái xe mất tập trung, việc sử dụng thiết bị an toàn và lái xe quá tốc độ, vốn là những nguyên nhân hàng đầu gây tử vong do tai nạn giao thông.¹³ Việc các cơ quan thực thi luật nỗ lực nâng cao năng lực sử dụng dữ liệu sẽ tạo cơ hội hợp tác với các chuyên gia an toàn giao thông, qua đó điều chỉnh hoạt động thực thi luật nhằm tập trung vào những mối quan ngại lớn nhất về an toàn giao thông. Nếu được sử dụng đúng cách và được cộng đồng định hướng, các công nghệ mới đang phát triển có thể giúp giảm thiểu gánh nặng đối với nguồn lực thực thi luật và giúp lái xe an toàn hơn. Nói chung, các nghiên cứu mới và những phương pháp sáng tạo tại các địa bàn tương đương cho thấy những hướng đi mới đầy triển vọng để khắc phục tác động tiêu cực tiềm ẩn của các phương pháp tiếp cận thực thi luật giao thông truyền thống, đồng thời cải thiện an toàn giao thông đường bộ.

Báo Cáo của Kiểm Toán Viên Quận King về An Toàn Giao Thông



Văn Phòng Thanh Tra Quận King (Văn Phòng Thanh Tra [Auditor's Office]) đã tiến hành thanh tra các chiến lược và thông lệ của Sở Cảnh Sát Quận liên quan đến công tác thực thi luật giao thông vào năm 2022. Báo cáo cho thấy cơ quan này không có chiến lược tổng thể nào cho công tác thực thi luật giao thông, cũng chưa đánh giá hoạt động thực thi luật giao thông của các sĩ quan có phù hợp với mục tiêu của cơ quan hoặc có tác động đến an toàn giao thông hay không. Do đó, có sự khác biệt về hoạt động thực thi luật giao thông giữa các địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận. Sở Cảnh Sát Quận cũng chưa thu thập dữ liệu giao thông liên quan đến hoạt động dừng phương tiện giao thông một cách có hệ thống, cũng như chưa tìm hiểu xem có tồn tại tình trạng bất bình đẳng trong cách các sĩ quan tiến hành dừng phương tiện giao thông hay không. Dựa vào dữ liệu hạn chế được thu thập, Văn Phòng Thanh Tra nhận thấy khả năng các sĩ quan Da Trắng sử dụng vũ lực với người lái xe Da Đen cao hơn so với người lái xe thuộc các chủng tộc khác.

Trên cơ sở các kết luận của mình, Văn Phòng Thanh Tra đã đưa ra ba khuyến nghị cho Sở Cảnh Sát Quận. Tính đến thời điểm công bố báo cáo này, Sở Cảnh Sát Quận vẫn chưa thực hiện bất kỳ khuyến nghị nào trong số đó.

Khuyến Nghị 1


“Sở Cảnh Sát Quận King nên xác định các mục tiêu trong công tác thực thi luật giao thông, đồng thời xây dựng và triển khai các chiến lược nhằm đạt được những mục tiêu đó, sử dụng dữ liệu để theo dõi tiến độ hướng tới mục tiêu an toàn tổng thể.

Khuyến Nghị 2

Sở Cảnh Sát Quận King cần phối hợp với chỉ huy phụ trách các khu vực chưa hợp nhất, các đối tác theo hợp đồng và Phòng Dịch Vụ Đường Bộ (Road Services Division) thuộc Sở Dịch Vụ Địa Phương Quận King (Department of Local Services) nhằm bảo đảm các mục tiêu và chiến lược về an toàn giao thông phù hợp với các mục tiêu của quận.

Khuyến Nghị 3

Sở Cảnh Sát Quận King nên thu thập dữ liệu nhân khẩu học theo nhận định đối với mỗi trường hợp dừng phương tiện giao thông, bất kể mục đích dừng phương tiện hay kết quả xử lý”.

 **[Xem toàn bộ báo cáo tại đây.](#)**

OLEO và Các Đối Tác Phối Hợp trong Quy Trình Hoạch Định Chính Sách Do Cộng Đồng Định Hướng

Nhận thức được các hoạt động vận động chính sách gần đây ở cấp quốc gia và tiểu bang, cũng như những xu hướng đáng quan ngại về số ca tử vong do tai nạn giao thông, OLEO và các đối tác đã tiến hành đánh giá và tìm cách cải thiện phương pháp tiếp cận thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận. Báo cáo này đưa ra bốn khuyến nghị sau khi thực hiện Quy Trình Hoạch Định Chính Sách Do Cộng Đồng Định Hướng của OLEO,¹⁴ qua đó tập hợp một số tổ chức cộng đồng trong nỗ lực hợp tác chung.

Từ danh sách gồm năm chủ đề chính sách tiềm năng, các đối tác của OLEO đã chọn công tác thực thi luật giao thông làm trọng tâm của dự án này. Dự án về công tác thực thi luật giao thông được hoàn thành trong thời gian một năm và có sự tham gia của năm tổ chức cộng đồng: [Congolese Integration Network](#), [Eastside for All](#), [People Power Washington](#), [Transportation Choices Coalition](#) và [Washington for Black Lives](#) - dự án của Washington Community Alliance. OLEO đã thường xuyên họp với các đối tác này để trình bày và thảo luận về các nghiên cứu liên quan đến thông lệ hiện hành của Sở Cảnh Sát Quận, các thông lệ tốt nhất trên toàn quốc, cũng như các khuyến nghị tiềm năng. OLEO cũng đã họp với nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận và phân tích các dữ liệu hiện có về công tác thực thi luật giao thông. Sau khi xem xét các khuyến nghị tiềm năng và các nghiên cứu có liên quan, các đối tác của OLEO đã tiến hành biểu quyết để đưa ra bốn khuyến nghị trong báo cáo này. Cả bốn khuyến nghị đều nhận được sự ủng hộ nhất trí từ các tổ chức cộng đồng đã phối hợp với OLEO.

Mốc Thực Hiện

2024

THÁNG 9

Họp khởi động với các đối tác (Congolese Integration Network, People Power Washington, Transportation Choices Coalition và Washington for Black Lives - dự án của Washington Community Alliance).

THÁNG 10

Các đối tác đã chọn việc thực thi luật giao thông làm dự án chính sách.

THÁNG 11

Giai đoạn tiếp cận bên ngoài – OLEO đã họp với Văn Phòng Thanh Tra Quận King để thảo luận về cuộc thanh tra của họ và tình trạng thực hiện các khuyến nghị. Các đối tác đã bắt đầu triển khai Khảo Sát về An Toàn Giao Thông và Thực Thi Luật Giao Thông.

THÁNG 12

Các buổi lắng nghe ý kiến trực tiếp do Congolese Integration Network và Washington for Black Lives tổ chức.

2025

THÁNG 1

Kết thúc khảo sát sau khi nhận được 187 phản hồi.

THÁNG 2-THÁNG 4

Giai đoạn nghiên cứu-Tiến hành các cuộc phỏng vấn thu thập thông tin với nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận tại nhiều địa bàn khác nhau. Tiếp nhận và phân tích dữ liệu về công tác thực thi luật giao thông từ Sở Cảnh Sát Quận.

THÁNG 4

Trình bày các nghiên cứu và phương án chính sách cho các đối tác. Eastside for All tham gia với tư cách là đối tác cộng đồng.

THÁNG 5

Họp với các đối tác để xây dựng các khuyến nghị chính sách.

THÁNG 7

Phê duyệt các khuyến nghị chính sách cuối cùng.

THÁNG 8-THÁNG 11

Soạn thảo và hoàn thiện báo cáo. Bản thảo báo cáo cuối cùng được gửi cho Sở Cảnh Sát Quận để xem xét.

Thực Trạng An Toàn Giao Thông và Thực Thi Luật Giao Thông ở Quận King

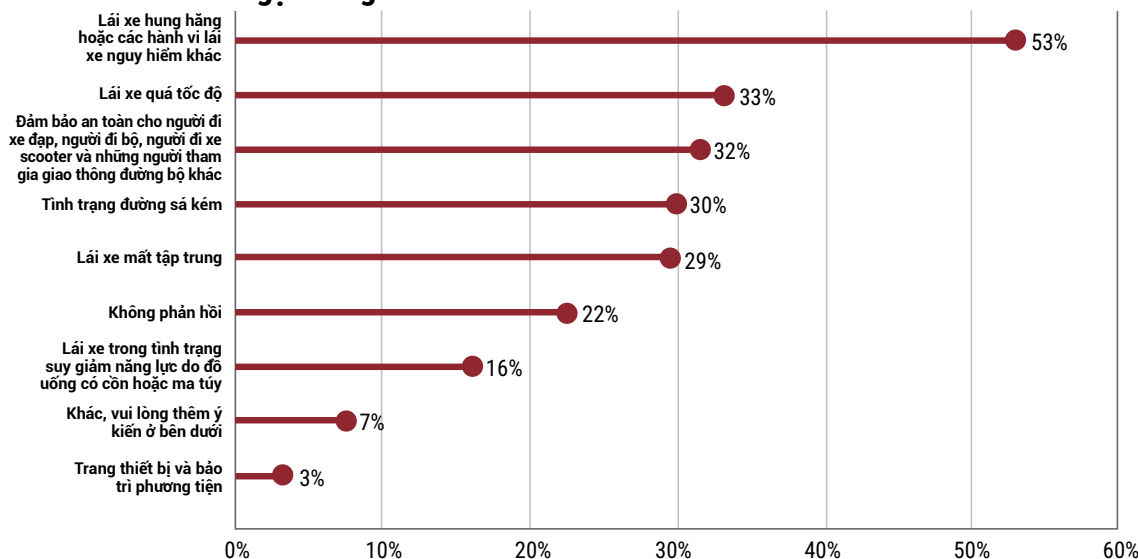


Hoạt Động Tiếp Cận Cộng Đồng: Nhận Thức về An Toàn Giao Thông và Công Tác Thực Thi Luật Giao Thông

Sau khi xác định an toàn giao thông và công tác thực thi luật giao thông là trọng tâm của dự án, OLEO và các đối tác đã bắt đầu triển khai hoạt động tiếp cận cộng đồng để tìm hiểu cảm nhận của các thành viên cộng đồng đang sinh sống, làm việc và lái xe ở Quận King về chủ đề này. Tất cả các đối tác của OLEO đều tham gia vào giai đoạn tiếp cận cộng đồng thông qua tiến hành khảo sát hoặc tổ chức buổi lắng nghe ý kiến.

Được xây dựng với sự phối hợp từ các đối tác của OLEO, khảo sát được triển khai từ ngày 18 tháng 11 năm 2024 đến ngày 7 tháng 1 năm 2025 và đã thu thập được tổng cộng 187 phản hồi. Tất cả các câu hỏi trong khảo sát đều không bắt buộc, bao gồm cả các câu hỏi theo thang đo Likert và câu hỏi mở.^c Khảo sát được thực hiện trực tuyến và người tham gia có thể hoàn thành khảo sát theo hình thức ẩn danh. OLEO đã chia sẻ khảo sát với các đối tác của mình để họ phân phát khảo sát thông qua các mạng lưới hiện có, cũng như với tất cả các thành phố ký hợp đồng dịch vụ với Sở Cảnh Sát Quận, và thông qua Bản Tin Khu Vực Chưa Hợp Nhất của Quận King (King County’s Unincorporated Area Newsletter).

