



이 사는 이 마을에서 경찰들은 2009년 한 해동안 3,132번의 교통 단속을 시행했다. 그 결과 2009년 해당 경찰서의 총 벌금 수입 27만7043달러 중 약 14만8000달러를 교통 단속에서 벌어들였다.

교통 단속 외에도, 도로 위의 경찰들에게 추가적인 수입원은 차량 검문이다. 1,100명이 사는 텍사스 도시 테나하의 경찰서는, 2009년 역으로 시민들에게 고소당하기 전까지 차량 검문에서 수백만 달러의 몰수금을 벌어들였다. 교통 검문을 핑계로 삼지 않는다면, 경찰이 개인들의 현금과 각종 소유물들을 몰수할 기회가 더 적어질 것이다.

이런 점들을 종합해 보면 도로의 민영화가 경찰의 개혁과도 연관이 있어 보인다. 경찰의 수입원을 고갈시킬 수 있는 도로의 민영화를 통해 경찰들이 도로상에서 해왔던 잘못된 관행을 바꿀 수 있는 것이다. 경제학자인 알렉스 타바록은 경찰의 업무에서 교통법규 위반에 대한 단속 권리를 분리해야한다고 말한다.

속도위반 딱지 등 교통 단속의 책임은 비무장 기관이 맡아야 한다는 것이다. 밝은 노란색 자동차를 타고 다니는 안전 순찰대를 배치하고, 그들 스스로가 운전 중 문제가 생긴 운전자들을 돕기 위해 여분의 가솔린과 점퍼 케이블을 가지고 순찰을 다니며 도로 안전에 기여하도록 만들자는 것이다. 교통 순찰대는 경찰관보다 훈련 비용도 더 적게 들 것이고, 절감된 비용을 통해 더 많은 순찰차를 도로에 투입할 수 있을 것이다. 물론, 정부가 경찰의 교통 단속 및 차량 검문을 통해 얻을 수 있는 거대한 수입원을 포기하고 순순히 도로의 민영화에 응할지에 대해서는 의문이 있다.

공공도로가 아닌, 민영화된 도로에서, 경찰이 아닌 일반적인 교통안전 담당관들에 의해 도로상의 치안유지가 되더라도, 여전히 교통단속과 관련된 여러 가지 정부의 개입이 존재한다. 정부는 여전히 교통 관련 법규를 추가하고, 운전자들에게 면허를 부여하고, 어떤 운전 보험이 필요한지 결정하고, 어떻게 규칙을 시행할지 결정한다. 물론 이러한 정부의 각종 정책과 규제들이 필요한 경우가 많으나, 앞서 명시한 것처럼 교통 법규가 경찰의 주요 수입원이 되고 있는 것 또한 현실이다.

그러므로 도로 민영화의 필요성에 대해 이야기할 때, 민영도로가 공공도로보다 효율성이 높다는가, 교통사고로 인한 사망 사고를 줄일 수 있다는 사실들에 대한 논의는 우선은

미루어 둘 필요가 있다. 그리고 경찰과 정부가 운전자로부터 교통 단속 및 차량 검문으로부터 얼마나 많은 재산을 압류하고 있고, 개인의 권리를 침해하고 있는지에 대해 집중한다면 도로의 민영화에 대한 필요성이 더욱 명확해질 것이다.

번역: 이재기

출처: <https://mises.org/wire/how-government-roads-expand-police-power-america>