Người Trả Lời Khảo Sát Xếp Hành Vi Lái Xe Hung Hăng, Lái Xe Quá Tốc Độ và Vấn Đề An Toàn của Những Người Tham Gia Giao Thông Đường Bộ Không Sử Dụng Ô Tô Là Các Mối Quan Ngại Hàng Đầu



Phần lớn người tham gia khảo sát là phụ nữ Da Trắng không khuyết tật và không sử dụng ngôn ngữ nào khác ngoài Tiếng Anh ở nhà. Nhóm này không phản ánh sự đa dạng của các cộng đồng tại Quận King, do đó hạn chế độ tin cậy của các kết quả khảo sát. Với những hạn chế nêu trên, phân tích của OLEO về kết quả khảo sát đã đưa ra một số thông tin chuyên sâu quan trọng về các mối quan ngại liên quan đến an toàn giao thông của người tham gia giao thông đường bộ. Thứ nhất, những người trả lời khảo sát xác định hành vi lái xe hung hăng, lái xe quá tốc độ và vấn đề an toàn của những người tham gia giao thông đường bộ không sử dụng ô tô là các mối quan ngại hàng đầu. Tiếp theo, khoảng một phần ba số người trả lời khảo sát cho rằng cần tăng cường các hạn chế đối với việc khám xét phương tiện trong quá trình dừng phương tiện giao thông; trong đó, 12% người trả lời khảo sát nhấn mạnh chỉ nên dừng phương tiện giao thông vì lý do an toàn chính đáng, và 15% người trả lời khảo sát cho rằng cảnh sát không nên

^c Thang đo Likert là một hệ thống đánh giá được sử dụng để đo lường cảm xúc, thái độ và nhận thức của người trả lời khảo sát khi yêu cầu người trả lời khảo sát chọn từ một phạm vi phản hồi trên thang đo, ví dụ như từ hoàn toàn không đồng ý đến hoàn toàn đồng ý.

đặt các câu hỏi ngoài lý do ban đầu của việc dừng phương tiện giao thông hoặc tiến hành các trường hợp dừng phương tiện giao thông mang tính nguy tạo.^d

Để tiếp nối các hoạt động tiếp cận cộng đồng của OLEO trong dự án này, hai tổ chức đối tác là Congolese Integration Network và Washington for Black Lives - dự án của Washington Community Alliance đã tổ chức các buổi lắng nghe ý kiến nhằm thảo luận về các câu hỏi khảo sát theo nhóm. Hoạt động này đã tạo điều kiện để những người không có thiết bị truy cập khảo sát hoặc cần dịch vụ biên dịch có thể chia sẻ thông tin và trải nghiệm của mình. Nhiều buổi lắng nghe ý kiến đã được tổ chức vào cuối tháng 11 và đầu tháng 12 năm 2024. Điều đáng chú ý là đặc điểm nhân khẩu học của những người tham dự các buổi lắng nghe ý kiến khác với những người trả lời khảo sát. Congolese Integration Network phục vụ nhóm người tị nạn và người nhập cư, chủ yếu đến từ khu vực Châu Phi Cận Sahara. Ngoài ra, Washington for Black Lives đã tổ chức một buổi lắng nghe ý kiến dành cho các ông bố đơn thân người Da Đen.

Người tham dự các buổi lắng nghe ý kiến đã phản ánh các mối quan ngại chính giống như những người tham gia khảo sát, trong đó nêu rõ hành vi lái xe hung hăng, lái xe mất tập trung và lái xe quá tốc độ là những mối quan ngại hàng đầu về an toàn giao thông. Tuy nhiên, một số thông tin thu thập được từ các buổi lắng nghe ý kiến lại mâu thuẫn với kết quả khảo sát. Chẳng hạn, trong khi những người trả lời khảo sát bày tỏ mong muốn tăng cường sự hiện diện của lực lượng thực thi luật trong khu phố của họ, thì những người tham dự các buổi lắng nghe ý kiến lại chia sẻ cảm giác lo sợ đối với lực lượng thực thi luật và mong muốn hạn chế tiếp xúc với các sĩ quan thực thi luật.

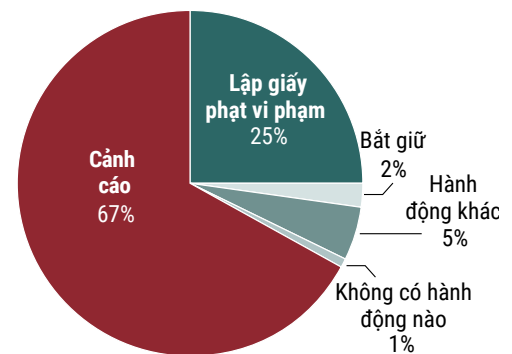
Thông Lệ Hiện Hành của Sở Cảnh Sát Quận

Để hiểu rõ hơn về các chính sách và thông lệ của Sở Cảnh Sát Quận, OLEO đã tiến hành một số cuộc phỏng vấn với nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận thuộc nhiều cấp bậc, phạm vi trách nhiệm và địa điểm công tác khác nhau. OLEO cũng đã tham gia tuần tra cùng các sĩ quan chuyên trách công tác thực thi luật giao thông. Các cuộc đối thoại này cho thấy rõ ràng, mặc dù xác định an toàn giao thông là một trong những ưu tiên hàng đầu của cơ quan trong năm 2025,¹⁵ nhưng Sở Cảnh Sát Quận vẫn chưa có chiến lược an toàn giao thông rõ ràng trên toàn cơ quan. Các thông lệ thực thi luật giao thông phần lớn do từng sĩ quan tùy ý quyết định và có sự khác biệt đáng kể giữa các thành phố ký hợp đồng dịch vụ và các khu vực chưa hợp nhất của Quận King.¹⁶

Việc thiếu chiến lược hoặc hướng dẫn tổng thể về công tác thực thi luật giao thông làm dấy lên những mối quan ngại nghiêm trọng. **Cụ thể, khi từng sĩ quan tùy ý quyết định hoạt động thực thi luật, cơ quan không thể bảo đảm cư dân và du khách tại Quận King được đối xử một cách nhất quán và công bằng.** Nếu không có các thông lệ thu thập dữ liệu phù hợp, cơ quan không thể theo dõi các hành vi cụ thể liên quan đến an toàn giao thông cũng như các hành động thực thi luật tương ứng trên toàn Quận King. Những mối quan ngại này phù hợp với các kết luận của Văn Phòng Thanh Tra trong cuộc thanh tra năm 2022 về các thông lệ của Sở Cảnh Sát Quận.¹⁷

Để hiểu rõ hơn về các thông lệ hiện hành của Sở Cảnh Sát Quận và tiếp nối các nội dung trong báo cáo năm 2022 của Văn Phòng Thanh Tra, OLEO đã phân tích dữ liệu về các trường hợp dừng phương tiện giao thông trong giai đoạn 2020-2024. OLEO thấy rằng nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận đã thực hiện khoảng 112,219 hoạt động thực thi luật giao thông và đỗ xe,^e trong đó có 87,167 trường hợp dừng phương tiện giao thông.¹⁸ Trong cùng giai đoạn đó, cứ ba trường hợp dừng phương tiện giao thông thì có hai trường hợp được xử lý bằng hình thức cảnh cáo. Các sĩ quan đã lập giấy phạt vi phạm trong khoảng 25% số trường hợp dừng phương tiện giao thông. Rất ít trường hợp (2%) dừng phương tiện giao thông được xử lý bằng hình thức bắt giữ.

Kết Quả của Các Trường Hợp Dừng Phương Tiện Giao Thông Trên Toàn Quận King, giai đoạn 2020-2024



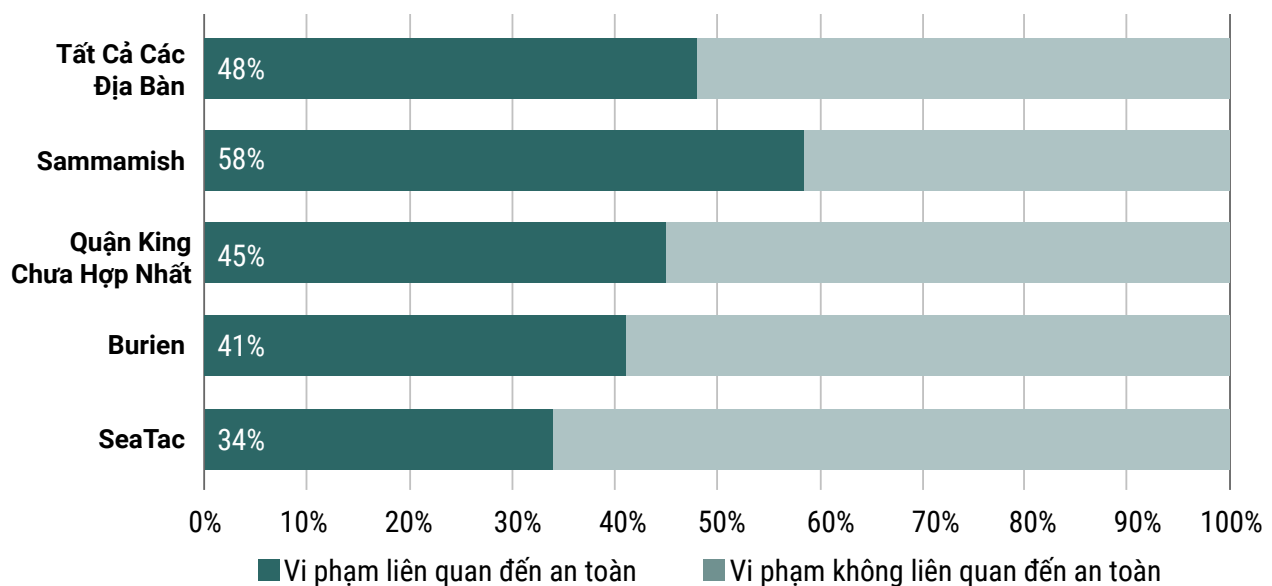
^d Trường hợp dừng phương tiện giao thông mang tính nguy tạo là khi sĩ quan thực thi luật yêu cầu một người dừng xe vì vi phạm nhỏ, nhưng với mục đích thực sự nhằm khám xét hoặc điều tra một hành vi phạm tội nghiêm trọng hơn. Hầu hết các cuộc khám xét được tiến hành trong quá trình dừng phương tiện giao thông không xuất phát từ việc sĩ quan có lệnh khám xét hoặc có căn cứ hợp lý để khám xét, mà dựa vào sự đồng ý của người lái xe.

^e Đây là ước tính dựa vào phân tích của OLEO về số lượng các trường hợp thực thi luật giao thông được ghi nhận trong hệ thống CAD (Computer Aided Dispatch, Điều Phối Có Máy Tính Hỗ Trợ) của Sở Cảnh Sát Quận. Một mục nhập CAD đơn lẻ đôi khi có thể bao gồm nhiều hành động thực thi luật khác nhau, vì vậy, số liệu ước tính này có thể thấp hơn thực tế.

OLEO đã phân tích tần suất các trường hợp dừng phương tiện giao thông do vi phạm liên quan đến an toàn, trong đó người lái xe có nguy cơ gây hại có thể xác định được cho bản thân hoặc người khác, so với các trường hợp dừng phương tiện giao thông do vi phạm giao thông không liên quan đến an toàn. Khi xem xét toàn bộ hoạt động thực thi luật giao thông và đỗ xe, các trường hợp dừng phương tiện giao thông do vi phạm không liên quan đến an toàn chiếm 52% trong tổng số các hoạt động thực thi luật do các sĩ quan của Sở Cảnh Sát Quận thực hiện.

Các Khu Vực Chưa Hợp Nhất của Quận King, Burien, SeaTac và Sammamish là những nơi có số lượng hoạt động thực thi luật giao thông cao nhất trên địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận. Tại SeaTac, chỉ 34% các trường hợp dừng phương tiện giao thông là do vi phạm liên quan đến an toàn; trong khi tại Sammamish, tỷ lệ này tăng lên gần 60%.

So Sánh Các Vi Phạm Giao Thông Liên Quan Đến An Toàn và Không Liên Quan Đến An Toàn Trên Toàn Quận King, giai đoạn 2020–2024



Trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2024, nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận đã sử dụng vũ lực trong 41 trường hợp dừng phương tiện giao thông, chiếm chưa đến 0.01% trong tổng số các trường hợp dừng phương tiện giao thông. Mặc dù quy mô mẫu còn nhỏ nhưng dữ liệu vẫn cho thấy những xu hướng quan trọng. Trong cùng giai đoạn đó, 3/4 cư dân liên quan đến các vụ việc sử dụng vũ lực là nam giới. Ngoài ra, mặc dù chỉ chiếm 7% dân số Quận King,¹⁹ nhưng người lái xe Da Đen lại liên quan đến 30% số trường hợp dừng phương tiện giao thông có sử dụng vũ lực, từ đó làm dấy lên mối quan ngại rằng cảnh sát đang sử dụng vũ lực thái quá đối với những người lái xe Da Đen.²⁰

Xây Dựng Các Khuyến Nghị Chính Sách

Trên cơ sở bối cảnh và hiểu biết về những thách thức hiện tại trên các tuyến đường của Quận King, OLEO đã rà soát các nghiên cứu quốc gia và các thông lệ tốt nhất để giải quyết các vấn đề về an toàn giao thông, những mối quan ngại liên quan đến tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc và kinh tế trong công tác thực thi luật giao thông, cũng như đánh giá đối với các sáng kiến về an toàn giao thông và thực thi luật giao thông tại các địa bàn tương đương. Phần tiếp theo của báo cáo này trình bày những kết luận chính rút ra từ nghiên cứu này. Các phương án chính sách tiềm năng để giải quyết những mối quan ngại này được phân thành bốn nhóm chính: thay đổi chính sách về việc ra quyết định trong công tác thực thi luật giao thông; thực thi luật giao thông tự động; dân sự hóa công tác thực thi luật giao thông^f và cải thiện các thông lệ liên quan đến việc thu thập dữ liệu và thanh tra nhằm định hướng các chiến lược thực thi luật giao thông. OLEO đã trình bày các kết luận với các đối tác của mình, và các đối tác này đã xác định các khuyến nghị chính sách được nêu dưới đây để ban hành cho Sở Cảnh Sát Quận.

^f Dân sự hóa nghĩa là việc sử dụng nhân sự dân sự không có vũ trang để xử lý các vi phạm giao thông, thay vì sử dụng lực lượng thực thi luật có vũ trang. OLEO cùng các đối tác đã xem xét các nghiên cứu và hoạt động vận động chính sách liên quan đến dân sự hóa, nhưng cuối cùng đã quyết định không đưa ra khuyến nghị về vấn đề dân sự hóa trong báo cáo này.

Khuyến Nghị



Bốn khuyến nghị sau đây được xây dựng với sự phối hợp của các đối tác của OLEO nhằm mục tiêu cải thiện an toàn giao thông trên toàn Quận King.

1.

Sửa đổi hướng dẫn chính sách nhằm ưu tiên xử lý các vi phạm giao thông liên quan đến an toàn, hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông không liên quan đến an toàn, đồng thời xây dựng một chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào dữ liệu trên toàn cơ quan.

2.

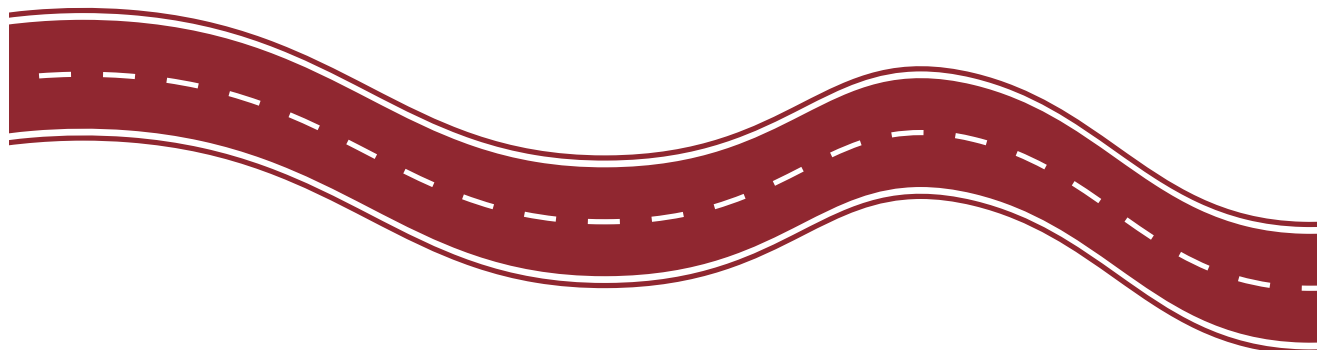
Hạn chế việc thẩm vấn và cấm khám xét khi có sự đồng ý trong quá trình dừng phương tiện giao thông nhằm bảo đảm quyền lợi của người lái xe và giảm thiểu tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động thực thi luật.

3.

Thu thập dữ liệu đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông – bao gồm cả dữ liệu nhân khẩu học – và triển khai các thông lệ tốt nhất trong việc thu thập, lưu trữ và phân tích dữ liệu nhằm cải thiện tính minh bạch và thúc đẩy trách nhiệm giải trình.

4.

Nếu Sở Cảnh Sát Quận đang xem xét việc tăng cường hoạt động thực thi luật giao thông tự động, trước hết Quận King cần ủy thác một nghiên cứu độc lập về tính khả thi và công bằng, đồng thời yêu cầu cộng đồng tích cực tham gia vào việc triển khai tiềm năng đối với hình thức thực thi luật tự động.



Khuyến Nghị 1

Sửa đổi hướng dẫn chính sách nhằm ưu tiên xử lý các vi phạm giao thông liên quan đến an toàn, hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông không liên quan đến an toàn, đồng thời xây dựng một chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào dữ liệu trên toàn cơ quan.



Các nhà vận động chính sách ở Washington và trên toàn quốc đang kêu gọi ưu tiên các trường hợp dừng phương tiện giao thông liên quan đến an toàn và hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông do các vi phạm ít tiềm ẩn rủi ro đối với sự an toàn của người tham gia giao thông đường bộ.²¹ Trước tình trạng gia tăng các vụ tai nạn giao thông gây tử vong và các chấn thương liên quan đến việc lái xe trên toàn tiểu bang, nhu cầu cấp thiết là phải tái tập trung công tác thực thi luật vào các nguyên nhân hàng đầu gây tử vong do tai nạn giao thông, bao gồm lái xe trong tình trạng suy giảm năng lực, lái xe mất tập trung, sử dụng thiết bị an toàn và lái xe quá tốc độ.²² Việc hạn chế dừng phương tiện giao thông do các vi phạm nhỏ có thể góp phần cải thiện an toàn giao thông, củng cố lại niềm tin của cộng đồng, giảm thiểu nguy cơ phát sinh tình trạng bất bình đẳng trong hoạt động của cảnh sát và giảm bớt gánh nặng tài chính không cần thiết cho các cộng đồng.²³

Trên phạm vi toàn quốc, những tác động tiêu cực tiềm ẩn liên quan đến việc dừng phương tiện giao thông không tồn tại đồng đều khi người lái xe Da Đen có khả năng bị dừng phương tiện giao thông cao hơn so với người da trắng, và người lái xe Da Đen và người gốc Mỹ Latinh có khả năng cao hơn bị khám xét, bị ghi vé phạt, bị bắt giữ²⁴ và thậm chí bị thiệt mạng trong quá trình dừng phương tiện giao thông.²⁵ Mặc dù không có bằng chứng cho thấy sự khác biệt về hành vi lái xe, người lái xe Da Đen vẫn có khả năng cao hơn bị dừng phương tiện giao thông do các vi phạm nhỏ hoặc các vi phạm không liên quan đến an toàn.^{9,26} Các cải cách chính sách nhằm hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông không liên quan đến an toàn hướng tới mục tiêu giảm thiểu tình trạng bất bình đẳng trong công tác thực thi luật giao thông, thông qua việc cung cấp hướng dẫn cho lực lượng thực thi luật để bảo đảm các nỗ lực thực thi luật tập trung vào các vi phạm liên quan đến an toàn và hạn chế các thông lệ như dừng phương tiện giao thông mang tính ngẫu tạo. Chẳng hạn, vào năm 2022, Hội Đồng Thành Phố Philadelphia đã cấm dừng phương tiện giao thông đối với một số vi phạm nhỏ không liên quan đến an toàn.²⁷ Sau khi triển khai, số trường hợp dừng phương tiện giao thông do vi phạm nhỏ đối với nam giới người Da Đen đã giảm 54%, qua đó khắc phục tình trạng thực thi luật bất bình đẳng đã được ghi nhận rõ ràng ở Philadelphia.²⁸ Khi Cảnh Sát Trưởng của Fayetteville, North Carolina là Harold Medlock chỉ đạo các sĩ quan tập trung công tác thực thi luật giao thông để giải quyết các mối quan ngại an toàn giao thông hàng đầu và chấm dứt việc xử lý các vi phạm giao thông nhỏ không liên quan đến an toàn, thành phố này đã ghi nhận thành tích giảm thiểu tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động dừng phương tiện giao thông, đồng thời giảm số vụ tai nạn xe hơi, chấn thương và tử vong do tai nạn giao thông mà không làm gia tăng hành vi phạm tội không liên quan đến giao thông.²⁹

Các quyết định trong công tác thực thi luật giao thông ở Quận King phần lớn do từng sĩ quan tùy ý quyết định, dẫn đến cách làm việc rời rạc trong công tác đảm bảo an toàn giao thông trên toàn bộ địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận. Như báo cáo năm 2022 của Văn Phòng Thanh Tra đã chỉ ra, Sở Cảnh Sát Quận không đưa ra định hướng chiến lược cho công tác thực thi luật giao thông,³⁰ và khi không có các chỉ số đo lường và mục tiêu được xác định, cơ quan này không có đủ cơ sở để bảo đảm các mục tiêu thực thi luật của mình có thể đạt được kết quả liên quan đến an toàn. Các khuyến nghị của OLEO thúc đẩy một chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào dữ liệu, qua đó định hướng nguồn lực hạn chế của cơ quan vào việc giải quyết những mối quan ngại hàng đầu về an toàn giao thông, đồng thời giảm thiểu các tác động tiêu cực tiềm ẩn về thể chất, tâm lý và kinh tế phát sinh từ việc dừng phương tiện giao thông.³¹

⁹ OLEO không có quyền tiếp cận dữ liệu nhân khẩu học đầy đủ liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông tại Quận King. Theo báo cáo năm 2022 của Văn Phòng Thanh Tra, Sở Cảnh Sát Quận thiếu dữ liệu nhân khẩu học để phân tích tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động thực thi luật giao thông. Hiện tại, thông tin nhân khẩu học do Sở Cảnh Sát Quận thu thập không nhất quán và không đáng tin cậy. Do đó, trong báo cáo này, các thông tin liên quan đến tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong công tác thực thi luật giao thông được dựa vào dữ liệu quốc gia. 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 Ưu tiên các trường hợp dừng phương tiện giao thông liên quan đến an toàn.

Nội dung chính sách cần quy định rõ rằng các sĩ quan được phép dừng hoặc tạm giữ người lái xe để xử lý các vi phạm giao thông liên quan đến an toàn sau đây:^h

- a. Bất kỳ hành vi nào vi phạm bộ luật hình sự;
- b. Bất kỳ hành vi nào vi phạm khi phương tiện đang di chuyển (hành vi vi phạm do người lái xe thực hiện khi phương tiện đang di chuyển, chẳng hạn như lái xe liều lĩnh hoặc lái xe quá tốc độ);ⁱ
 - i. Các sĩ quan không nên thực thi luật đối với hành vi lái xe khi giấy phép lái xe bị đình chỉ hoặc bị thu hồi nếu việc đình chỉ hoặc thu hồi đó chỉ xuất phát từ các lý do sau đây:
 - Lý do tài chính;
 - Hành vi vi phạm tại tiểu bang khác mà nếu ở Washington thì hành vi đó sẽ không đủ căn cứ để đình chỉ hoặc thu hồi giấy phép; hoặc
 - Các giấy phạt vi phạm giao thông hoặc thông báo vi phạm dẫn đến việc đình chỉ giấy phép lái xe hạn chế
- c. Bất kỳ hành vi vi phạm nào liên quan đến việc không sử dụng dây an toàn hoặc thiết bị an toàn;
- d. Hành vi vi phạm nghĩa vụ của người lái xe phải tấp vào lề hoặc dừng xe khi gặp các phương tiện có đèn khẩn cấp, biển báo dừng hoặc còi ưu tiên.^k

Nội dung chính sách cũng cần quy định rõ rằng các sĩ quan chỉ nên dừng phương tiện giao thông do các vi phạm về trang thiết bị tiềm ẩn rủi ro nghiêm trọng cho sự an toàn của người lái xe hoặc những người khác đang lưu thông trên đường, nhằm mục đích phổ cập hoặc cung cấp thông tin về việc nhận phiếu hỗ trợ sửa chữa. Các vi phạm về trang thiết bị ở mức độ gây rủi ro nghiêm trọng cho sự an toàn của người lái xe hoặc những người khác đang lưu thông trên đường “có nghĩa là trong tổng thể các tình huống, một người quan sát khách quan có căn cứ hợp lý để cho rằng vi phạm về trang thiết bị đó có thể gây ra va chạm hoặc chấn thương cho người lái xe, những người khác hoặc các phương tiện gần đó. [Những vi phạm này có thể bao gồm] ... trường hợp cả hai đèn hậu, đèn chiếu hoặc đèn phanh đều tắt hoặc không hoạt động vào ban đêm hoặc trong điều kiện thời tiết làm hạn chế tầm nhìn; kính chắn gió bị vỡ làm giảm khả năng quan sát của người điều khiển phương tiện; hoặc ống xả bị kéo lê”.³²

Khuyến nghị này không nhằm ngăn cản Sở Cảnh Sát Quận thực hiện các biện pháp tạm giữ phương tiện bị hư hỏng ở mức tiềm ẩn nguy cơ tức thời về va chạm hoặc chấn thương cho người lái xe và những người khác đang lưu thông trên đường.

1.2 Hạn chế các trường hợp dừng phương tiện giao thông không liên quan đến an toàn.

Chính sách của Sở Cảnh Sát Quận nên được cập nhật để cấm việc dừng phương tiện giao thông do các vi phạm không liên quan đến an toàn, ngoại trừ các vi phạm liên quan đến phương tiện không có biển số, hoặc biển số không khớp với nhãn hiệu, mẫu, năm sản xuất và màu sắc của phương tiện đã đăng ký, nhằm bảo đảm Sở Cảnh Sát Quận có thể hỗ trợ thu hồi các phương tiện bị đánh cắp. Vi phạm không liên quan đến an toàn là bất kỳ vi phạm nào về giấy tờ liên quan đến bảo hiểm, cấp giấy phép hoặc kiểm định, đăng ký và mọi vi phạm về trang thiết bị mà không tiềm ẩn rủi ro nghiêm trọng cho sự an toàn của người lái xe hoặc những người khác đang lưu thông trên đường. Các địa bàn trên khắp cả nước đã triển khai các chính

^h Cấu trúc và nội dung của khuyến nghị này được xây dựng dựa vào Dự Luật Hạ Viện 1512 đã đề xuất (năm 2025).

ⁱ Để biết định nghĩa đầy đủ cùng danh sách các luật về phương tiện quy định hành vi vi phạm sẽ được coi là “vi phạm khi phương tiện đang di chuyển”, hãy tham khảo WAC (Washington Administrative Code, Bộ Luật Hành Chính Washington) 308-104-160, <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>.

^j Tham khảo RCW (Revised Code of Washington, Bộ Luật Sửa Đổi của Washington) 46.20.342(1)(c) (ii), (v) hoặc (vii), theo nội dung của Dự Luật Hạ Viện 1512 đã đề xuất (năm 2025), Mục 3 (1) (a) (ii), [1512.pdf](https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190).

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

sách tương tự, qua đó hạn chế việc các sĩ quan dừng phương tiện giao thông do các vi phạm nhỏ. Tại Philadelphia, San Francisco và Virginia, các sĩ quan không được dừng phương tiện giao thông do các vi phạm sau: đăng ký xe hết hạn (với các khoảng thời gian gia hạn khác nhau), đèn xe không hoạt động (trừ khi tất cả các đèn đều không hoạt động) hoặc các vật treo trên gương chiếu hậu.³³ Các địa bàn khác coi những vi phạm sau đây là các vi phạm nhỏ:

- a. Kính xe dán phim màu và đèn can,³⁴
- b. Lắp biển số sang vị trí khác,³⁵
- c. Sử dụng trang thiết bị hư hỏng,³⁶
- d. Điều khiển phương tiện chở quá số người quy định,³⁷ và
- e. Các vấn đề nhỏ liên quan đến cản xe.³⁸

1.3 Hướng dẫn dựa vào dữ liệu cho các sĩ quan nhằm thúc đẩy an toàn giao thông.

Sở Cảnh Sát Quận nên hợp thức hóa việc áp dụng một thông lệ khai thác các nguồn dữ liệu mới, chẳng hạn như dữ liệu từ các cơ quan giao thông cấp thành phố, để định hướng chiến lược thực thi luật và bảo đảm nguồn lực được tập trung vào những mối quan ngại về an toàn giao thông có tác động lớn nhất. Trong các cuộc phỏng vấn với OLEO, nhân sự Sở Cảnh Sát Quận cho biết họ sử dụng dữ liệu sẵn có để nhắm đến mục tiêu thực thi luật tại các giao lộ và tuyến đường có tỷ lệ vi phạm an toàn cao, như lái xe quá tốc độ hoặc vượt đèn đỏ; tuy nhiên, phương pháp tiếp cận này chưa được áp dụng thống nhất trên toàn cơ quan và thường phụ thuộc vào sự chủ động của mỗi người. Nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận cũng chia sẻ rằng cơ quan có thể phối hợp với các kỹ sư giao thông và nhà quy hoạch đô thị để sử dụng dữ liệu nhằm giải quyết các vấn đề về thiết kế đường bộ đang góp phần tạo ra các điều kiện giao thông không an toàn.

Ban lãnh đạo Sở Cảnh Sát Quận nên tiếp tục khai thác dữ liệu từ nhiều nguồn khác nhau, bao gồm dữ liệu về an toàn giao thông, khiếu nại của cộng đồng và dữ liệu thực thi luật trong quá khứ, để định hướng các chiến lược thực thi luật và phối hợp nỗ lực trên toàn cơ quan cho mục đích đánh giá hoạt động thực thi cũng như tác động của những thông lệ này đến kết quả về an toàn giao thông. Việc bảo đảm các sĩ quan có hướng dẫn rõ ràng, dựa vào dữ liệu sẽ giúp giảm thiểu khả năng phát sinh định kiến ảnh hưởng đến các quyết định thực thi luật, đồng thời củng cố niềm tin của cộng đồng.

1.4 Xây dựng các biện pháp không mang tính trừng phạt nhằm giải quyết nguyên nhân gốc rễ của các hành vi vi phạm giao thông.

Sở Cảnh Sát Quận nên xử lý các vi phạm không liên quan đến an toàn bằng các biện pháp không mang tính trừng phạt, có khả năng giải quyết nguyên nhân gốc rễ của hành vi vi phạm, thay vì góp phần làm trầm trọng thêm những khó khăn mà người lái xe có thể đang gặp phải. Ví dụ, nếu một người lái xe chưa sửa đèn hậu bị hỏng do hạn chế về tài chính, thì việc lập giấy phạt vi phạm và phạt tiền sẽ làm gia tăng áp lực tài chính cho người lái xe đó, đồng thời có thể làm chậm thêm khả năng khắc phục vi phạm về đèn hậu. Nhiều ghi nhận cho thấy nếu chỉ áp dụng đơn lẻ, các khoản tiền phạt và phí không phải là công cụ hiệu quả để răn đe các hành vi tiêu cực,³⁹ và gây ra tác động tiêu cực nặng nề đến những người có thu nhập thấp.⁴⁰

Vào năm 2024, Sở Cảnh Sát Burien - đơn vị ký hợp đồng với Sở Cảnh Sát Quận - đã thực hiện 145 lượt kiểm tra ghế an toàn cho trẻ em và mua 45 ghế an toàn cho trẻ em để cấp phát cho các gia đình có nhu cầu thông qua một khoản tài trợ của tiểu bang. OLEO khuyến khích Sở Cảnh Sát Quận tiếp tục triển khai các chương trình áp dụng biện pháp không mang tính trừng phạt nhằm cung cấp cho người lái xe những trang thiết bị cần thiết để tham gia giao thông an toàn.

Khuyến Nghị 2

Hạn chế việc thẩm vấn và cấm khám xét khi có sự đồng ý trong quá trình dừng phương tiện giao thông nhằm bảo đảm quyền lợi của người lái xe và giảm thiểu tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động thực thi luật.



Việc giới hạn phạm vi thẩm vấn mà một sĩ quan được phép thực hiện trong quá trình dừng phương tiện giao thông, cũng như hạn chế khả năng của sĩ quan trong việc yêu cầu người lái xe đồng ý cho khám xét xe có thể giúp tái tập trung nguồn lực hạn chế của Sở Cảnh Sát Quận vào việc xử lý các vi phạm liên quan đến an toàn, đồng thời góp phần giảm thiểu tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động thực thi luật giao thông. Mặc dù hợp pháp, các câu hỏi thẩm vấn có phạm vi rộng và hình thức “khám xét khi có sự đồng ý” có mối liên hệ chặt chẽ với các thông lệ thực thi luật mang tính cưỡng ép và dựa vào định kiến.⁴¹ Chẳng hạn, Sở Cảnh Sát San Francisco đã nêu rõ mục tiêu giảm thiểu các trường hợp dừng phương tiện giao thông mang tính nguy tạo gây rắc rối như một cơ sở biện minh cho những thay đổi chính sách gần đây nhằm hạn chế các câu hỏi mà sĩ quan có thể đặt ra trong quá trình dừng phương tiện giao thông.⁴² Trong khi nhiều địa bàn đang cải cách việc sử dụng hình thức khám xét khi có sự đồng ý, thì Scotland đã cấm hình thức khám xét này do được sử dụng với tần suất quá cao và nhằm mục tiêu thái quá vào thanh thiếu niên thuộc tầng lớp lao động.⁴³ Sau khi Scotland ban hành lệnh cấm khám xét khi có sự đồng ý, tỷ lệ các cuộc khám xét thành công, nghĩa tức là các trường hợp sĩ quan phát hiện được tài sản bị đánh cắp hoặc ma túy, đã tăng lên, đồng thời xu hướng phạm tội cũng giảm xuống.⁴⁴

Các cuộc khám xét khi có sự đồng ý đặc biệt đáng quan ngại do mức độ phổ biến. Không giống như các hình thức khám xét khác,¹ ngoại lệ “khám xét khi có sự đồng ý” không yêu cầu lực lượng thực thi luật phải đáp ứng tiêu chuẩn bằng chứng; do đó, không có mức độ bắt buộc đối với chứng cứ hay sự chắc chắn về hành vi phạm tội. Việc yêu cầu sự đồng ý để tiến hành khám xét hoàn toàn phụ thuộc vào quyết định của từng sĩ quan và sự đồng ý của cá nhân bị khám xét.

Mặc dù có tên gọi như vậy nhưng các nhà nghiên cứu và người vận động chính sách cho rằng “khám xét khi có sự đồng ý thực chất không bao giờ là sự đồng ý tự nguyện”.⁴⁵ Ngay cả khi quyền từ chối khám xét đã được giải thích và được hiểu, các chuyên gia pháp lý lập luận rằng việc đồng ý với lực lượng chức năng như sĩ quan cảnh sát không đồng nghĩa với sự tự nguyện đồng ý. Nhiều người đồng ý vì mục đích tự bảo vệ bản thân khi biết rằng họ không thể cứ thế rời đi bằng cách đi bộ hoặc lái xe và có thể sẽ phải đối mặt với những hậu quả khác.⁴⁶ Hơn nữa, các nhóm dễ bị tổn thương, chẳng hạn như trẻ em và những người có khuyết tật trí tuệ, có khả năng cao hơn trong việc “từ bỏ” hoặc không thực hiện các quyền hợp pháp của mình, do họ bị ảnh hưởng nhiều hơn bởi lực lượng chức năng và ít có khả năng hiểu đầy đủ các hậu quả.⁴⁷

Cuối cùng, dữ liệu toàn quốc cho thấy các cuộc khám xét khi có sự đồng ý được tiến hành quá nhiều với những người lái xe da màu và phần lớn không phát hiện hàng cấm.⁴⁸ Mặc dù phương tiện của người lái xe Da Đen bị khám xét với tỷ lệ cao hơn nhưng tỷ lệ phát hiện hàng cấm đối với người lái xe Da Đen chỉ tương tự hoặc thấp hơn so với người lái xe Da Trắng.⁴⁹ Phân tích dữ liệu về các trường hợp dừng phương tiện giao thông cũng cho thấy ngưỡng quyết định tiến hành khám xét đối với người lái xe Da Đen và gốc Mỹ Latinh thấp hơn so với người lái xe Da Trắng.⁵⁰ Trong khi một số sĩ quan trong lực lượng thực thi luật cho rằng khám xét khi có sự đồng ý là một công cụ điều tra quan trọng, các nhà nghiên cứu đã chỉ ra rằng hình thức khám xét này ít có khả năng phát hiện hàng cấm hơn so với các cuộc khám xét dựa vào căn cứ hợp lý,^m và không tồn tại mối liên hệ nào giữa việc khám xét khi có sự đồng ý với tỷ lệ tội phạm sử dụng bạo lực.⁵¹

¹ Khi tiến hành khám xét theo lệnh khám xét, căn cứ hợp lý hoặc nghi ngờ hợp lý, sẽ tồn tại “tiêu chuẩn bằng chứng”, nghĩa là mức độ chứng cứ mà cơ quan thực thi luật phải đáp ứng để thực hiện việc khám xét. Tiêu chuẩn này tạo ra một ngưỡng thống nhất và thiết lập thẩm quyền cho cơ quan thực thi luật khi can thiệp vào quyền theo Tu Chính Án Thứ Tư về việc không bị khám xét bất hợp lý.

^m Nghiên cứu này cho thấy các cuộc khám xét khi có sự đồng ý kém hiệu quả hơn so với các cuộc khám xét đòi hỏi tiêu chuẩn bằng chứng cao hơn; tuy nhiên, OLEO cũng thừa nhận rằng tại Washington, Tòa Án Tối Cao Tiểu Bang đã cấm các cuộc khám xét dựa vào căn cứ hợp lý nhưng không có lệnh khám xét. *Tiểu Bang Washington kiện Tibbles* (State of Washington v. Tibbles) (năm 2010).

Bất chấp nhiều mối quan ngại đáng kể liên quan đến hoạt động này, Sở Cảnh Sát Quận vẫn thường xuyên tiến hành các cuộc khám xét khi có sự đồng ý khi được cho là “hợp pháp và hợp lý”; tuy nhiên, những hoạt động này không được theo dõi một cách có hệ thống hoặc theo hình thức dễ tiếp cận để cho phép phân tích hoặc bảo đảm tính minh bạch trước công chúng.⁵² Tương tự, nếu không có thêm các biện pháp bảo đảm về chính sách và đào tạo đối với việc thẩm vấn và hành vi trong quá trình dừng phương tiện giao thông, các sĩ quan của Sở Cảnh Sát Quận có thể sử dụng những chiến thuật điều tra đáng quan ngại, gây tổn hại đến niềm tin và mối quan hệ với cộng đồng.

2.1 Yêu cầu các sĩ quan giới hạn phạm vi thẩm vấn trong quá trình dừng phương tiện giao thông chỉ xoay quanh lý do chính dẫn đến việc dừng phương tiện.

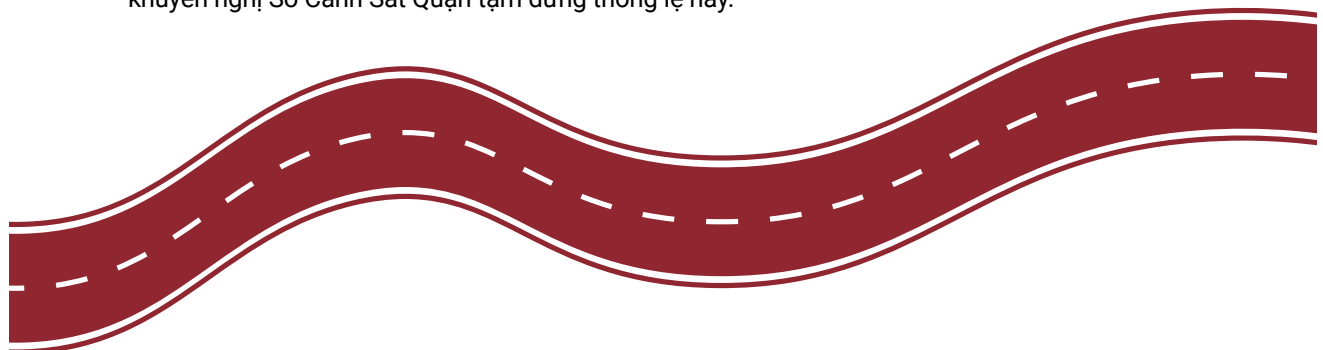
Sở Cảnh Sát Quận cần bảo đảm việc dừng phương tiện giao thông là nhằm mục tiêu xử lý các vi phạm cụ thể về an toàn giao thông, thay vì được sử dụng như một công cụ điều tra chung. Việc giới hạn các câu hỏi trong suốt quá trình dừng phương tiện giao thông chỉ nhằm giải quyết lý do của việc dừng phương tiện giao thông sẽ bảo đảm các sĩ quan tập trung xử lý các hành vi nguy hiểm, qua đó thúc đẩy an toàn giao thông và công tác giáo dục người lái xe. Tuy nhiên, nội dung chính sách cần nêu rõ, nếu sĩ quan có căn cứ nghi ngờ hợp lý cho rằng một hành vi phạm tội đã xảy ra, đang xảy ra hoặc sắp xảy ra, thì họ có thể tiến hành điều tra thêm.⁵³ Khuyến nghị này nhằm hạn chế các trường hợp dừng phương tiện mang tính ngẫu tạo, vốn được xác định là nhằm mục tiêu thái quá vào người lái xe Da Đen trên phạm vi toàn quốc.⁵⁴ Việc giới hạn phạm vi thẩm vấn không nên cản trở sĩ quan trao đổi với người lái xe về các vi phạm an toàn giao thông khác hoặc nhiều vi phạm mà họ có thể đã thực hiện; đồng thời cũng không nên ngăn cản sĩ quan phổ cập thông tin cho người lái xe về một vi phạm không liên quan đến an toàn hoặc cung cấp phiếu hỗ trợ sửa chữa.

2.2 Yêu cầu các sĩ quan phải thông báo ngay cho người lái xe về lý do ban đầu của việc dừng phương tiện ngay khi tiếp xúc.

Hướng dẫn chính sách nên đặt ra kỳ vọng về việc giao tiếp rõ ràng ngay từ đầu khi tiến hành dừng phương tiện giao thông, nhằm thúc đẩy sự thấu hiểu giữa sĩ quan và người lái xe, đồng thời cải thiện mối quan hệ giữa lực lượng thực thi luật và cộng đồng.⁵⁵ Việc dừng phương tiện giao thông với thái độ tôn trọng và minh bạch phù hợp với cam kết của Sở Cảnh Sát Quận về công bằng thủ tục và đã được chứng minh là giúp truyền tải sự đáng tin cậy của lực lượng tới các thành viên trong cộng đồng.⁵⁶ Nhiều ghi nhận cho thấy việc hành động phù hợp với các nguyên tắc công bằng thủ tục có thể cải thiện mức độ tuân thủ và hợp tác tự nguyện của người lái xe, đồng thời giúp tránh để việc dừng phương tiện giao thông trở nên căng thẳng.⁵⁷

2.3 Cấm “khám xét khi có sự đồng ý” trong quá trình dừng phương tiện giao thông.

OLEO khuyến nghị Sở Cảnh Sát Quận chấm dứt việc sử dụng hình thức khám xét khi có sự đồng ý trong quá trình dừng phương tiện giao thông. Thông lệ này làm dấy lên một số mối quan ngại nghiêm trọng, bao gồm: hành vi cưỡng ép, tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc trong hoạt động khám xét và tiêu chuẩn bằng chứng đối với việc khám xét. Mặc dù về cơ bản việc khám xét khi có sự đồng ý là hợp pháp, nhưng các chuyên gia cho rằng một cuộc khám xét như vậy sẽ không bao giờ thực sự dựa trên sự đồng ý tự nguyện. Trước những mối quan ngại đáng kể này, cùng với việc Sở Cảnh Sát Quận thiếu chiến lược thống nhất và dữ liệu về các cuộc khám xét khi có sự đồng ý để hiểu rõ hơn tác động của việc khám xét, OLEO khuyến nghị Sở Cảnh Sát Quận tạm dừng thông lệ này.



Khuyến Nghị 3

Thu thập dữ liệu đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông – bao gồm cả dữ liệu nhân khẩu học – và triển khai các thông lệ tốt nhất trong việc thu thập, lưu trữ và phân tích dữ liệu nhằm cải thiện tính minh bạch và thúc đẩy trách nhiệm giải trình.



Việc cải thiện các thông lệ thu thập dữ liệu sẽ giúp Sở Cảnh Sát Quận phân tích tính hiệu quả, tính công bằng và các trường hợp hành vi bất thường của sĩ quan, đồng thời hỗ trợ xây dựng một chiến lược tổng thể trên toàn cơ quan nhằm giải quyết vấn đề an toàn giao thông.⁵⁸ Mặc dù dữ liệu có thể là một công cụ then chốt để cải thiện an toàn giao thông trên địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận, nhưng mức độ hữu ích của dữ liệu thu thập được lại bị hạn chế bởi chất lượng và khả năng phân tích của dữ liệu đó. Những người vận động chính sách trên phạm vi cả nước đã xây dựng các chiến lược thu thập dữ liệu có thể phân tích được đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông, đồng thời giảm bớt gánh nặng hành chính không cần thiết cho sĩ quan.⁵⁹ Hiện nay, mặc dù Sở Cảnh Sát Quận có thu thập một số thông tin liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông nhưng dữ liệu này vẫn chưa đầy đủ, không công khai cho công chúng và không dễ phân tích. Điều vô cùng quan trọng là phải công khai dữ liệu, bởi dữ liệu có chất lượng cao và chi tiết có thể củng cố niềm tin của công chúng và giới truyền thông đối với lực lượng thực thi luật, cải thiện công tác đánh giá chính sách và định hình chiến lược.⁶⁰

3.1 Thu thập và phân tích dữ liệu đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông.

Sở Cảnh Sát Quận nên ghi lại tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông, không phân biệt kết quả, đồng thời thu thập dữ liệu về các cá nhân có liên quan trong mỗi trường hợp dừng phương tiện để cải thiện công tác lập hồ sơ các quy trình thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận. Nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận bày tỏ mối quan ngại rằng việc yêu cầu thu thập thêm dữ liệu trong các trường hợp dừng phương tiện giao thông sẽ làm giảm động lực của sĩ quan trong việc tiến hành dừng phương tiện giao thông. Tuy nhiên, có thể giảm thiểu gánh nặng hành chính đối với các sĩ quan thông qua các menu thả xuống cho phép chọn dữ liệu dễ dàng hơn trong hệ thống điều phối có máy tính hỗ trợ (CAD). Ngoài ra, việc thu thập dữ liệu trong tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông sẽ giúp giảm gánh nặng hành chính về lâu dài khi cung cấp thông tin chi tiết về nơi đang sử dụng nguồn lực và cách Sở Cảnh Sát Quận có thể xây dựng và tối ưu hóa các nguồn lực cho công tác thực thi luật giao thông để có tác động tối đa. Tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông bao gồm các trường hợp:

- Được thực hiện với mục đích phổ cập thông tin,
- Chỉ cảnh cáo bằng lời nói,
- Do rào chắn đường hoặc điểm kiểm soát do Sở Cảnh Sát Quận thiết lập hoặc có sự tham gia của nhân sự từ Sở Cảnh Sát Quận,
- Có đưa ra cảnh cáo,
- Có lập giấy phạt vi phạm, hoặc
- Có thực hiện việc bắt giữ.

Dữ liệu được thu thập trong tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông nên bao gồm:

- Lý do dừng phương tiện;
- Kết quả xử lý dừng phương tiện (chẳng hạn như phổ cập thông tin, cảnh cáo bằng lời nói, cảnh cáo chính thức, viết giấy phạt vi phạm, bắt giữ, v.v.);
- Thời gian và địa điểm dừng phương tiện;

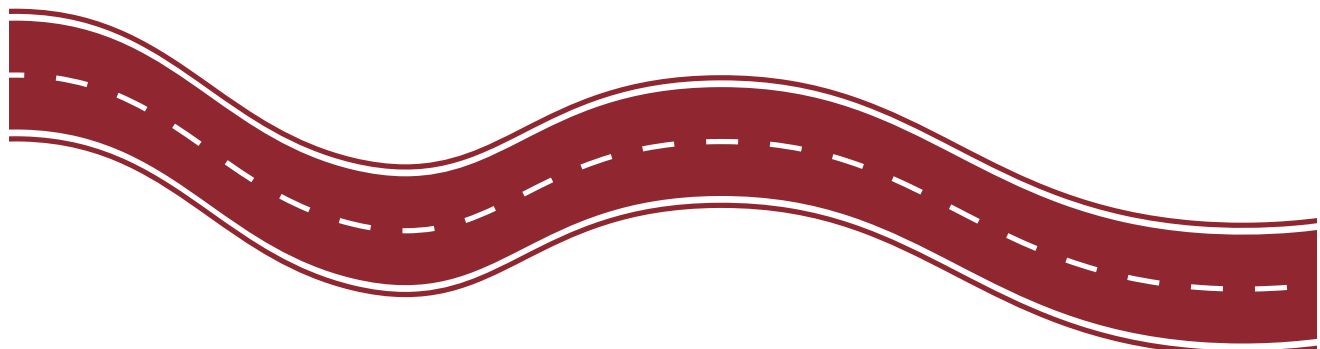
- d. Nhân sự tham gia vào việc dừng phương tiện, bao gồm:
 - i. Các đặc điểm nhân khẩu học (chủng tộc, giới tính, độ tuổi); và
 - ii. Các đặc điểm công vụ (cấp bậc, số năm công tác trong lực lượng); và
- e. (Các) hành động mà sĩ quan đã thực hiện trong quá trình dừng phương tiện, bao gồm:
 - i. Có yêu cầu cá nhân rời khỏi phương tiện, có đưa cá nhân ra khỏi phương tiện thông qua tiếp xúc cơ thể, có tạm giữ tại lề đường, có sử dụng công tay hoặc khám xét bằng chó nghiệp vụ hay không;
 - ii. Có tiến hành khám xét hay không và lý do khám xét;
 - iii. Kết quả khám xét (phát hiện hàng cấm, vũ khí, tài sản bị đánh cắp, tiền, không phát hiện vật gì, v.v.);
 - iv. Mô tả về tài sản bị thu giữ; và
 - v. Thông tin về việc sử dụng vũ lực.

3.2 Thu thập và phân tích dữ liệu nhân khẩu học liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông.

Để đánh giá xem các hoạt động thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận có thể tạo ra tác động không đồng đều đến các cộng đồng tại Quận King hay không và ở mức độ nào, cần thu thập thông tin nhân khẩu học đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông. Báo cáo năm 2022 của Văn Phòng Thanh Tra kết luận rằng: “Sở Cảnh Sát Quận không thu thập hoặc phân tích một cách có hệ thống dữ liệu nhân khẩu học liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông trong hoạt động của mình. Điều này đồng nghĩa với việc Sở Cảnh Sát Quận không thể đánh giá tình trạng bất bình đẳng tiềm ẩn trong hoạt động dừng phương tiện giao thông”.⁶¹ Văn Phòng Thanh Tra đã khuyến nghị Sở Cảnh Sát Quận nên thu thập dữ liệu nhân khẩu học theo nhận định đối với mỗi trường hợp dừng phương tiện giao thông, bất kể mục đích hay kết quả.

Nhân sự của Sở Cảnh Sát Quận bày tỏ thái độ do dự và không thoải mái đối với việc ghi lại thông tin nhân khẩu học theo nhận định trong các trường hợp dừng phương tiện giao thông. Các mối quan ngại bao gồm tính không chính xác, tính không thực tế và nguy cơ phá vỡ mối quan hệ thiện chí giữa các sĩ quan và người lái xe. Tuy nhiên, theo Bộ Tư Pháp Hoa Kỳ (U.S. Department of Justice), thông lệ tốt nhất là ghi lại nhận định của sĩ quan về danh tính của một cá nhân, bởi cho dù có chính xác hay không, nhận định đó mới là yếu tố có thể dẫn đến việc suy diễn hành vi dựa theo chủng tộc hoặc định kiến đối với cá nhân đó.⁶²

OLEO ủng hộ và lặp lại khuyến nghị rằng Sở Cảnh Sát Quận nên thu thập dữ liệu nhân khẩu học theo nhận định đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông. Các sĩ quan không nên yêu cầu những người bị dừng xe tự khai nhận các đặc điểm được nêu dưới đây.⁶³



Khuyến nghị này được xây dựng dựa vào Đạo Luật Chống Suy Diễn Hành Vi Dựa Theo Chủng Tộc và Đặc Điểm Nhận Dạng năm 2015 của California, nhằm mục tiêu giảm thiểu hành vi suy diễn dựa theo chủng tộc trong hoạt động thực thi luật. Ở California, các sĩ quan được yêu cầu thu thập dữ liệu nhân khẩu học theo nhận định đối với tất cả các trường hợp dừng phương tiện giao thông và người đi bộ.⁶⁴ Dữ liệu nhân khẩu học được thu thập nên bao gồm:

- Nhận định của sĩ quan về chủng tộc hoặc sắc tộc,ⁿ giới tính, khuynh hướng tính dục,^o độ tuổi, tình trạng khuyết tật và trình độ Tiếng Anh của (những) người bị dừng xe;
- Người bị dừng xe có biểu hiện đang trải qua khủng hoảng về sức khỏe tâm thần hoặc hành vi hay không; và
- Chủng tộc hoặc sắc tộc và số năm công tác của sĩ quan.^p

3.3 Tinh giản thông lệ thu thập dữ liệu.

Trong bối cảnh Sở Cảnh Sát Quận hiện đang cập nhật phần mềm dữ liệu,^q OLEO khuyến nghị tận dụng cơ hội này để xây dựng các quy trình chuẩn liên quan đến việc thu thập dữ liệu cho tất cả các phần mềm dữ liệu (bao gồm nhưng không giới hạn ở CAD, IAPro, Mark 43 và Sector), nhằm bảo đảm dữ liệu do các nhân viên khác nhau nhập vào có mức độ thống nhất cao nhất có thể, qua đó tạo ra dữ liệu có chất lượng cao. Các quy trình dữ liệu được chuẩn hóa cũng sẽ cải thiện khả năng phân tích dữ liệu thu thập được, qua đó giúp tận dụng dữ liệu để đạt hiệu quả tốt nhất.

- Phần mềm cần được đối chiếu với Sổ Tay Quy Định Chung của Sở Cảnh Sát Quận để bảo đảm các trường nhập dữ liệu nhất quán với các hành động thực thi luật được cho phép theo chính sách.

ⁿ OLEO khuyến nghị Sở Cảnh Sát Quận sử dụng các nhóm chủng tộc và sắc tộc theo phân loại của Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ (U.S. Census Bureau), nhằm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho việc phân tích dữ liệu và đối chiếu với các cơ sở dữ liệu khác, bao gồm: Người Da Trắng; Người Da Đen và Người Mỹ gốc Phi; Người Châu Á; Người Hawaii Bản Địa và Người Dân Đảo Thái Bình Dương; Người Mỹ Bản Địa; Người Nói Tiếng Tây Ban Nha và Người Latinh; và Người Đa Chủng Tộc. OLEO nhận thấy danh sách này chưa phản ánh đầy đủ các chủng tộc và bản sắc dân tộc của cư dân Quận King, đồng thời hoan nghênh ý kiến phản hồi từ cộng đồng nhằm giải quyết tốt hơn những khó khăn liên quan đến dữ liệu này.

^o Những người ủng hộ cộng đồng LGBTQ+ có những mối quan ngại chính đáng về việc cơ quan thực thi luật thu thập thông tin về khuynh hướng tính dục hoặc bản dạng giới của cá nhân, do lo ngại việc này có thể khiến họ chịu thiệt thòi hơn nữa và củng cố các định kiến vốn đã tồn tại. Tuy nhiên, để đánh giá tình trạng bất bình đẳng và theo dõi bằng chứng về việc suy diễn hành vi dựa theo khuynh hướng tính dục hoặc bản dạng giới, các sĩ quan nên ghi lại nhận định của bản thân về giới tính và khuynh hướng tính dục của cá nhân đó. Cách làm này tạo ra các điểm dữ liệu thể hiện nhận định của sĩ quan về cá nhân được yêu cầu dừng xe, từ đó có thể cho thấy rõ bằng chứng về việc suy diễn hành vi và thúc đẩy các cải cách cần thiết. Tham khảo Leonore F. Carpenter và R. Barrett Marshall, “Người Chuyển Giới Tham Gia Giao Thông: Việc Lực Lượng Thực Thi Luật Suy Diễn Hành Vi của Phụ Nữ Chuyển Giới và Vấn Đề Bằng Chứng”, Tạp chí William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, tháng 11 năm 2017, <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>.

^p OLEO khuyến khích Sở Cảnh Sát Quận xác định các phương pháp để lưu giữ thông tin này cho từng sĩ quan, nhằm tránh việc phải nhập thủ công ở mỗi lần dừng phương tiện giao thông. Thông lệ tốt nhất là thu thập thông tin này và loại bỏ toàn bộ thông tin định danh cá nhân bao gồm tên và số phù hiệu – việc này có thể được thực hiện bằng cách gán cho mỗi sĩ quan một mã định danh riêng. Tham khảo Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari và Barry Friedman, “Thu Thập, Phân Tích và Phản Hồi Dữ Liệu Dừng Phương Tiện Giao Thông: Cẩm Nang dành cho Các Cơ Quan Thực Thi Luật, Chính Quyền và Cộng Đồng”, năm 2020, Trung Tâm Công Bằng trong Hoạt Động Thực Thi Luật (Center on Policing Equity), Dự Án Thực Thi Luật thuộc Trường Luật Đại Học New York (New York University School of Law) và Sở Tư Pháp California (California Department of Justice), <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPS-Guidebook+Final+Release+Version.pdf>.

^q Sở Cảnh Sát Quận hiện đang tiến hành chuyển sang hệ thống CAD mới.

^r Sở Cảnh Sát Quận sử dụng một số phần mềm để quản lý dữ liệu, bao gồm những phần mềm được nêu dưới đây: Hệ thống CAD được sử dụng khi các sĩ quan phản hồi các cuộc gọi và đưa ra cảnh cáo hoặc viết phiếu phạt. IAPro là phần mềm được sử dụng để theo dõi các cuộc điều tra nội bộ và các trường hợp sử dụng vũ lực. Mark43 là cơ sở dữ liệu bao gồm toàn bộ dữ liệu được thu thập khi có một vụ bắt giữ được thực hiện. Cuối cùng, Sector do Sở Cảnh Sát Tiểu Bang Washington điều hành lưu trữ dữ liệu về việc thực thi luật giao thông trên toàn tiểu bang. Một vụ việc đơn lẻ có thể có dữ liệu được lưu trữ trên nhiều phần mềm khác nhau, khiến việc phân tích trở nên phức tạp và tốn nhiều thời gian.

- b. Dữ liệu liên quan đến các trường hợp dừng phương tiện giao thông nên được lưu trữ trong một phần mềm duy nhất để tạo thuận lợi cho các quy trình phân tích. Nên công khai cho công chúng dữ liệu về tổng số trường hợp dừng phương tiện giao thông, vị trí khái quát của các trường hợp dừng phương tiện giao thông, kết quả của các trường hợp dừng phương tiện giao thông và thông tin nhân khẩu học.
- c. Tất cả các sĩ quan cần hoàn thành các khóa đào tạo toàn diện định kỳ và liên tục về cách sử dụng các công cụ thu thập dữ liệu của Sở Cảnh Sát Quận.
- d. Sở Cảnh Sát Quận nên sử dụng phần mềm có khả năng tự động phát hiện các mâu thuẫn và các trường hợp còn thiếu nhằm giảm thiểu dữ liệu sai sót.

Khuyến Nghị 4

Nếu Sở Cảnh Sát Quận đang xem xét việc tăng cường hoạt động thực thi luật giao thông tự động, Quận King trước hết cần ủy thác một nghiên cứu độc lập về tính khả thi và công bằng, đồng thời yêu cầu sự tham gia tích cực của cộng đồng vào việc triển khai hình thức thực thi luật tự động tiềm năng này.



“Thực thi luật tự động” là một chiến lược thực thi luật giao thông dựa vào việc sử dụng camera để chụp ảnh biển số của các phương tiện vi phạm và gửi cảnh cáo hoặc vé phạt qua đường bưu điện tới chủ sở hữu xe đã đăng ký.⁶⁵ Camera được sử dụng nhiều nhất để ghi nhận các hành vi lái xe quá tốc độ và vượt đèn đỏ; tuy nhiên, trên phạm vi toàn quốc, nhiều địa bàn đang thử nghiệm các hình thức thực thi luật tự động khác, chẳng hạn như sử dụng camera để phát hiện hành vi lái xe mất tập trung.⁶⁶ Hiện nay, camera ghi nhận hành vi vượt đèn đỏ chỉ được sử dụng rất ít trên địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận, chủ yếu ở thành phố Kenmore.⁶⁷

Việc sử dụng hình thức thực thi luật tự động có cả lợi ích tiềm năng lẫn hạn chế tiềm ẩn đối với các sĩ quan cũng như các thành viên cộng đồng. Một lợi ích chính của việc sử dụng hình thức thực thi tự động là giảm số vụ dừng phương tiện giao thông, qua đó làm giảm khả năng xảy ra các tình huống đối đầu nguy hiểm và những tương tác có thể gây tổn hại về mặt tâm lý giữa sĩ quan của Sở Cảnh Sát Quận và các thành viên cộng đồng.⁶⁸ Ngoài ra, hình thức này cũng có thể hiệu quả trong việc thay đổi các hành vi lái xe nguy hiểm và giảm thiểu tai nạn giao thông.⁶⁹

Tuy nhiên, hình thức thực thi luật giao thông tự động có thể làm phát sinh các mối quan ngại về quyền riêng tư và giám sát.⁷⁰ Phần lớn các camera đo tốc độ sử dụng công nghệ ALPR (automatic license plate reader, đọc biển số tự động) có khả năng ghi nhận tới 1,800 biển số mỗi phút. Các cơ quan thực thi luật đã sử dụng công nghệ ALPR này để giám sát các cộng đồng bị thiệt thòi, bao gồm các cộng đồng người da màu và người có thu nhập thấp.⁷¹ Các công ty cung cấp công nghệ ALPR thu thập và lưu trữ dữ liệu vị trí nhạy cảm cũng đang bị cáo buộc vi phạm luật tiểu bang khi chia sẻ thông tin vị trí của phương tiện với các cơ quan thực thi ở ranh giới liên bang.⁷² Ngoài ra, hợp đồng giữa cơ quan thực thi luật và các nhà cung cấp công nghệ ALPR không được công khai, gây cản trở tính minh bạch trước công chúng.

Việc thực thi luật tự động cũng có thể làm trầm trọng thêm tình trạng bất bình đẳng về chủng tộc và kinh tế trong hoạt động thực thi luật giao thông, do việc đặt camera tại các hành lang có tốc độ cao thường nằm trong các khu phố đông đúc với tỷ lệ người da màu và người có thu nhập thấp cao.⁷³ Hệ quả là các khoản tiền phạt liên quan đến giấy phạt vi phạm giao thông tự động có khả năng cao sẽ được lập cho những người lái xe da màu và người lái xe có thu nhập thấp không đủ khả năng nộp phạt.⁷⁴

Mặc dù OLEO hiện không ghi nhận bất kỳ kế hoạch hiện tại nào nhằm mở rộng việc sử dụng hình thức thực thi luật giao thông tự động tại Quận King, nhưng Sở Cảnh Sát Quận vẫn cần thận trọng trong việc gia tăng áp dụng hình thức này, do hạn chế về ngân sách cũng như các mối quan ngại nêu trên. Những mối quan ngại khác liên quan đến hình thức thực thi luật tự động là mức phạt quá cao và nhằm mục đích tạo nguồn thu, cũng như việc hình thức thực thi

luật tự động này không giải quyết được nguyên nhân gốc rễ dẫn đến các điều kiện giao thông nguy hiểm.⁷⁵ Nghiên cứu cho thấy việc cải thiện thiết kế đường sá có thể hiệu quả hơn trong việc cải thiện an toàn giao thông (ví dụ: việc lắp đặt các vòng xuyên thay cho đèn tín hiệu hoặc biển báo dừng có thể làm giảm tới 75% số vụ tai nạn gây chấn thương).⁷⁶

4.1 Sở Cảnh Sát Quận không nên triển khai bất kỳ hình thức thực thi luật tự động mới hoặc bổ sung nào nếu chưa có nghiên cứu về tính khả thi và công bằng có thể chứng minh được lộ trình nhằm giảm thiểu các mối quan ngại về quyền riêng tư và công bằng.

Trước các bằng chứng cho thấy hình thức thực thi luật tự động có thể tạo gánh nặng thái quá cho nhóm có thu nhập thấp và cộng đồng người da màu,⁷⁷ OLEO khuyến nghị Quận King tiến hành nghiên cứu thêm trước khi mở rộng việc sử dụng hình thức thực thi luật tự động, chẳng hạn như lắp đặt thêm camera, mở rộng phạm vi sử dụng các camera hiện có (ví dụ: sử dụng camera khu vực trường học hiện có ngoài giờ và mục đích sử dụng hiện tại) hoặc triển khai các loại công nghệ thực thi luật tự động mới trên toàn địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận. Nghiên cứu tính khả thi và công bằng cần xem xét:

- a. Những cộng đồng đang phải đối mặt với các quan ngại về an toàn giao thông ở mức độ thái quá, chẳng hạn như lái xe quá tốc độ và vượt đèn đỏ, và do đó sẽ là những đối tượng hưởng lợi nhiều nhất từ hình thức thực thi luật tự động;
- b. Liệu nguồn kinh phí có thể được sử dụng hiệu quả để giải quyết hoặc cải thiện thiết kế đường sá thay vì sử dụng cho việc thực thi luật tự động hay không;
- c. Việc gia tăng sử dụng camera có gây ra các tác động không đồng đều về chủng tộc trên khắp Quận King hay không;
- d. Tính hiệu quả của các camera hiện đang được sử dụng trên địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận trong việc cải thiện an toàn giao thông - trong đó thước đo thành công không nên là việc tạo nguồn thu hay số lượng giấy phạt vi phạm được ban hành;
- e. Việc sử dụng nguồn thu hiện tại, các mối quan ngại về quyền riêng tư và các tác động về công bằng của hình thức thực thi luật tự động hiện có trên địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận;
- f. Các thông lệ chia sẻ dữ liệu giữa các địa bàn và các cơ quan thực thi luật liên bang;
- g. Cách sử dụng các công ty hoặc nhà thầu tư nhân và phần mềm của họ, bao gồm cả các thông lệ chia sẻ dữ liệu; và
- h. Các quy trình sử dụng và lưu trữ dữ liệu.

Nghiên cứu về tính khả thi và công bằng nên được thực hiện bởi một cơ quan độc lập với Sở Cảnh Sát Quận và được xây dựng thông qua sự phối hợp với các cộng đồng địa phương trên toàn địa bàn của Sở Cảnh Sát Quận, nhằm bảo đảm các nhóm bị ảnh hưởng có đầy đủ cơ hội đóng góp ý kiến và phản hồi trong suốt quá trình thực hiện.

4.2 Mọi kế hoạch trong tương lai về việc triển khai thêm các hình thức thực thi luật tự động cần do cộng đồng định hướng và hướng tới việc giải quyết nguyên nhân gốc rễ của các mối quan ngại về an toàn giao thông.

OLEO khuyến nghị mọi nỗ lực triển khai các biện pháp thực thi luật tự động nên được thực hiện với sự hợp tác của cộng đồng. Nếu sau khi hoàn thành và công bố nghiên cứu về tính khả thi và công bằng, Sở Cảnh Sát Quận cùng các đối tác chính quyền địa phương dự kiến tiếp tục triển khai thêm hình thức thực thi luật tự động, thì các thành viên cộng đồng nên được tham gia đầy đủ vào việc ra quyết định liên quan đến vị trí lắp đặt camera thực thi luật tự động và các chiến lược thực thi, bao gồm cả hình phạt, nhằm bảo đảm chương trình ưu tiên giải quyết các vấn đề an toàn giao thông.

Bất kỳ chương trình thực thi luật tự động nào trong tương lai cũng nên hướng tới việc giảm thiểu các hậu quả tiêu cực của các hình phạt tài chính liên quan đến việc thực thi luật tự động mà không giải quyết được nguyên nhân gốc rễ của các vấn đề an toàn giao thông. Các địa bàn nên cân nhắc:

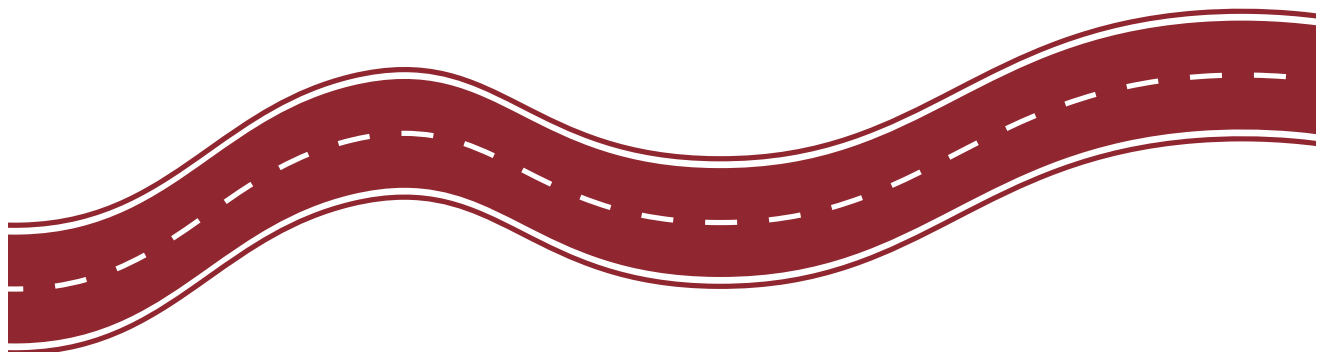
- Các chương trình thí điểm tiềm năng để viết phiếu phạt mà không áp dụng phạt tiền, thay vào đó là cảnh cáo trong một khoảng thời gian nhất định;
- Mức tiền phạt và các lựa chọn nộp phạt (ví dụ: tiền phạt dựa vào thu nhập hoặc kế hoạch trả góp không tính phí), cũng như các biện pháp thay thế sẽ được áp dụng (ví dụ: phiếu yêu cầu sửa lỗi hoặc các lựa chọn lao động công ích); và
- Cách bảo đảm mọi nguồn thu tạo ra từ hoạt động thực thi luật tự động đều được tái đầu tư vào các hạng mục cải tạo thiết kế đường sá và cơ sở hạ tầng an toàn giao thông do cộng đồng xác định.

Kết Luận

Các đối tác của OLEO đã xác định an toàn giao thông và việc thực thi luật giao thông là mối quan tâm hàng đầu của những người sinh sống, làm việc và lái xe tại Quận King. Vì các trường hợp dừng phương tiện giao thông là hoạt động tiếp xúc phổ biến nhất giữa công chúng và lực lượng thực thi luật, nên Sở Cảnh Sát Quận rất cần các chính sách và quy trình thực thi luật giao thông rõ ràng, đáp ứng nhu cầu của cộng đồng.⁷⁸

Vào năm 2022, Văn Phòng Thanh Tra đã tiến hành một cuộc thanh tra đối với các thông lệ thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận.⁷⁹ Báo cáo cho thấy cơ quan này thiếu hướng dẫn chiến lược cho công tác thực thi luật giao thông và không thu thập đầy đủ dữ liệu về các trường hợp dừng phương tiện giao thông. Thông tin được thu thập trong suốt giai đoạn tiếp cận cộng đồng của OLEO đã xác nhận những kết luận này.

OLEO cùng các đối tác đã xây dựng thêm các khuyến nghị cho chiến lược thực thi luật giao thông của Sở Cảnh Sát Quận, nhằm cải thiện an toàn giao thông, thúc đẩy các thông lệ thực thi luật công bằng và khuyến khích thu thập dữ liệu phù hợp. Sau khi trình bày các khuyến nghị này trước Hội Đồng Quận King (King County Council) và Sở Cảnh Sát Quận, OLEO dự kiến sẽ theo dõi việc thực hiện các khuyến nghị, nhằm bảo đảm các đối tác của OLEO và các cộng đồng Quận King luôn được cập nhật về những bước đã thực hiện nhằm mục đích cải thiện an toàn giao thông và thông lệ thực thi luật trên toàn Quận King.⁸⁰



Chú thích

- 1 Tom Abate, “Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by ‘veil of darkness,’ Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., “Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities,” January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al, “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, “Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops,” October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, “About Transportation Safety,” November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washinton Traffic Safety Commission, “Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High,” May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf.
- 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 Phân tích của OLEO về “Dữ Liệu CAD Giai Đoạn 2020-2024”, ngày 17 tháng 4 năm 2025; thông tin chi tiết được lưu giữ trong hồ sơ của các tác giả.
- 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 Phân tích của OLEO về “Dữ Liệu CAD Giai Đoạn 2020-2024”, ngày 17 tháng 4 năm 2025; thông tin chi tiết được lưu giữ trong hồ sơ của các tác giả.
- 9 Tom Abate, “Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by ‘veil of darkness,’ Stanford study finds,” May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., “Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities,” *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://inpejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, “Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops,” October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, “Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS),” <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, “Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops,” October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, “Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by ‘veil of darkness,’ Stanford study finds,” May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, “Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High,” May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, “Community Guidance Framework for Policy Reviews,” <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent/governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff’s Office, “General Information Bulletin 25-044,” March 6, 2025, Sheriff’s Office internal document.
- 16 Nhân sự của King County Sheriff’s Office, phỏng vấn với OLEO, tháng 2-tháng 4 năm 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 Phân tích của OLEO về “Dữ Liệu CAD Giai Đoạn 2020-2024”, ngày 17 tháng 4 năm 2025; thông tin chi tiết được lưu giữ trong hồ sơ của các tác giả.
- 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 Phân tích của OLEO về “Dữ Liệu CAD Giai Đoạn 2020-2024” và “Dữ Liệu IPro Giai Đoạn 2020-2024”, ngày 17 tháng 4 năm 2025, thông tin chi tiết được lưu giữ trong hồ sơ của các tác giả.
- 21 Enoka Herat, “It’s time to prioritize traffic safety for all Washingtonians,” 2025, <https://wcforpa.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic

Chú thích tiếp theo

- 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, 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://www.pbs.org/news/philadelphia-driving-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://injuryjournal.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/>.

Chú thích tiếp theo

- 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.
- 43 Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, *American University Law Review*, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., “Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature,” *Behavior Analysis in Practice*, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, “Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland,” 2023, *American Law University*, 72:6, <https://aulareview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, “Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue,” October 4, 2021, *University of Cincinnati Law Review*, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, “The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance,” 2019, *The Yale Law Journal*, https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y; Tracey Maclin, “The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court,” 2008, *University of Florida Law Faculty Publications*, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- 47 Kaylah Alexander et al., “Eliminate Consent Searches,” October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- 48 Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., “How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?,” February 16, 2023, *Public Policy Institute of California*, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- 49 Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- 50 Emma Pierson et al., “A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States,” March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.
- 51 Megan Dias et al., “Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice,” May 16, 2022, *University of Texas Department of Government*, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- 52 Nhân sự của King County Sheriff’s Office, thư điện tử trao đổi với OLEO, ngày 18 tháng 4 năm 2025.
- 53 San Francisco Police Department, “General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops,” July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 54 Matthew A. Graham et al., “Racial disparities in use of force at traffic stops,” 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, “Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America’s Most Egregious Police Practice,” January 17, 2023, *Richmond Public Interest Law Review*, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pilr>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, “Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442,” July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., “Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops,” September 17, 2024, *PNAS Nexus*, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, “Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance,” 2017, *Regulatory Theory: Foundations and Applications*, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., “Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots,” March 28, 2022, *PNAS*, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., “Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities,” 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- 60 Police Executive Research Forum, “What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data,” February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.

Chú thích tiếp theo

- 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; 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 Nhân sự của King County Sheriff’s Office, phỏng vấn với OLEO, ngày 5 tháng 1 năm 2025.
- 68 Governors Highway Safety Association, “Automated Enforcement in a New Era,” December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- 69 Washington Traffic Safety Commission, “Automated Speed Enforcement Readiness Guide,” September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, “Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61,” August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- 70 Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, “Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use,” September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- 71 Ibid.
- 72 Andrew Adams, “Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law,” August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, “Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement,” October 21, 2025, <https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.
- 73 Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpc.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- 74 Ibid.
- 75 Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, “Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?,” Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpc.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- 76 Washington State Department of Transportation, “Roundabouts,” <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, “Proven Safety Countermeasures,” <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures>; U.S. Department of Transportation, “Safer Roads,” <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- 77 Maya Fegan, “Speeding into the Future,” April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>.
- 78 King County Auditor’s Office, “Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals,” June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 79 Ibid.
- 80 The Stanford Open Policing Project, “Findings: ‘Stop Rates’ and ‘After the Stop,’” 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT