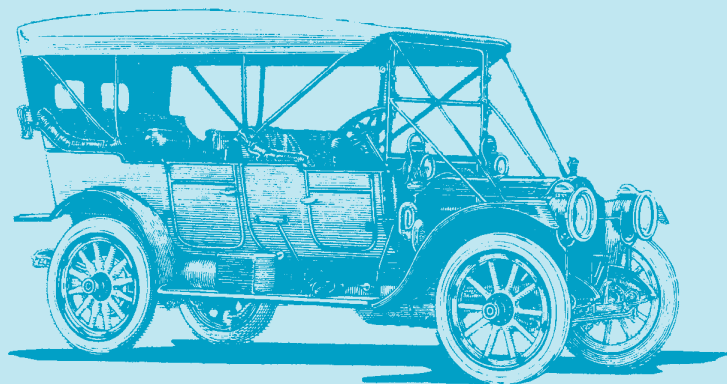


SVOBODNÉ ROZHLEDY

PROSTOR PRO LIBERÁLNĚ-KONZERVATIVNÍ DISKUSI



O B S A H

Daňové sazby, daňový příjem a ekonomický růst

Nezastupitelnost ochrany vlastnických práv

Jedovatý lektvar pro americká města ISTE A

Evropa a Česká republika a ISTE A - komentář

Polopatická typologie režimů

SVOBODNÉ ROZHLEDY

PROSTOR PRO LIBERÁLNĚ-KONZERVATIVNÍ DISKUSI

O B S A H

Úvodní slovo	3
Daňové sazby, daňový příjem a ekonomický růst	4
<i>Snížení daňových sazeb může vést k vyššímu daňovému příjmu. Mnoho zemí poškozují vysokými daněmi vlastní hospodářství a důsledkem je velmi malý vybraný daňový příjem.</i>	
GERALD W. SCULLY (PŘELOŽIL MICHAL ZAPLETAL)	
Nezastupitelnost ochrany vlastnických práv	12
<i>Základní úloha státu při stimulaci hospodářství spočívá v ochraně soukromého vlastnictví.</i>	
LUBOMÍR LÍZAL	
Jedovatý lektvar pro americká města ISTEА	19
<i>Auto jede kam chcete a kdy chcete. Vlaky a tramvaje nikoliv, neboť vyžadují, abyste jeli tam a tehdy, kam a kdy chce někdo jiný.</i>	
RANDAL O'TOOLE (PŘELOŽIL LADISLAV MOŽNÝ)	
Evropa a Česká republika a ISTEА – komentář	31
<i>Pokud by miliardy korun utopené v dotacích ztrátových Českých drah byly věnovány na výstavbu a údržbu silniční sítě na budování dálnic a obchvatů obcí, pak by naši občané po krátké době zaznamenali zřetelné zlepšení životního prostředí ve svém bezprostředním okolí.</i>	
MICHAL TOŠOVSKÝ	
Polopatická typologie režimů	34
<i>Takto to snad pochopí každý.</i>	
PŘELOŽIL ALEŠ ZÍDEK	

TOTO ČÍSLO VYŠLO S PŘÍSPĚNÍM
SUPPORTED BY A GIFT FROM

OLDŘICH VOJÍŘ
ekonomické poradenství Most

SVOBODNÉ ROZHLEDY

jsou liberálně konzervativní revue

SVOBODNÉ ROZHLEDY

nesledují každodenní politický horizont

SVOBODNÉ ROZHLEDY

se orientují na dlouhodobá politická, ekonomická, sociální
a filosofická témata

SVOBODNÉ ROZHLEDY

jsou prostorem pro liberálně-konzervativní diskusi

SVOBODNÉ ROZHLEDY

PROSTOR PRO LIBERÁLNĚ KONZERVATIVNÍ DISKUSI

SVOBODNÉ ROZHLEDY - Prostor pro liberálně-konzervativní diskusi

Vydává: Společnost pro občanský rozhled

Adresa redakce: Nový lesík 2/942, 162 00 Praha 6, rozhledy@usa.net

Registrace: MK ČR č. 7777

ISSN 1211-8583

Podávání novinových zásilek povolila Česká pošta, s.p. - Odštěpný závod Praha
č.j. nov 6323/97 ze dne 21.11.1997

Šéfredaktor: Daniel Münich (tel. 02/240 05 175, munich@cesnet.cz)

Redakce: Martin Čihák (tel. 02/240 06 107, martin_cihak@koba.cz)

Radek R. Dyntar

Ladislav Flegl

Pavel Kohout

Petr Plecítý

Michal Tošovský

Michal Zapletal

Jazyková redakce: Jan Bočan

Copyright: Společnost pro občanský rozhled tímto umožňuje reprodukovat materiály uveřejněné
ve Svobodných rozhledech za předpokladu, že bude uveden zdroj. Výše uvedené se netýká článků,
u kterých bude uvedeno „Všechna práva vyhrazena“.

Vážení čtenáři,

ať se Vám nové číslo Svobodných rozhledů dostalo poštou, z internetu či jste ho zakoupili ve vybrané síti knihkupectví, buďte si jisti, že na Vás opět čeká velká porce zajímavého čtení.

Rok se s rokem sešel a opět se jedná o státním rozpočtu. Kdyby nebylo daní, stát by neměl ani korunu. Kdyby stát naopak zavedl daň stoprocentní, nevybral by také nic, protože by se nikomu pracovat nevyplatilo. V obou případech by vládla anarchie šířící bídu mezi lidmi. Z logiky věci se zdá, že musí existovat cosi jako optimální míra zdanění nacházející se někde mezi těmito extrémy. Studie Geralda W. Scullyho nám podrobně toto téma představuje. Nemusíte být ekonom, abyste seznali, že je tato otázka aktuální i u nás. Krystalickou ilustraci článku poskytuje srovnávací tabulka na jeho konci.

Následuje původní článek Lubomíra Lízala, který začíná jednoduchou úvahou o tom, kdo má hlídat hlídače. Postupným hlubším rozvíjením logických úvah nás autor překvapivě dovede k ne příliš překvapivému poznání, že vlastnické struktury, které často zavádíme od rýsovacích prken v parlamentu, jinde vznikaly zdola jako logický výsledek spontánního snažení nepřehledné plejády lidí.

Dále pro Vás formou analýzy Randala O'Toola přinášíme argumentační municí ve prospěch automobilismu, jako prostředku a symbolu svobody. Jde sice o analýzu situace ve Spojených státech amerických, ale kdyby Vám snad někdo chtěl tvrdit, že u nás v Evropě je to přece úplně jinak, určitě neopomeňte následný komentář od Michala Tošovského.

A až se dostanete do dobré nálady při čtení polopatické typologie režimů, vzpomeňte si, že **Svobodné rozhledy vycházejí především díky dobrovolným příspěvkům Vás, tedy našich čtenářů. Pokud je Vám blízký ideový okruh, ze kterého obsahově vycházíme, a chtěli byste svým dílem podpořit naše úsilí, zašlete prosím Váš příspěvek v libovolné výši dle instrukcí na konci časopisu.**

Letní nebe v barvě Svobodných rozhledů nad hlavou Vám přeje

Daniel Münich, šéfredaktor

Za příspěvky tentokrát děkujeme JUDr. J. Pospíšilovi, paní Žákové, Karlu Sehorovi a panu Bojarovi

Daňové sazby, daňový příjem a ekonomický růst

GERALD W. SCULLY¹ (PŘELOŽIL MICHAL ZAPLETAL)

Shrnutí

Před rokem 1980 většina lidí předpokládala, že pokud vláda zvýší daňové sazby, vybere od poplatníků na daních vyšší celkový objem. Nyní na příkladu Spojených států vidíme dramatický důkaz toho, že snížení daňových sazeb může vést k vyššímu daňovému příjmu:

- V průběhu osmdesátých let byla nejvyšší sazba daně z příjmu redukována ze 70 procent na 28 procent.
- Výsledkem bylo, že celkový podíl daní z příjmů zaplacených jedním procentem nejbohatších poplatníků vzrostl z 18 procent v roce 1981 na 27 procent v roce 1989.

Na základě ekonometrické analýzy daní ve sto třech zemích docházíme k závěru, že:

- V průměru vláda vybere nejvyšší možný objem, pokud podíl daní na hrubém domácím produktu (HDP) tvoří cca 43,2 procenta.
- Pokud se vláda snaží zvýšit podíl daní placených soukromým sektorem, pak se daňová základna zmenší tak, že výběr daní fakticky klesá.
- U jednotlivých daní to znamená, že vláda vybere největší objem, pokud je daňová sazba nastavena na 22,5 procenta pro daň z příjmů, 12,5 procenta pro daň

z obrátu a 13,2 procenta pro daň z mezinárodního obchodu.

Mnoho zemí se snaží zavádět mezní daň na daleko vyšší úrovni, než jaká maximalizuje vybraný objem. Tyto země poškozují vlastní ekonomiku a důsledkem je velmi

malý vybraný daňový příjem. Například:

- V polovině osmdesátých let celkové zdanění pracovní síly (daň z příjmu + odvody placené zaměstnavatelem + daň z obrátu)

dosáhlo úrovně 95 procent v Argentině, 90 procent v Peru a více než 60 procent v Brazílii, Mexiku a Ekvádoru.

- Podíl vybraných daní na HDP byl však celkem skromný – pouze 12,7 procenta v Argentině, 8,8 procenta v Peru a 9,3 procenta v Mexiku.

V rozmezí let 1985–1989 se průměrná mezní daň celosvětově snížila z 55,5 procenta na 46,7 procenta jako odraz snahy vlád zvýšit objem vybraných daní a snížit škodlivý účinek vysokých daňových sazeb. Přesto je v mnoha zemích sazba mezní daně pořád asi dvojnásobná oproti úrovni, jež maximalizuje vybraný objem. Zdá se, že téměř všechny země by mohly zvýšit objem vybraných daní, kdyby pokračovaly ve snižování daňových sazeb.

Některé vládní výdaje (např. do infrastruktury) mohou skutečně zlepšit ekonomickou efektivitu a stimulovat hospodář-

***Tato studie zkoumá vztah
mezi daňovými sazbami
a objemem vybraných
daní v mezinárodním
měřítku***

ský růst. Nad touto úrovní ale vyšší daně zdroje z privátního sektoru odčerpávají, podporují jejich plýtvání daňovými úniky a směřují tyto zdroje do méně produktivní sedé ekonomiky.

Tato studie zkoumá mezinárodní úroveň hospodářského růstu u 103 zemí v období let 1960 – 1980. Zjišťujeme, že:

- V průměru dosahují státy nejvyšší úroveň hospodářského růstu, když poměr daní na HDP nepřekročí 19,3 procenta.
- Hospodářský růst se blíží nule a následně pokračuje negativním směrem, jakmile daně převyšují 45 procent HDP.
- U jednotlivých daní jsou sazby maximalizující hospodářský růst následující: u daně z příjmů 11,9 procenta, u daně z obrátu 4,6 procenta a u daně z mezinárodního obchodu 9,4 procenta.

Státy, které se snaží zvýšit vládní příjmy na úkor hospodářského růstu, vystavují své občany formě dvojího zdanění. Poprvé platí lidé formou přímých daní a podruhé nižším životním standardem způsobeným nižším ekonomickým růstem. Například:

- Stát, jenž se rozhodne pro daňovou sazbu 43,2 procenta (aby maximalizoval daňový příjem) před sazbou 19,3 procenta (jež by maximalizovala hospodářský růst), bude čelit propadu tempa hospodářského růstu z 2,4 procenta na 0,4 procenta.
- Zátěž „růstové daně“ (způsobující nižší životní standard) překročí objem přímých daní během pouhých dvaceti let.
- Po čtyřiceti letech bude mít země, jež maximalizuje hospodářský růst téměř stejný příjem, jako země, jež maximalizuje daňový příjem. V prvním případě však budou občané mít více než trojnásobný čistý příjem.

Tyto výsledky mají silné důsledky na politiky. Prakticky každá země na světě by mohla zvýšit své vládní příjmy a hospodářský růst snížením nejvyšších sazeb mezních. Během doby rovnající se délce pracovního

života běžného občana budou země, které si vybraly daně stimulující hospodářský růst, dosahovat stejných vládních příjmů a jejich občané budou mít trojnásobný čistý příjem oproti zemím, které zavedou daňové sazby za účelem krátkodobé maximalizace vládních příjmů.

Úvod

Téměř všechny státy světa následovaly příkladu daňové reformy a snižování daní iniciovaných Reaganovou administrativou v USA a snížily své nejvyšší sazby mezní daně, nebo vyjádřily silný zájem tak učinit. Jeden výzkum² zjistil, že:

- V rozmezí let 1985 – 1989 snížilo své nejvyšší daňové sazby 55 z 86 států, zatímco pouze dvě země tyto sazby zvýšily.
- V průměru se v tomto pětiletém období nejvyšší sazba snížila z 55,5 procenta na 46,7 procenta u všech 86 zemí.

V posledních letech většina zemí snížila své nejvyšší daňové sazby. Tato studie poskytuje statistické důkazy o efektech daňových sazeb na vládní

příjmy a hospodářský růst. Klíčovými jsou zjištění, že snížením svých daňových sazeb by většina zemí mohla zvýšit svůj daňový příjem a že prakticky všechny země by mohly zvýšit tempo svého hospodářského růstu.

Vztah mezi daňovými sazbami a příjmy

Před rokem 1980 většina lidí (včetně většiny ekonomů) předpokládala, že když vláda zvýší daňové sazby, vybere od poplatníků více peněz. Reaganova daňová revoluce a empirické studie, jež ji následovaly, změnily v USA i jinde radikálně názory na daně.

Nyní víme, že vzrůst daňových sazeb může vést k celkově nižšímu výběru daní

***Státy, které se snaží
zvýšit vládní příjmy
na úkor
hospodářského růstu,
vystavují své občany
formě dvojího zdanění***

a naopak. Na příklad ve Spojených státech byl téměř vždy inverzní poměr mezi výší daňové sazby a množstvím vybraných daní u nejbohatších poplatníků:

- V letech 1921 – 1926 se snížila nejvyšší sazba ze 73 procent na 25 procent. Přestože daň pro ty, kteří vydělávaly více než 100 000 dolarů (roku 1929), byla nižší téměř o dvě třetiny, jejich podíl na celkovém federálním daňovém příjmu vzrostl z 28 procent na 51 procent.³
- V roce 1963, kdy nejvyšší sazba byla 91 procent, nejbohatších 5 procent poplatníků přispívalo na všechny vybrané daně podílem 35,6 procenta. V roce 1965, kdy se tato sazba snížila na 70 procent, stejných 5 procent poplatníků přispělo na všechny vybrané daně podílem 38,5 procenta.⁴
- Tento model se zopakoval v letech osmdesátých. Ačkoli nejvyšší sazba daně z příjmu byla snížena ze 70 procent na 28 procent (pro nejbohatší poplatníky), podíl daní vybraných od 1 procenta nejbohatších vzrostl z 18 procent v roce 1981 na více než 27 procent v roce 1988.⁵

A nejen to, tento model se nevztahuje jen na nejbohatší poplatníky. Podíl zaplacených daní se během poslední dekády zvýšil u každé vyšší příjmové skupiny, ačkoli daně byly sníženy. Podobně tomu bylo s téměř inverzním vztahem u daně z kapitálových výnosů a u příjmu z této daně⁶:

- V letech 1968 – 1978 rozšiřování daňových skupin způsobilo konstantní vzestup nejvyšší sazby daně z kapitálových příjmů. Přesto objem příjmů, které federální vláda vybrala z této daně, byl v roce 1970 téměř poloviční v porovnání s rokem 1968 a dosáhl úrovně roku 1968 až v roce 1976.
- Po snížení nejvyšší sazby daně z kapitálových výnosů v roce 1978 se objem daní vybraných z této daně federální vládou zvýšil z 9,1 miliardy dolarů v roce 1978 na 12,5 miliardy dolarů v roce 1980.

- Po snížení horní hranice této sazby v roce 1981 z 26,67 procenta na 20 procent následovalo zdvojnásobení výnosu z této daně během čtyř let z 12,7 miliardy dolarů v roce 1981 na 24,5 miliardy dolarů v roce 1985.

Proč se při změně daňových sazeb mění daňová základna

Dokonce i tam, kde je pozitivní poměr mezi daňovými sazbami a daňovými příjmy, se mění daňová základna, pokud se mění sazby. Na příklad u bohatých je patrná enormní rozvážlivost nad tím, jak, kdy a zda mají realizovat příjem. Při vysokých daních mohou svůj příjem realizovat formou nehmotných požitků nebo podnikatelských nákladů. Při vysokých daních lidé méně pracují, méně spoří a také méně investují.⁷

Vysoké daňové sazby ovlivňují daňovou základnu také u méně bohatých. Pokud jsou daňové sazby vysoké, lidé zvyšují svoji ekonomickou aktivitu na „podzemním“ nebo „černém“ trhu nebo „šedém“ sektoru ekonomiky, kde uniknou z oficiálního dohledu a nákladných vládních nařízení i vysokých daní.

Nejrozsáhlejší výzkum o šedé ekonomice byl proveden v Peru pracovníky Instituto Libertad y Democracia (Institut pro svobodu a demokracii) pod vedením Hernanda De Sota. Tento tým odhaduje, že:⁸

- Kolem 48 procent práceschopné populace je zapojeno do šedé ekonomiky.
- Šedá ekonomika zabírá asi 61 procent celkové pracovní doby a 38 procent peruánského HDP.

Šedá ekonomika je kvetoucí, tepající trh. Vyvinula se navzdory četným právním překážkám, s fakticky nulovým přístupem k úvěrům a bez zahraniční podpory. Dokáže montovat auta, vyrábět přesné nástroje, nábytek či opravovat autobusy. Lima je příkladem města, kde tento trh zabírá 90 procent oděvního průmyslu, 75 procent nábyt-

***Pokud se
nejvyšší daň sníží,
vládní příjmy téměř
vždy vzrostou***

kářského průmyslu, 60 procent stavebnictví a 95 procent veřejné dopravy.⁹

Peru není samo. Šedá ekonomika je obecným fenoménem napříč celým méně rozvinutým světem, ačkoli přesné odhady byly provedeny pouze v několika zemích. Při použití jiné metodologie než v Peru odhaduje argentinský Instituto de Estudios Contemporáneos (Institut srovnávacích studií), že 38,5 procenta argentinského HDP je tvořeno šedou ekonomikou a že zde má více než polovina argentinské praceschopné populace svoje hlavní zaměstnání.¹⁰

Stejně jako existují černé trhy v oblasti zboží a služeb, existují i černé trhy peněz. V Argentině vláda aktivně manipuluje se směnným kurzem, aby ovlivnila zahraniční obchod, domácí výrobu a své příjmy. Kontrola je tak extrémní, že se vyvinul enormní černý dolarový trh. I přesto, že několik Argentinců investuje v USA, Institut srovnávacích studií odhaduje, že:¹¹

- Celková hodnota všech amerických dolarů v Argentině odpovídá celkové hodnotě australské měny.
- Jinak řečeno, typický Argentinec má tolik dolarů, kolik jich má typický Australan.

Ve Venezuele odhadovali velikost šedé ekonomiky pracovníci Instituto de Libertad y Democracia (Institut pro svobodu a demokracii), kteří odhadují, že:¹²

- Podíl venezuelské šedé ekonomiky na neropném HDP vzrostl z méně než 3 procenta v roce 1973 na více než 20 procent v roce 1985.
- V současnosti zajišťuje šedá ekonomika příjem pro více než 42 procent domácí pracovní síly.

Obecně lze říci, že nejhorší daňový systém je takový, který uvaluje velmi vysoké sazby mezní daně a inkasuje malý daňový příjem. Vysoké mezní daně pustoší privátní ekonomický sektor, a jsou-li výběry daní nízké, vláda vydělá na škodě, kterou sama způsobila, velmi málo. Taková je přesně daňová struktura latinskoamerických zemí.

Argentina měla sazbu daně z příjmu 45 procent a daň na sociální pojištění ve výši 46 procent, přesto daňové příjmy tvořily pouze 3,5 procenta HDP.

Peru mělo daň z příjmu na úrovni 45 procent a odvody z výplaty ve výši 36 procent, přesto daňové příjmy tvořily pouze 1,1 procenta HDP.

Další zdroje¹³ uvádějí, že:

- „Většina latinskoamerických zemí zavedla vysokou mezní daň a inkasovala minimální příjem“
- V polovině osmdesátých let celkové zdanění pracovní síly (daň z příjmu + odvody placené zaměstnavatelem + daň z obratu) dosáhlo úrovně 95 procent v Argentině, 90 procent v Peru a více než 60 procent v Brazílii, Mexiku a Ekvádoru.
- Podíl vybraných daní na HDP byl však celkem skromný – pouze 12,7 procenta v Argentině, 8,8 procenta v Peru a 9,3 procenta v Mexiku.

Pokud budeme ignorovat daň z obratu a zaměříme se na zdanění pracovní síly, rozdíly se stanou ještě rapidnější:¹⁴

- Před daňovou reformou z roku 1989 měla Argentina sazbu daně z příjmu 45 procent a daň na sociální pojištění ve výši 46 procent, přesto daňové příjmy tvořily pouze 3,5 procenta HDP.
- Peru mělo daň z příjmu na úrovni 45 procenta a odvody z výplaty ve výši 36 procenta, přesto daňové příjmy tvořily pouze 1,1 procenta HDP.

V Latinské Americe není vysoká mezní daň jen doménou u bohatých. Platí též pro dělníky, jejichž příjmy jsou velice skromné. Například v mnoha jihoamerických zemích je mezní daň vyšší než 50 procenta z ročního příjmu již od úrovně 5 000 dolarů. Navíc uvalení vyšší mezní daně na nižší příjmy je fenoménem poslední doby. Například Mexiko dokonce před rokem 1961 nemělo progresivní daň z příjmu.¹⁵

V Latinské Americe se vysoké mezní daně vztahují na lidi se skromnými příjmy.

Nejhorší daňový systém je takový, který uvaluje velmi vysoké sazby mezní daně a inkasuje malý daňový příjem

Mezinárodní důkazy o daňových sazbách maximalizujících daňové příjmy.

Výše části příjmu odebraného daněmi se u všech států na světě radikálně liší. Na špičce je Švédsko, kde v roce 1982 činil objem daní na HDP 56,8 procenta. V Dánsku to bylo 50,8 procenta HDP. Nejnížší úroveň je mezi méně rozvinutými státy, které typicky vybraly mezi 15-22 procenty HDP. Tato studie poukazuje na vztah mezi výběrem daní a daňovými sazbami. (Celkové daně dělené HDP). Statistický odhad byl založen na datech ze vzorku 103 zemí v roce 1980.

- Průměrná mezinárodní daňová sazba maximalizující příjem je 43,2 procenta
- To znamená, že u daní vyšších než 43,2 procenta by vlády mohly vybrat více, pokud by daně snížily.

Odhad 43,2 procenta se vztahuje na celkovou daňovou zátěž uvalenou vládou. Pokud použijeme podobnou statistickou techniku, můžeme odhadnout objem maximalizující sazby pro každou daň zvlášť. V případě daně z příjmu je to 22,5 procenta. Pro daň z obrátu 12,5 procenta a pro obchodní daň 13,2 procenta. Pak by tedy stát, jenž chce maximalizovat daňový objem, měl nasadit tyto tři sazby. Odhady jsou založeny na průměrných daňových sazbách. Silně však implikují daň mezní. Obecně platí, že pokud je maximalizující sazba daně z příjmu na úrovni 22,5 procenta, pak to implikuje, že země se značně vyšší mezní daní z příjmu nejspíše mohou zvýšit své příjmy snížením těchto sazeb. Vláda, která chce maximalizovat výběr daní, by si vybrala tyto sazby.

Nejvyšší mezní sazby jsou značně vyšší, než náš odhad sazby, která maximalizuje příjem, i přesto, že většina zemí své nejvyšší sazby již snížila.

Daně a ekonomický růst

V principu mohou mít daně odváděné vládě jak pozitivní, tak negativní vliv na hospodářský růst. Hodnota ekonomických zdrojů a schopnost transformovat zdroje ve výstupy vzrůstá s úrovní ochrany majetku, s dostupností silnic a přístavů a s jistotou klidného vývoje. Daně jdoucí za tuto oblast mohou mít efekt negativní. V moderní době se mnoho soukromých statků a služeb poskytuje za státní peníze (zdravotní péče, bydlení atd.) a ve velké míře dochází k redistribuci přímých příjmů. Od určité úrovně zdanění jsou zdroje zaměstnané ve veřejném sektoru méně produktivní než v sektoru privátním a další zdroje unikají do šedé nebo podzemní ekonomiky. To snižuje hospodářský růst.

Většina méně rozvinutých zemí by dnes byla daleko bohatší, kdyby se aktivity z šedého sektoru prováděly v sektoru oficiálním. Trvající dualita ekonomického systému má vážné kontraproduktivní účinky na hospodářský růst. Obecně se na nejpro-

duktivnější investice nedostanou úvěry, celkové investice v ekonomice jsou nižší, nižší je i produktivita práce a díky pokřivenému systému lidé nemusí nést břímě nákladů, jež uvalují na druhé.

Důsledkem neadekvátního přístupu k úvěrům a absence ochrany vlastnických práv je v méně rozvinutých zemích podkapitalizovanost podniků z šedé sféry, jejich malost, díky které nemohou využít sdílení nákladů, a proto i menší výkonnost. Výzkumníci z Peru například odhadují, že produktivita práce je v šedé ekonomice asi třetinová v porovnání se sektorem oficiálním.

Tento náález indikuje, že pokud by šedá ekonomika Peru byla legalizována, ekonomický přínos pro stát by byl obrovský. Rozhodným způsobem by vzrostla produktivita práce a následně i objem vyprodukovaného zboží a služeb. Podle názoru Institutu pro svobodu a demokracii v Limě:

***Dánsko, Nizozemí,
Norsko a Švédsko by
vybraly vyšší objem
při nižších sazbách***

- Pokud by se zvýšila produktivita práce šedého sektoru na úroveň sektoru oficiálního, peruánský HDP by vzrostl o 54 procent.
- Časem by se meziroční růst HDP v Peru zvedl až o 200 procent.

V této studii odkazujeme na odhad vztahu mezi daňovými sazbami a hospodářským růstem. Hospodářský růst měříme složenou mírou růstu u reálného HDP na hlavu v letech 1960-1980. Daňovými sazbami se rozumí průměrné daňové sazby roku 1980.

- Většina zemí dosáhne nejvyššího tempa růstu, pokud daně nepřesáhnou 19,3 procenta HDP.
- Dále, hospodářský růst je nulový u sazeb kolem 45 procent HDP a negativní u sazeb vyšších.

Odhadovaná míra ve výši 19,3 procenta se týká celkové daňové zátěže. Při použití podobného postupu můžeme odhadnout výši sazeb pro tři separátní typy daní, jež by maximalizovaly růst. U daně z příjmu by to bylo 11,9 procenta, pro daň z obrátu 4,6 procenta a daň z obchodu 9,4 procenta.

Těžko si lze představit užitečné veřejné projekty, které stojí více než 19 procent HDP.

Výpočet růstové daně

Jelikož daňové sazby maximalizující objem vybraných daní rozhodujícím způsobem převyšují sazby maximalizující růst, vlády mají sklon jít na úroveň, která redukuje potenciální budoucí příjem vlastních občanů. Na základě empirických odhadů této studie tedy jakýkoli veřejný sektor spotřebovávající více než 19 procent HDP uvaluje na své občany „růstovou daň“.

Představme si hypotetickou zemi s reálným příjmem na hlavu 1 500 dolarů – celosvětovým průměrem z roku 1980. Pokud stát zavede daňovou sazbu 19,3 procenta, dosáhne ročního růstu HDP 2,4 procenta. Zdaněný (čistý) reálný příjem bude v roce 1980 činit na hlavu 1 211 dolarů. před maximalizací daňových odvodů.

Pokud však stát zavede daňovou sazbu 43,2 procenta, která maximalizuje daňový příjem, dosáhne růst HDP 0,4 procenta. Za předpokladu, že všechny ostatní relevantní faktory se během doby nezmění, do roku 2000 přinese politika nízkých daní hrubý příjem na hlavu 2 396 dolarů (v cenách roku 1980) a zdaněný (čistý) příjem 1 934 dolarů. V kontrastu s tím politika vysoké daně přinese hrubý příjem na hlavu 1 618 dolarů a čistý příjem 919 dolarů. Pokud stát zkouší maximalizovat daňový příjem, lidé platí „růstovou daň“ – mající odraz v nižší životní úrovni.

Srovnáme bohatství občanů tohoto hypotetického státu při zavedení dvou různých daňových politik:

- U vyšší daně lidé platí nejen téměř 700 dolarů na daních v roce 2000, ale také trátí na svém příjmu 778 dolarů díky vlivu daní na hospodářský růst.

- Tito občané ve skutečnosti platí přímou daň 700 dolarů + růstovou daň 778 dolarů; celková daň je 1 477 dolarů z 1 618 dolarů, tedy 91 procent!

- Do roku 2020 budou mít lidé s nižšími daněmi

tříkrát vyšší čistý příjem a stát vybere téměř stejnou sumu na daních, jako by vybral u vyšší sazby.

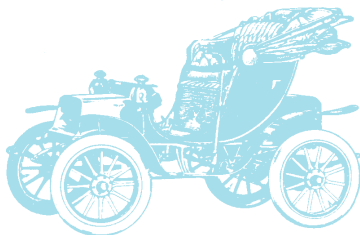
Závěr

Díky institucionálním rozdílům mezi státy mohou existovat i rozdíly v tom, jak daně ovlivňují soukromý sektor. Statistické výsledky prezentované touto studií však přináší přesvědčivý důkaz, že většina států způsobuje vysokými daněmi svým ekonomikám značné škody.

Státy, kde vlády konzumují více než 43 procent HDP ve formě daní, by snížením sazeb mohly vybrat více. Navíc daně ve výši kolem 43 procent mají kdekoli na světě devastující efekt na hospodářský růst. Těžko si lze představit užitečné veřejné projekty, které stojí více než 19 procent HDP.

Státy, které limitují velikost veřejného sektoru na tuto úroveň, mají největší šance těžit se z vysokého ekonomického růstu. Navíc z dlouhodobého hlediska se podpo-

ra hospodářskému růstu odrazí ve vyšším objemu vybraných daní, než snaha vybrat co nejvíce na daních každý rok.



¹ Gerald W. Scully je Senior Fellow v National Center for Policy Analysis a Bradley Fellow v Heritage Foundation, přeloženo z originálu „Taxe Rates, Tax Revenues and Economic Growth“ in NCPA Policy Report No. 98, March 1991.

² Statistika sestavená Brucem Barlettem vycházející z informací Daňového průvodce od Price Waterhouse a Coopers & Lybrand. Wall Street Journal, 29. srpen 1989.

³ Výpočty Jamese Gwartneyho a Richarda Stroupa. Reprodukované v díle Yalea Brozena „Cost of Bad Government“, National Center for Policy Analysis, NCPA Policy Report No 122, srpen 1986

⁴ tamtéž

⁵ Internal Revenue Service, Statistics of Income Bulletin, Jaro 1990, Washington, DC, 1990, str. 15 - 25

⁶ Podle dat Ministerstva financí USA otištěných v díle Ronalda Utta „Capital Gains Taxation: The Evidence Calls for a Reduction in Rates“, Heritage Foundation Background, No 704, 2. května 1989, tabulka 3, str. 10. Pro vysvětlení proč snížení daně z kapitálových výnosů téměř vždy způsobí nárůst příjmů z této daně viz dílo Aldona Robbinse a Garryho Robbinse „Taxing Capital Gains“, National Center for Policy Analysis, NCPA Policy Report No 143, říjen 1989

⁷ viz Lawrence Lindsey, The Growth Experiment (New York: Basic Books, 1990)

⁸ Hernando De Soto „The Role of the Informal Economy in Peru“ v díle Johna Goodmana a Ramona Marotz-Badena „Fighting the War of Ideas in Latin America (Dallas, Texas: National Center for Policy Analysis, 1990) str. 21. Viz též De Soto, „The Other Path (New York: Harper&Row, 1989).

⁹ De Soto, „The Role of the Informal Economy in Peru“, str. 23-25.

¹⁰ Goodman a Marotz-Baden, „Editors, Introduction“, Fighting the War of Ideas, str.117.

¹¹ tamtéž

¹² Jesus E. Rodriguez, „Marketing Ideas in Venezuela“, v Goodman a Marotz-Baden, „Fighting the War of Ideas“, str. 52.

¹³ Alan Reynolds, „The Case for Radical Tax Reform in Latin America“ v Goodman a Marotz-Baden, „Fighting the War of Ideas“, str. 234-239

¹⁴ tamtéž

¹⁵ tamtéž

Struktura daňové zátěže v zemích OECD (1995)

	Vybrané daně (% HDP)	Struktura vybraných daní (%)				
		Daně z osobních příjmů	Daně z příjmů podniků	Důchodová daň*	Daň ze zboží a služeb**	Jiné daně
Dánsko	51,3	53,7	4,1	3,1	32,4	6,6
Švédsko	49,7	25,3	6,1	18,4	24,3	5,8
Belgie	46,5	31,5	6,7	31,0	25,9	4,9
Finsko	46,5	34,8	5,3	26,5	29,7	3,7
Francie	44,5	13,9	3,7	39,9	27,3	15,2
ČR	44,3	12,4	12,3	36,1	33,1	6,2
Lucembursko	44,0	21,3	17,5	23,0	27,1	11,0
Nizozemí	44,0	18,9	7,5	33,8	27,4	12,4
Polsko	42,7	22,9	7,7	30,4	35,2	3,7
Rakousko	42,4	20,9	3,7	33,2	27,7	14,6
Norsko	41,5	25,9	9,2	22,0	38,6	4,3
Řecko	41,4	11,8	6,2	30,2	40,5	11,2
Itálie	41,3	26,2	8,7	27,6	27,3	10,3
Maďarsko	39,2	16,7	4,8	26,8	44,9	6,9
Německo	39,2	27,3	2,8	37,1	27,8	5,1
Nový Zéland	38,2	44,2	12,0	0,0	33,3	10,5
Kanada	37,2	37,3	8,1	16,5	25,5	12,6
Velká Británie	35,3	27,4	9,5	17,0	34,7	11,4
Španělsko	34,0	23,8	5,5	31,3	28,7	10,8
Švýcarsko	33,9	31,5	5,7	23,5	18,5	20,8
Irsko	33,8	30,7	8,5	13,7	40,7	6,5
Portugalsko	33,8	18,0	8,0	25,5	43,5	4,9
Island	31,2	31,1	3,0	8,1	48,8	9,0
Austrálie	30,7	40,6	14,7	0,0	29,2	15,5
Japonsko	28,5	21,4	15,2	32,7	15,1	15,5
USA	27,9	36,3	9,4	23,8	17,9	12,5
Turecko	22,5	21,6	6,7	11,0	37,6	23,1
Korea	22,3	18,9	12,2	8,0	42,6	18,3
Průměr EU	41,8	26,4	6,9	26,7	31,0	9,0
Průměr OECD	37,4	27,0	8,0	22,1	32,4	10,4

Zdroj: OECD

* V ČR sociální pojištění

** Spotřební daně, DPH a daně z obratu

Nezastupitelnost ochrany vlastnických práv*

LUBOMÍR LÍZAL

Cílem jakékoli ekonomické transformace je vyšší blahobyt celé společnosti i jejích členů. Pro dosažení tohoto cíle a samozřejmě též ekonomického růstu je nezbytná optimální, tedy efektivní alokace zdrojů, které má společnost k dispozici. Ekonomové vesměs tvrdí, že právě soukromé vlastnictví je zárukou efektivní alokace zdrojů a je nezbytnou podmínkou pro dosažení maximální efektivity a hospodářského rozkvětu. Na stavu našeho hospodářství se bohužel negativně projevilo časté a naprosto mylné zjednodušení, že jde o podmínku jedinou a postačující pro prosperitu ekonomiky. Ve skutečnosti existuje ještě řada dalších podmínek nezbytných pro efektivní alokaci. Mým cílem je ukázat, že samotné soukromé vlastnictví je pouze podmínka nutná¹, nikoli však postačující pro garantování efektivity.

Výchozí idea, na základě které se dokazuje výhodnost jasně definovaných vlastnických práv a soukromého vlastnictví, je poměrně jednoduchá úvaha. Z čistě ekonomického hlediska je hodnota zdroje, který vlastníme, dána jeho možností vytvářet další hodnoty (užitek), zjednodušeně zisk. Ponechme stranou subjektivní ohodnocení zdrojů a soustředme se na zjednodušený případ, kdy hodnotu budeme chápat pouze v ekonomickém, tedy směnném smyslu.

Vyhnete se tím problému cena versus hodnota, který není podstatný pro tuto úvahu. Navíc tento problém nebude nikdy vyřešen, neboť patrně neexistuje přímá metoda jak porovnávat potřeby dvou různých je-
dinců.

***Hospodářský růst
je podmíněn
efektivním využitím
dostupných zdrojů***

Pro vlastníka má zdroj hodnotu, která odpovídá všem jeho budoucím ziskům. Pokud však někdo jiný zná výhodnější způsob použití, který vytváří

vyšší hodnoty (zisky), nabídne cenu vyšší, než na kolik si zdroj cení současný majitel a sám ho použije novým, výhodnějším způsobem. Jinými slovy, alokace zdrojů se provádí jistou formou aukce, kdy ten, kdo zná nejefektivnější využití zdroje, je ochoten za něj poskytnout nejvyšší protihodnotu a využít ho právě tím nejlepším dosažitelným způsobem. Hodnota zdroje proto odpovídá hodnotě práv plynoucích z jeho vlastnictví. Již zde je další podmínka pro efektivní alokaci zdroje - musí být umožněna jeho směna a převod do vlastnictví toho, kdo je schopen ho lépe využít. Navíc je takovéto uskutečnění převodu vlastnictví možné bez dalších nákladů.

Každý má svou představu, co vlastnictví znamená. Takovéto individuální představy mohou být velmi rozdílné, a proto bych rád krátce charakterizoval samotné vlastnictví z pohledu ekonomické vědy. Zároveň z této charakteristiky vlastnictví jako takového

bude zřejmé, že pojem vlastnit v sobě obsahuje některé další implicitní předpoklady, které jsou svázány s pojmem efektivní alokace.

Podstata podniku a řízení výroby

Abychom lépe pochopili podstatu firmy, jejího vlastnictví a procesu výroby, měli bychom se zamyslet, čím jsou podnik, výroba a jejich vlastnictví charakterizovány, a to pokud možno s nejvyšší mírou abstrakce, která dokáže smazat subjektivní rozdíly v chápání pojmů. Vstupem či zdrojem se označuje jakýkoliv možný výrobní faktor, například práce, finanční nebo hmotný kapitál či duševní práva.

Ekonomický subjekt, který se skládá z několika kooperujících vlastníků vstupů, bude lépe využívat komparativních výhod jednotlivých zdrojů v takové míře, v jaké je schopen sladit výši odměn s produktivitou. Pro efektivní využití zdrojů jsou proto od ekonomického subjektu – organizace potřebné dvě klíčové činnosti: měření a řízení produktivity vstupů a měření a řízení odměn.

Protože mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem nebo akcionáři, společníky a ostatními vlastníky vstupů není vždy kontrakt, který by je vázal v budoucnosti, tak podstatou firmy zcela jistě není dlouhodobost těchto vztahů, i když ji v praxi velmi často pozorujeme. Podstatou firmy jsou výnosy ze současného použití více zdrojů zároveň. Můžeme proto zavést označení ze sportovní terminologie – tým.

Týmová produkce

Přepokládejme, že máme možnost kombinovat několik výrobních vstupů s různými vlastníky. Pokud je přínos ze spolupráce členů vyšší než náklady na organizaci

a zavedení disciplíny mezi nimi, pak je přirozené sestavit tým, neboli firmu.

Týmovou produkcí rozumíme situaci, kdy je použito několik zdrojů (vstupů). Výsledný produkt není pouhou sumou oddělitelných produktů jednotlivých použitých zdrojů, existují výnosy ze současného užití více zdrojů a přitom ne všechny zdroje patří jediné osobě (vlastníku).

Každému z týmu by měla náležet odměna, která odpovídá jeho přínosu k celkovému produktu, podobně jako jsou hráči týmu na hřišti odměňováni podle svých výkonů. Avšak sledování výkonnosti (či přínosu) jednotlivých zdrojů není bez nákladů a vyžaduje jisté výdaje na samotné sledování. V případě obtížné pozorovatelnosti jsou náklady na sledování vysoké. Každý člen týmu bude mít větší tendenci pracovat neefektivněji než v situaci, kdy pracuje samostatně sám na sebe nebo když je jeho vý-

stup (a pracovní nasazení ve prospěch týmu) lehce pozorovatelný. Vždyť v případě poskytnutí lidské práce je zájem jak o vyšší odměnu, tak o více volného času a menší pracovní

úsilí. Co tedy vede k disciplíně?

Prvním faktorem monitorujícím výkonnost členů týmu je konkurence. Nečlenové týmu, kteří jsou vlastníky stejných zdrojů, mohou nahradit méně výkonné stávající členy výměnou buď za menší podíl na celkovém přínosu z kooperace či naopak mohou za stejnou odměnu při vyšší výkonnosti nahradit stávajícího člena. Plná a efektivní kontrola nemůže být individuální soutěží dosažena ze dvou ryze praktických důvodů.

Za prvé, takováto soutěž by musela být perfektní – tím rozumíme plně transparentní a dokonalá – všichni potenciální členové by museli znát málo výkonné členy týmu či úzká místa kooperace bez jakýchkoli vlastních nákladů na získání této znalosti. Ale jak již bylo řečeno, získání takovéto informace vyžaduje detailní pozorování všech členů týmu i procesu výroby a je tedy velmi nákladné. Navíc pro vnějšího pozo-

Podstatou podniku je existence výnosů ze současného užití více zdrojů

rovatele jsou takovéto detaily mnohem hůře přístupné. A za druhé, pokud abstrahujeme od těchto detekčních nákladů, nový člen sice musí nabídnout buď vyšší produktivitu nebo požadovat nižší odměnu, ovšem nedojde k odstranění motivačních konfliktů. I jeho zájem pro efektivní nasazení bude ovlivněn stejnými faktory jako předcházejícího člena. Na člena týmu nikdy plně nedopadne pokles výkonnosti celku v důsledku jeho zahálky, vždy zde bude jisté pokušení být tím, kdo se veze na práci druhých.

Podstatou vlastnictví je právo

Obecně používanou metodou, jak zajistit monitorování jednotlivých členů týmu, je ustanovit jakéhosi „hlídače“. Ovšem pak vyvstává klasický problém: Kdo bude hlídat hlídače? Jednou z možností je opět konkurence, tentokrát mezi hlídači, avšak její možnosti jsou stejně omezené jako v případě konkurence mezi členy a nečleny týmu. Pokud však vlastníci jednotlivých zdrojů souhlasí s tím, že „hlídačova“ odměna bude zbytek (v literatuře označovaný termínem residuum) po naplnění předem stanovené produkční kvóty, pak hlídač bude motivován k vyšším výkonům, neboť čím více neefektivity bude schopen eliminovat, tím vyšší bude jeho odměna. Aby však měl dobrý přehled, musí tento náš specialista hlídat celý tým a mít nárok na residua z veškeré odstraněné neefektivity celého týmu. Tím získá produkční residua právě ve výši redukce neefektivity, nebo chcete-li, zvýšení produktivity, které je schopen docílit. Jeho odměna závisí nejen na ceně vstupů, které odsouhlasil zaplatit, ale též na pozorování výkonnosti vstupů a odstraňování neefektivit v jejich použití.²

Aby mohl takovýto „hlídač“ skutečně docílit disciplíny v týmu, musí mít právo revidovat kontrakty a pobídky jednotlivých individuálních členů týmu. To vše bez nutnosti vždy provést nové sestavení celého

týmu nebo modifikace ostatních, již existujících kontraktů. Samozřejmě, že každý člen týmu se může rozhodnout, zda on sám v něm zůstane či nikoliv, ale jen hlídač má právo rozhodovat o jiných členech týmu a případně měnit jeho skladbu, velikost nebo prodat svou pozici hlídače. Ale právě fakt, že hlídač má právo:

- na zbytkovou produkci,
- pozorovat a kontrolovat produktivitu vstupů,
- (centrálně) kontrahovat všechny vstupy - tedy uzavírat smlouvy,
- měnit sestavu týmu,
- a prodat tato svá práva, definuje vlastnictví firmy v klasickém pojetí. Navíc, právě tato práva vedou k plné eliminaci jakékoliv neefektivity lépe než jakékoliv jiné uspořádání kontraktů.

Vlastnictví podniku tedy není nic jiného než souhrn uvedených práv. Pokud je kterýkoliv z těchto práv omezeno nebo dokonce chybí, premisa o efektivnosti soukromého vlastnictví neplatí. Není totiž splněn některý z nutných předpokladů, z kterých vychází formální dů-

kaz jeho efektivity tak, jak byl nastíněn v úvodu.

Pokud přijmeme předchozí princip vlastnictví, tak klasická firma je charakterizována současným užitím několika vstupů, existencí několika vlastníků vstupů a existencí centrálního kontraktora všech vstupů, který má právo revidovat na sobě nezávisle všechny kontrakty a který má nárok na produkční residua a též má právo prodat svá kontrakční a residuální práva. Tato charakteristika platí pro jakýkoli typ podniku.

Je rozdrobené vlastnictví horší než státní?

Existují různé formy organizace-podniku. Každá má trochu jinou stavbu a systém odměn právě s ohledem na strukturu vlastnictví a charakter jednotlivých vstupů, od pouhého partnerství několika osob či živ-

***Vlastnictví je nedělitelný
souhrn práv***

nostníků, přes družstva a společnosti s ručením omezeným či neziskové organizace až po velké akciové společnosti. Posledně jmenované akciové společnosti, zejména s velkým počtem vlastníků, si zaslouží bližší pozornost.

Pokud by se každý akcionář, tedy vlastník vloženého počátečního (zpravidla finančního) kapitálu měl přímo účastnit řízení společnosti, znamenalo by to jednak obrovské byrokratické náklady na funkci tohoto řídicího a rozhodovacího aparátu, jednak by jednotliví vlastníci měli tendenci rozhodovat bez pracného získávání podkladových informací pro každé, jakkoli důležité rozhodnutí. Vždyť negativní důsledky špatného rozhodnutí neponesou sami, ale rozmělní se mezi ostatní akcionáře. Jedná se opět o typický problém vedení se s kolektivem. Existuje tedy rozdíl v efektivitě mezi akciovými společnostmi a státem řízenými organizacemi?

Efektivního řízení společnosti pro většinu rozhodnutí lze dosáhnout transferem rozhodovacího práva malé skupině lidí (manažerů), ti pak rozhodují o kontraktaci a správě vstupů. Samotní vlastníci si nechávají právo revidovat účast jednotlivých manažerů v týmu a též právo rozhodovat v záležitostech, které mění strukturu korporace a případně vedou k jejímu zániku.

Na rozdíl od přímé kontroly manažerů, která je dobře proveditelná při malém počtu vlastníků, se mohou akcionáři pomocí volného prodeje akcií, třeba právě na kapitálovém trhu, vyvázat z ekonomické strategie vedení společnosti, s kterou nesouhlasí. Jinou možnost vlastně ani nemají. Kapitálový trh v tomto případě funguje jako kontinuální hlasovací mechanismus o politice firmy.

Překvapivě není ani tak důležitý rozptyl vlastnictví, ale frekvence, s jakou lze docílit změny managementu, pokud majorita vlastníků nesouhlasí se současným vedením. Firmy s několika vlastníky de facto neustále rozhodují, zda si manažera pone-

chat či nikoliv. Společnosti s rozptýleným vlastnictvím mají více omezenou možnost změny managementu a problémem je právě pravděpodobnost výměny při nesouhlasu majority akcionářů. Nefunkčnost kapitálových trhů velmi snižuje pravděpodobnost akce vedoucí k výměně vedení - akcionáři nemají šanci dát najevo svůj nesouhlas alespoň prodejem svého podílu. Mimochodem, toto je jeden z důvodů, proč bývá část manažerského platu svázána s vývojem cen akcií firmy na burze.

U státního vlastnictví nejen naprosto chybí právě popsaná zpětná vazba, ale neexistuje zde onen „hlídač“, který by měl veškerá vlastnická práva. Chybí mu zejména právo na residua a též nečelí konkurenci jiných, potencionálních hlídačů - vlastníků. Právě absence těchto práv je jádrem důkazu neefektivity státního vlastnictví. Je proto podivné, že stejná logika je, a to nejen u nás, zcela ignorována, pokud se jedná o základní rys ekonomiky jako celku a problém transformace.

Efektivita řízení závisí na možnosti výměny managementu

Efektivní alokace a vlastnictví

Jak je vidět z této jednoduché úvahy, pro dosažení efektivity při alokaci zdrojů je při existenci jejich soukromého vlastnictví nezbytné splnění alespoň dvou dalších podmínek. Tou první je konkurence, tou druhou je pak existence takového ekonomického a právního prostředí, v němž je možné bezpečně, rychle a levně provést směnu; prostředí, kde nejsou omezena vlastnická práva, neboli souhrnně řečeno, správná institucionální infrastruktura.

Špatná či nedostatečná institucionální infrastruktura vede k ekonomickému poklesu nebo neefektivitám. Potlačuje konkurenci a vznikají dodatečné náklady, což vede ke zbytečným ztrátám a zpomalení rozvoje celé společnosti.

Jak ekonomové chápou a případně analyzují vliv prostředí na efektivitu, tedy jak je možné zjistit, do jaké míry nesprávná

institucionální infrastruktura způsobuje pokles efektivity hospodářské činnosti? V kostce lze převést reálnou situaci do teoretických modelů pomocí definice různých nákladů spojených s ekonomickou činností. Tyto náklady lze rozdělit do tří kategorií. Tyto kategorie nákladů nejsou navzájem vylučné, zpravidla jsou všechny druhy přítomny v určité míře, spíše záleží na úhlu pohledu:

1. *Nejistota.* Zde se nejedná o riziko, ale o možné změny v ekonomice, proti kterým se nelze pojistit. Rozdíl mezi rizikem a nejistotou nejlépe osvětlí jednoduchý příklad. Změna směnného kurzu je riziko, neboť proti nepříznivému vývoji se lze pojistit formou opcí (tzv. hedging).⁴ Naproti tomu problémy spojené s vlastnickými právy nedokonalou legislativou či nepředvídatelné změny v právním řádu způsobují vyšší míru nejistoty. Potřebujeme pak větší množství manažerů a právníků pro snížení míry nejistoty, tedy máme vyšší náklady a složitý, neefektivní aparát.

2. *Institucionální náklady.* Sem patří zejména výtežnost rent a s nimi spojený lobbying a též rozdíly způsobené existencí či neexistencí formálního či neformálního (černého) trhu.

3. *Transakční náklady.* Zde je třeba uvést zejména náklady, které jsou nezbytné pro samotné uskutečnění směny, například bankovní poplatky, náklady na dopravu a podobně.

Prvé dva uvedené typy nákladů lze téměř vždy teoreticky modelovat jako transakční, s kterými se proto setkáváme v literatuře nejčastěji. První dvě kategorie nákladů jsou pak mylně opomíjeny a může vzniknout nesprávný dojem, že vlastně ani neexistují. Rozdíl mezi skutečnými transakcemi a institucionálními náklady bychom měli chápat tak, že institucionální jsou takové náklady, které lze plně eliminovat právě existencí správné institucionální infrastruktury.

Typickým příkladem jsou obchodní spory v České republice. Pokud je špatná vy-

mahatelnost práva, musí se firmy chovat tak, aby utrpěly co nejmenší ztráty, pokud druhá strana nedodržuje smlouvu - zejména použitím tolik zatracované platby v hotovosti při převzetí zboží. Samotná platba v hotovosti je sice transakčním nákladem, protože vyžaduje dodatečné náklady na ozbrojený doprovod, dohodnutí osobní schůzky a hlavně volné finanční prostředky. Avšak nutnost jejího uskutečnění pouze v důsledku špatné funkce (státních, soudních a finančních) institucí ji řadí právě do kategorie institucionálních nákladů.

Důležitost ochrany vlastnických práv nejlépe ilustruje vývoj v oblasti kapitálových trhů. V České republice se pokus o vytvoření lidového kapitalismu kupónovou metodou vrátil jako bumerang. Vláda iniciovala vytvoření kapitálového trhu, který názorně ukázal, že soukromé vyhledávání rent může být mnohem destruktivnější než tolik obávané veřejné. Kapitálový trh

stejně tak nedokázal splnit svou nejzákladnější funkci - vyhledávání a alokaci nových zdrojů a monitorování podniků.

Neregulovaný kapitálový

trh vlastně pracuje tak, že některým hráčům dá de facto vlastnická práva, i když de iure tato práva vlastní někdo jiný. Regulace kapitálového trhu musí spočívat pouze v rovné ochraně vlastnických práv akcionářů, neboť pouze takovýto trh může pracovat jako onen zmíněný kontinuální hlasovací mechanismus. Rozdíl mezi kapitálovým trhem chránícím všechny vlastníky stejným způsobem bez výjimky a trhem, kde lze beztrestně poškozovat jiné akcionáře, je stejný jako rozdíl mezi demokracií a diktaturou. Regulace kapitálových trhů a potažmo celé ekonomiky musí vycházet ze stejného filosofického principu, jakého používá moderní demokracie: Práva jednotlivce končí pouze tam, kde začínají stejná práva druhých.

Proto se také kupónová privatizace nestala základem tržní ekonomiky. Zcizení práv nebo jejich zneužití, kterému není omezeno institucionální infrastrukturou, se

***Pokus o vytvoření
lidového kapitalismu
se vrátil jako bumerang***

tak rovná popření principu soukromého vlastnictví se všemi negativními důsledky pro efektivitu. Jak veřejnost tak vláda si teď patrně mnohem více uvědomují nezbytnost vytvoření institucionální infrastruktury, bohužel však často dochází k zaměňování příčin s důsledky.

Privatizace versus konkurence

Jak bylo řečeno v úvodu, hlavním cílem jakékoli hospodářské reformy je rychlejší, trvalejší a stabilnější hospodářský růst a zlepšení životních standardů. V mnoha případech však privatizace a liberalizace nevedla k nižším cenám a větší konkurenci, a to nejen u nás. Typickým příkladem jsou telekomunikace. Privatizace vedla ke vzrůstu cen a k redukci přístupnosti Internetu - tedy k omezení schopnosti země využít telekomunikačního rozmachu. Pozor, toto není o České republice, ale zkušenost jedné západoafrické země. Podobnost čistě náhodná?

Pro někoho může být překvapení, že problémy transformace postsocialistických ekonomik jsou v mnoha ohledech podobné problémům ekonomik třetího světa. Logika právních a institucionálních systémů diktatury je však velmi podobná, vždy má de facto nějaká skupina více práv než skupina jiná.

Proto se pak musíme nutně zamyslet nad Washingtonským konsensem,⁵ který je intelektuálním základem většiny současných ekonomických reforem. Jeho téměř výlučný důraz na roli soukromého vlastnictví je varovným mementem. Zatímco liberalizace a privatizace jsou důležité pro dosažení efektivity, neméně je konkurence. Ve skutečnosti standardní model tržní ekonomiky vychází sice ze soukromého vlastnictví, ovšem vyžaduje konkurenční prostředí a mlčky předpokládá plnou ochranu veškerých vlastnických práv a bezproblémové

uskutečnění jakékoliv obchodní transakce, tedy funkční institucionální infrastrukturu.

Institucionální zázemí je základ

Paradoxně hlavním důvodem našich současných problémů není příliš velká vláda (v širším slova smyslu), ale naopak příliš malá - nebo lépe řečeno, vláda neplnící některé z funkcí, které jsou pouze v její kompetenci a které jsou jedním z důvodů existence státu a vlády.

Ovšem dodatečné regulace, povolení, podpory nebo jiné metody státních zásahů, které neodstraňují podstatu problému, a proto nevedou k ochraně práv definujících vlastnictví a k ochraně konkurence, tak nemohou způsobit zlepšení ekonomického klimatu a změnu „blbé nálady“ v naší zemi. Jejich jediným efektem bude enormní vzrůst institucionálních nákladů a snižování beztak nízké efektivity.

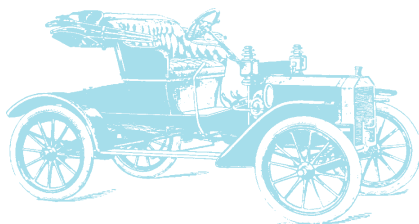
Neschopnost vytvořit institucionální infrastrukturu - včetně té právní a finanční - tak nezbytnou pro transformaci, je jednou

***Efektivita
soukromého vlastnictví
závisí na konkurenci
a správné institucionální
infrastruktuře***

z hlavních příčin neúspěchu reformy v zemích bývalého SSSR a částečně i u nás. A naopak, zcela otevřený polský odklon od Washingtonského konsensu ve prospěch prvotní institucionální reformy s důrazem na konkurenci před privatizací, a to bez popření některých základních ideí, je zřejmým základem zdravější ekonomiky u našich sousedů. Zde lze jen souhlasit s kritikou adresovanou MMF a Světové bance. Tyto instituce v počátcích transformace oceňovaly pouze zavedení soukromého vlastnictví a zcela stranou zůstalo splnění nutných předpokladů, bez kterých je právě pozitivní role soukromého vlastnictví zvyšující efektivitu pouhou iluzí, ne-li škodlivým jevem. Poznání je o to smutnější, že ekonomická věda měla dobře definované základy teorie vlastnictví již v šedesátých letech tohoto století.

Literatura

- Alchian, Armen and Harold Demsetz (1972): Production, Information Costs and Economic Organization. *American Economic Review*, 62(5), 777-795.
- Bonin, John (1976): On the design of Managerial Incentive Structures in a Decentralized Environment. *American Economic Review*, 66(4), 682-687.
- Boycko, Maxim, Andrei Shleifer and Robert Vishny (1994): Voucher Privatization. *Journal of Financial Economics*, 35(2), 249-266.
- Furubotn, Erik and Svetozar Pejovich (1972) Property Rights and Economic Theory: A Survey of Recent Literature. *Journal of Economic Literature*, 1137-1162.
- Grossman, Sanford and Oliver Hart (1986): The Costs and Benefits of Ownership: A Theory of Vertical and Lateral Integration, *Journal of Political Economy*, 94(4), 691-719.
- Hart, Oliver and John Moore (1990): Property Rights and the Nature of the Firm. *Journal of Political Economy*, 98(6), 1119-1158.



* Tento článek je založen na autorově přednášce pro Transparency International z prosince 1998.

¹ Nutnost podmínky je nutné chápat tak, že mohou existovat taková uspořádání ve společnosti, kdy i bez soukromého vlastnictví dosahuje ekonomika vyšší efektivity než s ním. Porovnání průběhu reformy České republiky a Polska a jejich dlouhodobých výsledků může sloužit jako názorný příklad. Proto je vhodné spíše hovořit o vhodnosti soukromého vlastnictví při správných společenských podmínkách.

² Právě toto řízení jednotlivých vstupů je metodou měření mezí produktivity jednotlivých členů týmu a v teorii pak vede ke známé rovnosti mezních nákladů a výnosů.

³ Neziskové organizace mají omezení v právech jak nakládat s produkčními residuály. Termín „neziskové“ znamená vlastně pro vlastníka nemožnost tvorby zisku - odčerpání produkčních residuálů.

⁴ Obvyklé spojení typu „nejistota ve vývoji kursu koruny“ je proto zavádějící, správná formulace je typu „rizika vyplývající ze změny kursu koruny“.

⁵ Washingtonský konsensus je označení pro základní ideová doporučení Mezinárodního měnového fondu a Světové banky pro rozvojové a transformující se ekonomiky, tak jak byly doporučovány počátkem devadesátých let.

Jedovatý lektvar pro americká města ISTEA

RANDAL O'TOOLE¹ (PŘELOŽIL LADISLAV MOŽNÝ)

Úvod

Jak zastánci tak kritici Zákona o efektivní kombinované povrchové dopravě z roku 1991 (v angličtině ISTEA, vyslovuje se „ice-tea“, tedy ledový čaj), který bude znovu projednáván v roce 1998, tvrdí, že spor je veden mezi zastánci dálnic a obhájci hromadné dopravy. Tak tomu ale není – konflikt je mezi mobilitou a imobilitou.

Před dvěma stoletími si jen málo Američanů trouflo dále než několik mil od svého domova. Před sto lety bylo cestování na vzdálenost delší než několik stovek mil řídké. Dnešní Američané běžně cestují desítky tisíc kilometrů ročně. Ačkoliv mnoho delších cest se uskutečňuje letecky, na střední a krátkou vzdálenost jich je většina realizována autem. Tato mobilita je předmětem útoku zastánců ISTEA.

Automobil rovněž vytvořil do té doby v historii nevídaný životní styl: životní styl charakterizovaný mimořádnou svobodou pohybu, rozsáhlým obchodem zboží a služeb a nevídanou paletou příležitostí výběru místa a způsobu života pro každého jednotlivce.

S automobilem také přišly nové problémy včetně znečišťování ovzduší a pevných odpadů. Nicméně kritikům a zvláště pak novým urbanistům, jak se sami nazývají,

nejde o pojmenování těchto konkrétních problémů, ale o útok na automobil jako takový. Zvýšená mobilita je projevem toho, že lidé „ztrácejí smysl pro pospolitost“. Vysoká intenzita obchodní výměny ať už se zbožím či službami je projevem „nemoci konzumu“. Schopnost a možnost lidí žít, kde chtějí, dovedla společnost ke „sterilním předměstím“ a „rozlezlým obcím“.

Pokud by Američané byli postaveni před nutnost volby, jen málo z nich by se zřeklo svých vozů a životního stylu, který s nimi souvisí a který automobily umožňují. Přesto se extrémní protiautomobilový přístup stal dominantním paradigmatem stojícím za ISTEA. K tomu došlo tak, že zastánci imobility ukradli pojmy z jiné diskuse, a tvrdí, že chtějí zmenšit zácpy a škodlivé emise, ale ve skutečnosti chtějí zácpy zvýšit a v důsledku toho zvýšit i zmíněné škodlivé emise. ISTEA tedy ve skutečnosti:

- dává mandát k masivnímu centrálnímu plánování v dopravě, které se v mnoha městech podařilo ovládnout novým urbanistům
- dává městům masivní pobídky ke stavbě kolejových dopravních systémů a dalších drahých, ale prakticky zbytečných dopravních projektů.
- vytváří pro města perverzní pobídky ke

***Před dvěma stoletími si
jen málo Američanů
trouflo dále než několik
mil od svého domova.***

zvyšování automobilových zácep, čímž jen zmenšuje pravděpodobnost, že se v nich podaří splnit federální standardy kvality ovzduší.

- plýtvá miliardami federálních dolarů na hromadnou dopravu, cesty a další projekty, které naplňují spíše politické programy než místní dopravní potřeby.

Namísto znovuschválení ISTEA by se měla federální vláda stáhnout z oblasti městské dopravy. Návrh „TEA-2“ republikánských senátorů C. Macka a J. Kasiche ruší podstatnou část federální daně z benzínu a přenáší rozhodování o dopravě na úroveň vlád jednotlivých států a místních správ. Návrhy, jako je tento, by umožnily městům soustředit se na problémy dopravy raději než na hru o získání peněz od Federálního ministerstva financí.

Historie městské dopravy

Na konci 19. století Američané rádi přenechali rozvoj městské dopravy soukromému sektoru. Městští architekti nechávali vždy dostatek volného místa pro ulice, aby se po nich mohl pohybovat tok obchodní i soukromé přepravy. Jak se postupně vyvíjela technologie, soukromí investoři budovali tramvajové dráhy a další formy kolejové dopravy, což vedlo k dalšímu rozšiřování obytných čtvrtí, které byly propojeny těmito tramvajovými drahami. Soukromé zpoplatněné silnice propojily mnoho měst. Vzhledem k omezené mobilitě měla v té době města hustě osídlená jádra. Malé pozemky a vícegenerační bydlení reflektovalo jak vysoké ceny půdy, tak potřebu lidí být blízko zaměstnání a obchodů. Kolejová doprava dovolila mnoha lidem uniknout do takzvaných „železničních předměstí“, která však tíhla opět k vysoké hustotě obydlí, neboť většina jejich obyvatel chtěla chodit jednoduše pěšky k zastávkám kolejové dopravy.

Na začátku 20. století vedla zvyšující se obliba automobilu ke vzniku hnutí za „kva-

litní silnice“, které obhajovalo vládní stavbu a vlastnictví silnic. Tato revoluční idea byla částečně odpovědí na pochopitelné excesy „monopolistických“ vlastníků železnic a placených silnic. Zároveň tento nápad dobře ladil s progresivní vizí „vědeckého managementu“ vládních úředníků.

Obhájcí kvalitních silnic cítili, že uživatelské poplatky ve formě daně z benzínu a poplatků za registraci vozidel by učinily silnice samofinancovatelné a mohlo by podporovat efektivní dopravní systém spravovaný vládou. Vskutku tyto uživatelské poplatky zaplatily obrovskou většinu dálnic, silnic a ulic ve Spojených státech. Jenže existuje vážná trhlina ve financování silnic prostřednictvím těchto poplatků.

Rozdílové náklady

Uživatelské poplatky mají smysl jen tehdy, když mají všechny silnice přibližně stejné náklady na výstavbu při srovnatelné úrovni poskytovaných služeb. Systém se hroutí, když některé silnice jsou daleko nákladnější na výstavbu než jiné, stejně jako když poptávka po cestování významně kolísá během

**Vzhledem
k omezené mobilitě
měla v té době města
hustě osídlená jádra.**

dne. Dálnice ve městě může stát desetkrát až stokrát na kilometr výstavby více než obyčejná ulice, i když poskytuje jen dvakrát až čtyřikrát větší rychlost pohybu. Řidiči, kteří musí platit stejný poplatek za užívání dálnice i ulice by však byli blázní, kdyby si vybrali ulici. Významný přínos v rychlosti bez nutnosti pro řidiče platit náklady navíc vysvětluje, proč jsou dálnice ve městech využity na svoji plnou kapacitu brzy po otevření.

V padesátých letech začala federální vláda budovat systém dálnic mezi jednotlivými státy financovaný z daně uvalené na benzín. Ačkoliv byl původní záměr propojit jednotlivé státy USA, začal být velmi brzy využíván také jako systém městské dopravy, neboť vytvářel městské obchvaty a průtahy, které byly využívány především

pro dopravu v rámci měst. Městské části systému mezistátních dálnic umožňovaly řidičům jet dvakrát až čtyřikrát rychleji, než kdyby jeli po běžných ulicích. Deseti a vícenásobné náklady však nesla federální vláda.

Města by měla vybírat poplatky za užívání dálnic ve městech, aby se vyrovnaly významné rozdíly v nákladech a užitech mezi ulicemi a dálnicemi. Ještě lepší by bylo omezit poptávku v nejrušnějších hodinách prostřednictvím poplatků za dopravní zácpu, které by byly vyšší než v době, kdy jezdí méně aut. Jenže federální zákony neumožňují vybírat poplatky na federálních silnicích, pokud nebyly původní silnice zpoplatněny. Díky tomu má jen několik východních států placené silnice a ještě donedávna žádné z nich neměly diferencované poplatky mezi špičkou a klidnějšími obdobími dne.

Vznik předměstí

Dálnice a automobily přetvořily americká města tím, že umožnily lidem žít relativně daleko od míst, kde pracovali a nakupovali. Auto, které funguje na principu „od dveří ke dveřím“, dovolilo lidem žít na velkých pozemcích daleko od dopravních zácp v centrech měst.

V 60. letech už většina Američanů nežila ani v zemědělských oblastech ani v centrech měst, ale na předměstích, tak jak zaměstnavatelé následovali zaměstnance pryč od dopravních problémů v centrech.

Zvýšená mobilita zlepšila americký život v mnoha dalších oblastech. Díky velké bázi zákazníků mohly obchody rozšiřovat paletu nabídky a snižovat ceny. Typický americký obchod s potravinami nabízel v roce 1900 3 000 různých položek. V roce 1950 už to bylo 15 000 položek a dnes některé supermarkety nabízejí více než 100 000 položek.

Automobilová technologie také umožnila městským komunitám větší porozumění pro přírodu a obyvatelé měst se dožadovali

více parků a otevřeného prostoru ve městech a více zeleně a dalších míst za městy, kde by mohli trávit svůj volný čas. Rozloha předměstí dovolila vytvářet množství takovýchto prostor od velkých zahrad po zelené pásy a lesoparky, jako jsou např. v New Yorku, Chicagu a St. Louis.

Nový urbanismus

Škodlivé emise, ucpané dálnice a úpadek městských center už v padesátých letech vedly k vzrůstu nostalgie po životním stylu, který existoval ještě před masovým rozšířením automobilu. V 80. letech transformovalo několik architektů tuto nostalgii do směru, který se porůznu označuje jako „neotradiční městské plánování“ nebo „nový urbanismus“.

Shrnuto v kostce neotraditionalisté a noví urbanisté se rozhodli, že nejlepší způsob jak donutit Američany, aby se zbavili

své závislosti na automobilech, bude změnit tvář měst tak, aby vypadala jako v dobách před masovým používáním automobilů. Na konci 19. a na počátku 20. století bylo pro americká města typické

vícegenerační bydlení, mix obytných a komerčních staveb případně domy pro jednu rodinu na malých pozemcích. Vše pak bylo pospojováno tramvajovými linkami. Vysoká hustota obyvatel, kombinované využívání nemovitostí a tramvaje – to jsou hlavní charakteristiky nového urbanismu.

Jenže nový urbanismus zaměnil příčiny a následky. Automobil umožnil lidem snížit hustotu obydlení a její násilné zvýšení nepovede k tomu, aby se lidé automobilů vzdali. Vysoké hustoty obydlení jsou také vždy doprovázeny zvýšenými automobilovými zácpami. Tento fakt nijak nesnižuje popularitu nového urbanismu mezi lidmi, kteří by chtěli „odvynalézt“ automobil.

Noví urbanisté ve skutečnosti považují zácpy za dobré, neboť mobilitu považují za zlovyk a neřád. Když se Joel Garreau, re-

Auto dovolilo lidem žít na velkých pozemcích daleko od dopravních zácp v centrech měst.

daktor Washington Post, jednoho nového urbanisty zeptal, co by dělal, aby změnil charakter městských předměstí, tento architekt mu odpověděl, že „by dramaticky zvýšil počet rezidentů. ... Zvýšil bych daň na benzín o 300 procent. ... Zvýšil bych enormně cenu automobilů. ... Kompletně bych omezil pohyb. ... A pak bych významně zvýšil náklady na parkování.“ Stručně řečeno, tento architekt by „donutil Američany, aby žili ve světě, ve kterém se zdá, že chce žít jen málokterý z nich.“ komentuje Garreau.

Základní informace o ISTE A

Kongres schválil ISTE A v roce 1991, aby umožnil rozvoj Národního kombinovaného dopravního systému, který by byl ekonomicky efektivní a byl ohleduplný k životnímu prostředí, byl by základem pro konkurenceschopnost USA v globální soutěži a umožnil by dopravu lidí a zboží energeticky efektivním způsobem.

Za těmito vznešenými cíly byla daleko prostší politická motivace: peníze – až 155 miliard dolarů během šesti let. Tzv. federální vzájemný dálniční fond hromadil desítky miliard dolarů ročně především z federální daně na benzín ve výši 18,4 centů na galon. Federální daň na benzín byla původně zavedena s úmyslem pokrytí výdajů na vybudování mezistátního dálničního systému, jenže v roce 1991 už byla tato síť prakticky kompletní. Důsledkem bylo, že Kongres neutrácel takto vybrané peníze na výstavbu dálnic. Většina těchto fondů šla na podporu alternativních způsobů dopravy spíše než na rozvoj automobilismu a dálnic.

Obhájci hromadné dopravy našli opodstatnění přesunu výnosů z daně z benzínu na nedálniční projekty v problému znečištění ovzduší. Ačkoliv auta produkují méně emisí než kdykoli dříve a vzduch v amerických městech je čistší, některá města (zvláště Los Angeles, San Francisco a ně-

která města na východním pobřeží) dosud nesplňují kritéria znečištění vzduchu určených Úřadem na ochranu životního prostředí (EPA). ISTE A je důležitá také proto, že slouží jako páka pro přesun dalších a dalších daní od dálnic k hromadné dopravě.

Před existencí ISTE A byly pro hromadnou dopravu vyčleněny 2 centy z galonu benzínu. ISTE A ale významně zvyšuje tento podíl: po odečtení 4,3 centu určených na snížení rozpočtového deficitu, zákon určuje takřka polovinu zbývajících daně z benzínu buď na hromadnou dopravu nebo do „pružných“ fondů, které mohou být použity buď na rozvoj dálnic, nebo hromadné dopravy. To způsobuje nedostatek fondů pro další rozvoj a zlepšování dálnic.

Zvrácené pobídky pružného financování

Při schvalování ISTE A v roce 1991 de-

klaroval Kongres, že se jedná o politiku, která zajistí USA „dopravní systém, který je ekonomicky efektivní a přitom šetrný k životnímu prostředí.“ Dobrymi motivy v pozadí ISTE A byla snaha vytvo-

řit vyrovnaný dopravní systém, který není založen výhradně na jednom typu dopravního prostředku nebo technologii.

Zdalo by se logické předpokládat, že poměr mezi výdaji na jednotlivé druhy dopravy bude reflektovat poptávku veřejnosti po těchto druzích. Např. pokud Američané chtějí uskutečnit 10 procent svých cest hromadnou dopravou, zdá se být rozumné utratit 10 procent z prostředků dopravních fondů na hromadnou dopravu. A jestliže jediným hlavním zdrojem těchto dopravních fondů jsou poplatky za užívání dálnic v podobě daně na benzín, je potom velmi citlivé převést část těchto poplatků do hromadné dopravy.

Je také velmi osídlné používat plánovací proces na určení podílu jednotlivých druhů dopravy na výdajích. A jestliže jsou auta notorickým zdrojem znečištění ovzduší

***V rukou
nátlakových skupin
produkuje racionální
plánovací proces
iracionální výsledky***

a dopravních zácep, je rozumné použít část poplatků za užívání dálnic na zmírnění těchto problémů.

V praxi však nejsou tyto myšlenky brány v úvahu. V rukou různých nátlakových skupin, kde každá má svůj vlastní cíl, produkuje racionální plánovací proces extrémně iracionální výsledky. Problém není s cíli, které si ISTE A vytkl, ale s prostředky, kterými je chce dosáhnout. Namísto hledání nových zdrojů pro chodce a hromadnou dopravu otevírá ISTE A k dispozici silniční fondy. Část federální daně na benzín je určena na dálnice, část na hromadnou dopravu a velká část je „flexibilní“, tedy k dispozici jak pro dálnice, tak pro hromadnou dopravu a cesty pro pěší.

Flexibilní fondy „zobecněly“, což vede obhájce a zastánce různých druhů dopravy nebo regionů k pokusům získat „spravedlivý podíl“ dříve než se to podaří ostatním.

Jak řekli zástupci Portlandského městského plánovacího úřadu o znovuschvalování ISTE A: „Region musí podniknout akci, aby Oregon získal zpět spravedlivý podíl z federálních dopravních fondů, neboť jinak by byly tyto prostředky ztraceny do jiných regionů v zemi.“

Tím, že jsou k dispozici miliardy dolarů z poplatků za využívání dálnic pro širokou škálu použití mimo automobilovou dopravu, se vytvářejí impulsy pro to, aby lidé deformovali plánovací proces ve svůj prospěch. Protože je železnice velmi drahá, vybudováním zbytečné železniční trati pomůže regionu získat jeho „spravedlivý podíl“ (nebo i více) z federálních fondů. Stavba železniční trati vytváří mnoho místních inženýrských a stavebních pracovních míst. Ačkoliv jsou autobusy skoro vždy daleko efektivnější způsob hromadné dopravy, většina peněz na ně utracená jde k výrobcům autobusů. Pokud není v daném městě výroba autobusů, obecní politici získávají jen málo bodů u veřejnosti za to, že používají federální fondy na rozvoj autobusové dopravy.

ISTE A dává miliardy dolarů na specifické projekty bez ohledu na efektivitu nebo příspěvek k rozvoji dopravy. Soudě podle velikosti Dopravní komise Kongresu a její Subkomise pro povrchovou dopravu, se zdá, že Kongres je velmi dychtivý, aby posvětil pokračování takového způsobu utrácení federálních fondů.

Tento způsob rozdělování samozřejmě jen dokazuje, že je založen spíše na politických než na rozumových důvodech či potřebách. To pak často dovoluje koalici reprezentantů centrálních částí měst, nových urbanistů, ekologů a stavitelů železnic převážit vliv ostatních městských zájmových skupin.

Zmírňování dopravních zácep

ISTE A přiděluje 1 miliardu dolarů ročně do fondu na zmírňování dopravních zácep a zlepšování kvality ovzduší. Naneštěstí má tento fond dvě důležité kontraproduktivní omezení. Za prvé nemůže být použit na výkup a šrotování přestárých aut, ačkoli právě starší auta znečišťují ovzduší nejvíce. 10 procent nejšpinavějších aut – což obvykle bývají také auta nejstarší – produkuje cca. jednu polovinu všech škodlivých emisí.

Za druhé ve městech, která nesplňují normy kvality ovzduší, nemohou být tyto fondy použity pro výstavbu dálnic, které zvyšují propustnost pro vozidla obsazená pouze jednou osobou pokud nejsou určena výhradně pro autobusy. Přesto může tento růst kapacit omezit dopravní zácpy, což ve svém důsledku vede k omezení celé řady škodlivých emisí.

Na druhou stranu mohou být tyto fondy použity na aktivity, které dopravní zácpy zvětšují. Jedna z nich, zklidňování dopravy, spočívá v instalaci zpomalovacích retardérů na silnicích, aby auta snížila svoji rychlost. Tyto retardéry mají smysl na zácpami nepostížených komunikacích, kde je

***Retardéry mají smysl
na zácpami
nepostížených
komunikacích,
kde je potřeba ochránit
místní obyvatele***

potřeba ochránit místní obyvatele a zajistit dodržování rychlostních limitů z bezpečnostních důvodů. Noví urbanisté však nyní staví různé formy retardérů na hlavní tahy, průjezdy a obchvaty postižené zácpami s cílem učinit ulice více přátelské k chodcům. Jedna z takových překážek například sestává z rozšířené části obrubníku zasahující do ulice tak, aby řidiči nemohli používat okraj ulice k odbočování vpravo. To znamená, že řidič odbočující vpravo musí zpomalit, a tím zdržet všechny ostatní řidiče jedoucí za ním. Pokud se tyto retardéry instalují na rušných ulicích, nevede to k růstu počtu chodců, ale ke zpomalení pohybu automobilů a snížení kapacity komunikace. A protože nižší rychlost znamená zvýšení řady škodlivých emisí z automobilů, vede zklidňování dopravy k zhoršování kvality ovzduší.

Obhájci zklidňování dopravy mají velmi arogantní přístup k lidem, kteří jezdí automobily. Auta by se měla ve městech pohybovat „rychlostí kočáru taženého koňmi“, říká architekt Ken Greenberg z Toronta.

„Mnoho lidí je vztek-lých ze zbytečného zpomalování automobilové dopravy“, říká dopravní inženýr z Floridy Walter Kulash, „jenže nejsou politicky organizováni.“

Obhájci zklidňování dopravy také zjevně zaměňují příčinu a následek. „Nemáte zřejmě žádný důvod jezdit tam, kde není žádná zácpa.“, říká Greenberg.

Typická úvaha zklidňovače dopravy vypadá následovně – zatímco populární místa jsou ucpaná, nepopulární populárními učiníme tak, že vytvoříme dopravní zácpy. V alespoň jednom případě byly fondy na zmírňování zácp použity na podporu vysokohustotní obytné výstavby. Investor tvrdil, že plánoval na daném místě výstavbu bytů, ale bez podpory by ji musel realizovat s daleko nižší hustotou obydlí.

Je jasné, že vysokohustotní osídlení povede růstu dopravních zácp a k zácpám vázaným na znečišťování vzduchu.

***Vysokohustotní osídlení
povede k růstu
dopravních zácp.***

Škodlivé emise a mobilita

Škodlivé emise ospravedlňují vydávání prostředků získaných zdaněním benzínu na hromadnou dopravu a jiné mimosilniční způsoby dopravy. ISTEA, který má jednoznačnou vazbu na novelu Zákona o čistotě ovzduší z roku 1990, limituje použití federálních dopravních fondů zvláště ve městech, která nesplňují normy čistoty ovzduší.

Automobily produkují několik druhů významných škodlivin, a to oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO_x), uhlovodíky (HC), pevné částice a těkavé organické sloučeniny (VOC). Mezi lety 1971 a 1996 federální emisní normy zredukovaly emise škodlivých látek u nových vozů o 80 až 95 procent.

V té samé době Američané jezdí automobily více než kdy dřív. Částečně díky zvyšujícímu se počtu pracujících žen a díky rostoucí ekonomice se počet ujetých kilometrů na osobu zvyšuje ročně o více než 2 procenta.

To naznačuje, že se ovzduší ve městech bude opět v budoucnosti zhoršovat. Když Kongres určil normy na škodlivé emise pro nová auta, nemělo to žádný vliv na auta stará. Výzkum provedený v Kalifornii zjistil, že polovina škodlivých emisí souvisejících s automobilovou dopravou pochází z 10 procent nejšpinavějších aut – většinou také těch nejstarších.

Odstranění těchto špinavých aut ze silnic by přispělo k čistšímu ovzduší více než uvalení přísnějších standardů na nová auta.

Co znečišťuje ovzduší

Pro jakékoliv auto je většina emisí funkcí tří proměnných:

- teploty motoru: uhlovodíky (HC) a poněkud méně i oxid uhelnatý (CO) vznikají vesměs tehdy, když katalyzátor ještě nemá provozní teplotu. Díky tomu studený start a 3,2 km jízda vede k uvolnění

takřka stejného množství HC a CO jako studený start a jízda dlouhá 16 km. Tyto škodlivé emise by bylo možno omezit zabudováním předehřívacem katalyzátoru výfukových plynů.

- rychlosti jízdy: automobily vypouštějí do vzduchu daleko víc většiny škodlivin při nízkých rychlostech – od 0 do 32 km/h než mezi 32 a 88 km/h. Tento efekt je méně výrazný pro oxid uhelnatý téžavé organické sloučeniny (VOC). Emise oxidů dusíku (které přispívají ke vzniku smogu) klesají s rychlostí od 0 do 32 km/h ale pak opět nad rychlostí 40 km/h rostou ačkoliv tento nárůst není nijak výrazný do rychlosti 64 km/h.
- hustota provozu: některé složky automobilových emisí, konkrétně oxid uhelnatý (CO), se rychle rozptylují v atmosféře a vyvolávají zdravotní problémy jen když je automobilová doprava extrémně hustá nebo když vznikají dopravní zácpy.

Jeden způsob jak snížit emise související s provozem automobilů je omezit cestování. Noví urbanisté

doufají, že se jim podaří hlavně ty, kteří cestují v rámci svých měst, přitáhnout k jiným způsobům dopravy – k pěší chůzi, k jíždě na kole, k autobusu, vlaku nebo tramvaji.

Jak jsou tyto myšlenky atraktivní na papíře, v praxi nejsou schopny naplnit většinu příslibů, které jsou s nimi spojovány. Plány Nových urbanistů jsou maximálně schopny mírně snížit podíl jízd automobilem a možná o trochu více průměrnou ujetou vzdálenost. K těmto omezením však nedochází kvůli tomu, že by se pěší chůze nebo hromadná doprava stávaly atraktivnějšími, ale protože jejich opatření vedou k dopravním zácpám a k růstu nákladů na parkování, což činí automobil méně zajímavý. Dopravní zácpy ovšem na druhou stranu vedou k nárůstu škodlivých emisí, zvláště těch, které jsou nepřímo závislé na rychlosti a hustotě automobilového provozu.

Dopravní zácpy vedou k nárůstu škodlivých emisí.

Síla automobilů

Noví urbanisté často popisují vztah Američanů k jejich vozům jako „lásku“ nebo „posedlost“. Z toho by vyplývalo, že ježdění auty v Americe je iracionální nebo že se jedná o určitý druh nemoci. Ve skutečnosti je pro pohyb na krátké vzdálenosti v rámci města automobil nejpohodlnějším a nejefektivnějším dopravním prostředkem, jaký byl kdy vynalezen. Je tomu tak proto, že automobil je kompletně decentralizovaný, stejně jako městské oblasti. Jen v málo kterých městech je v jejich centrech zaměstnáno více než 15 až 20 procent lidí. Díky tomu má jen velmi málo cest stejný začátek a konec.

Díky tomu také není vysokokapacitní kolejová doprava vhodnou alternativou k automobilu. Neexistuje prostě dostatek společných začátků a cílů cest, mezi kterými by lidé chtěli cestovat, který by ospravedlňoval kolejovou dopravu. Z podobných důvodů jsou nevýznamným substitutem automobilů velkokapacitní

autobusy. Určitou možnou náhradou automobilu by mohla být velkokapacitní taxi pro 10–12 lidí, která by poskytovala odvoz „od dveří ke dveřím“. Jenže mnoho měst zakazuje soukromé poskytování takovéto služby a většina veřejných dopravních podniků se raději zaměřuje na kolejovou dopravu a jiné velké projekty než na takovouto drobnou službu.

Ne kolejové dopravě

Vynikajícím příkladem zprávy, která ignoruje vlastní závěry je společný materiál Ministerstva dopravy a Úřadu pro ochranu životního prostředí. Na datech a faktech ze San Diega a Los Angeles zpráva ukazuje, že obrovské investice jak do systémů kolejové, tak autobusové dopravy s velkou pravděpodobností snižují emise oxidu uhelnatého (CO) o méně než jedno procento a emise uhlovodíků (HC) o 1 až 3 procenta.

ta. Naproti tomu relativně levné investice do dopravní signalizace, které zlepšily tok automobilové dopravy snižují škodlivé emise třikrát až šestkrát.

Přes zřejmý rozdíl mezi teorií a praxí myšlenek nových urbanistů se jejich ideologie stala převládajícím paradigmatem jak na Ministerstvu dopravy, tak v mnoha státech a plánovacích úřadech. V posledku jde totiž novým urbanistům nikoli o zmenšení dopravních zácp nebo škodlivých emisí, ale o omezení automobilové dopravy, i kdyby jen o kousek, a o potrestání těch řidičů zvýšenými dopravními zácpami, kteří budou dál jezdit automobily.

Falešný všelék městské kolejové dopravy

Elektrická tramvaj je technologií 19. století, která byla rychle nahrazena automobily. Ty jsou rychlejší, pohodlnější a nejsou vázány na drahé koleje. Přesto je kolejová technologie kritickou komponentou nového urbanismu.

Navíc k faktu, že kolejová doprava je řešením problému, který by neexistoval, kdyby noví urbanisté tak nelpěli na vysoké hustotě obydlení, se přidává potíž s tím, že kolejová doprava nefunguje podle normálních lidských potřeb. V porovnání s autem, které „jede kam chcete kdy chcete, vlaky a tramvaje ne.“, říká Garreau. „Vlaky a tramvaje vyžadují, abyste jeli tam a tehdy, kam a kdy chce někdo jiný.“

Proč jsou tedy kolejové dopravní systémy tak populární? Podle Kennetha Duekera z Centra pro urbanistické studie na Portlandské státní universitě je kolejová doprava „dobře vnímané“ téma: lidé ji podporují, neboť očekávají, že zmenší dopravní zácpy ačkoli sami nezamýšlejí, že by ji sami ke svým cestám využívali.

Dalším důvodem pro silnou podporu kolejové dopravy je „železniční romantika“. Jonatan Richmond zkoumající mýty okolo železniční dopravy zjistil, že lidé „mají ten-

denci odmítat fakta (o železnici), která odporují navyklym stereotypům.“

ISTEA dává městům silné pobídky ke stavbám enormně nákladných projektů kolejové dopravy, které budou dopravovat velmi málo pasažérů. Úředníci a zastupitelé městských center a další lidé napojení na tyto oblasti rovněž chtějí udržet pracovní příležitosti a stále obyvatele nebo dokonce přilákat nové. Tito lidé považují výstavbu nových systémů kolejové dopravy za z hlediska životního prostředí šetrné prostředky pro dosažení těchto cílů. Stejně významný fakt je, že podle ISTEA platí federální vláda minimálně polovinu veškerých nákladů na výstavbu nových systémů kolejové dopravy, takže vysoké náklady jsou vnímány jako výhoda. Ačkoliv široký decentralizovaný systém autobusové dopravy by mohl přepravit daleko více lidí za daleko nižší cenu, autobusy nevytvářejí nová místní pracovní místa (ani přechodně jako výstavba kolejové dopravy), což je mohutně podporováno odbory, stavebními společnostmi a politiky.

***Elektrická tramvaj
je technologií 19. století.***

Fakta o současných výsledcích systémů kolejové dopravy, které byly postaveny v uplynulých dvaceti letech ukazuje, že prakticky žádný z nich nesplnil vytčené cíle a nepřinesl očekávaný užitek.

Ignorování důležitých dat

Vedle přehlížení jasných alternativ ke kolejové dopravě, mnoho z těchto projektů nebylo ani schopno prezentovat data kritická pro správné rozhodování. Většina z nich obsahovala pouze základní finanční data jako kapitálové a provozní náklady a počet přepravených cestujících. Mnoho důležitých informací však zůstalo opomenuto:

- kolik současné dopravy je vedeno paralelně se zamýšlenou tratí
- kolik z této existující dopravy má převzít zamýšlená trať
- kolik kilometrů kolejí bude postaveno

Prakticky všechny projekty kolejové dopravy tvrdily, že nové linky jsou potřeba, aby snížily dopravní zácpy a je tedy divné, že se ani nepokusily vypočítat o kolik by tyto zácpy klesly. Jedno vysvětlení je, že takovýto výpočet by jen málo podporoval výstavbu tratí. V projektech, kde byly tyto výpočty provedeny, prakticky bez výjimky ukázaly, že snížení dopravních zácep bude bezvýznamné.

Jednostranný index nákladové efektivity

Významnou částí plánování kolejové dopravy je podle metodiky Ministerstva dopravy výpočet „indexu nákladové efektivity“ pro všechny dopravní varianty. Tento index slouží pro odhad nákladů každého nového cestujícího, který si vybere kolejovou dopravu. Protože noví pasažéři by jinak pravděpodobně jeli osobním vozem, index nákladové efektivity měří náklady na redukci dopravních zácep a škodlivých emisí.

Klíčovým problémem je ale to, že index bere v úvahu pouze čas pasažérů hromadné dopravy, předpokládá se, že čas cestujících v osobních automobilech má nulovou hodnotu. Přesto je čas uživatelů automobilů ovlivněn kolejovou dopravou, a to hned dvěma způsoby.

Zprv je jsou koleje často vedeny na stejné úrovni jako ulice a díky tomu jsou auta zdržována tam, kde se ulice s tratí kříží. V mnoha městech jsou dokonce semaforey nastaveny na těchto křižovatkách tak, že automaticky upřednostňují kolejovou dopravu před silnicí. V rámci Denverského jihozápadního koridoru bylo odhadnuto, že každý cestující hromadnou kolejovou dopravou ušetří 19 minut, ale za cenu zdržení 1 minuty pro každé auto. Vzhledem k tomu, že předpoklad byl více než 40 uživatelů osobního auta na jednoho cestujícího hromadnou dopravou, cestující jedoucí vozem ztráceli více než 2 minuty na každou ušet-

řenou minutu cestujícího v hromadném dopravním prostředku.

Za druhé je individuální doprava ovlivněna hromadnou kolejovou, neboť všechna města mají omezený rozpočet na rozvoj dopravy. Stamiliónové projekty kolejové dopravy znamenají méně peněz na rozšiřování rychlostních komunikací pro automobily.

Jak ukázala studie o Koridoru I-15 v Salt Lake City, rozšíření rychlostních komunikací a dálnic může šetřit časové náklady cestujících i za pouhou čtvrtinu nákladů ve srovnání s kolejovou dopravou.

Rozpor mezi závěry a rozhodnutími

Většina studií týkajících se dopravy došla k závěru, že stavba kolejových dopravních systému nemá významný vliv na dopravní zácpy a znečištění vzduchu. Přesto každá takováto studie doporučovala stavbu kolejové dopravy.

Tvrdí se např., že rychlodráha je schopna přepravit tolik lidí, jako šestiproudá dálnice, ale ve skutečnosti je šestiproudá dálnice schopná přepravit 100 000 aut denně a při vytížení 1,2 pasažéra na auto tedy 120 000 lidí denně, zatímco např. rychlodráha přepraví za den 30 až 40 000 lidí. Žádná z amerických rychlodrah postavená v uplynulých dvou desetiletích nepřepravila v roce 1995 více než 44 000 lidí.

Ukazuje se také, že největší část pasažérů rychlodrah a tramvají jsou cestující, kteří dříve jezdily autobusy a že zprovoznění kolejového dopravního systému nepřítáhne více než 2000 až 10 500 nových cestujících za den nad nízkonákladový autobusový systém.

Jestliže město o 1 miliónu obyvatel denně generuje cca 5 miliónů cest v kombinaci aut, hromadné dopravy, jízdního kola a pěší chůze, přesun 10 500 cestujících k hromadné dopravě je nemá žádný vliv na dopravní zácpy.

***Auta jsou zdržována tam,
kde se ulice
s tratí kříží.***

Dalším ukazatelem vlivu kolejové dopravy na zácpy je podíl cest uskutečněných hromadnou dopravou. Z výzkumů existujících systémů kolejové dopravy vyplývá, že by se výstavbou rychlodráhy či tramvaje zvýšil podíl hromadné dopravy na celkové dopravě o více než 0,4 procenta, přičemž většina odhadů byla pod 0,3 procenta.

Přesto výstavba kolejových systémů dopravy spotřebovává často více než polovinu rozpočtu měst na dopravu.

Některé výzkumy tvrdí, že význam kolejové dopravy na omezení zácp je významný přesto, že to nelze doložit na faktech. Vybraná varianta pro Koridor Jižní Sacramento „dle předpokladů vyvolá přesun od automobilů k hromadné dopravě. ... Významné změny se očekávají především u dálnic v Koridoru.“ Jenže „významné změny“ reprezentují snížení o 2600 automobilů z 360 000 tisíc, tedy pokles o 1,2 procenta. Kolejová doprava v Koridoru Severní Centrální Dallas „zmenší počet místně najetých kilometrů o 154 500 km denně.“ Jenže obyvatelé Dallasu denně naježdí více než 32 miliónů kilometrů, takže snížení je menší než 0,5 procenta.

Žádné výzkumy tedy nepotvrdily, že by stavba kolejových dopravních systémů vedla k významnému snížení zácp, užívání automobilů nebo snížení škodlivých emisí, zvýšení využívání hromadné dopravy, a to ani ve srovnání s podstatně levnějšími alternativami hromadné dopravy. To ovšem nezastavilo činnost plánovacích úřadů, které vždy navrhuji využít federální dopravní fondy na výstavbu kolejových systémů dopravy.

Jedním z důvodů těchto návrhů je významná úloha kolejové dopravy v plánech nových urbanistů. Tento pohled vyjádřil John Fregonese z Portlandu. Tramvaje „nejsou přínosem, pokud se na ně nahlížíte jako na dopravní prostředek“, připouští. „Je to způsob, jak zvýšit hustotu obydlení ve vaší obci.“

Falešný všelék plánování

Základním poučením z 20. století je poznatek, že vládní plánování nefunguje. Ve srovnání s ekonomickou svobodou panující na volném trhu má plánování řadu nedostatků a omezení. Plánovači jednoduše nemohou získat dostatek informací o aktuálních problémech, budoucích potřebách a veřejných preferencích, aby dokázali sestavit efektivní a smysluplný plán. I kdyby byli plánovači schopni zjistit veřejný zájem, umožnění vládě plánovat obecně vytváří příležitosti pro speciální zájmy, aby zvrátily tento proces ve svůj prospěch. A i kdyby byla překonána potíž se speciálními zájmy, omezení, která uvalují plánovači na lidskou svobodu nevyhnutelně vede k neočekávaným důsledkům, které jsou často pravým opakem plánovaných cílů.

Původní státní plánování dopravního systému (především dálničního) minimalizovalo tyto problémy minimalizováním plánovacího rozsahu a časového horizontu. Historicky dopravní plánovači jednoduše reagovali na aktuální pohyb

***Vysokohustotní osídlení
povede k růstu
dopravních zácp.***

lidí a zvyšovali kapacity tam, kde se objevovaly zácpy. Kromě situací, kdy byly pod vlivem zájmů městských center, se státní dopravní plánovači příliš nepokoušeli přeměrovat pohyb lidí tam, kam tito lidé nechtěli jezdit.

Plánování dálnic nebylo samozřejmě bez chyb. Jedním z problémů bylo zpoplatňování: silnice stavěné z daní na benzín vytvářely nadměrnou poptávku po nejdražších silnicích a nevyřešily problém kolísavé poptávky ve špičkách. Dalším problémem byl konflikt zájmů: velké dálniční křižovatky způsobovaly změny v cenách půdy a mnoho lidí bylo překvapeno, že se tyto křižovatky staví na pozemcích vlastněných dálničními architekty a členy představenstev firem spravujících státní dálnice.

V 70. letech přišli městští architekti a ekologové s novou kritikou, která obvinila dálniční plánovače z toho, že nedokázali skloubit využití půdy s dopravou. Pod-

le tvrzení městských architektů dálnice ničily městské i venkovské prostředí a vedly k dopravním zácpám a znečištění ovzduší. Řešením byl delší plánovací proces, který bral v úvahu více proměnných, jako např. škodlivé emise, využití půdy a alternativy k automobilu.

Tento plánovací proces byl také zabudován do ISTE A. Jenže vzrůstající složitost a komplexnost tohoto procesu vytvářela jen další prostor pro extrémní radikály a speciální zájmy, aby tento proces ovládly. Těmi extrémními radikály jsou dnes americkým ministerstvem dopravy schválení noví urbanisté.

Jak bylo řečeno výše, nový urbanismus vytváří významné zisky pro některé silné zájmové skupiny: zástupce centrálních měst, zástupce byznysu z těchto lokalit, městské architekty, ekology a konstrukční a stavební firmy. Jenže to jsou zájmy, které škodí většině městských obyvatel, protože vedou k významnému vzrůstu dopravních zácp.

Mnoho z plánovacích technik vyžadovaných ISTE A nebo schválených Ministerstvem dopravy pomáhají celé škále zájmových skupin ovládnout plánovací proces. Tyto požadavky zahrnují např. povinné vypracování plánu městským plánovacím úřadem, povinnou účast dotčených skupiny obyvatel, „vizionářské“ výbory pro dlouhodobé výhledy, výzkumy veřejného mínění a různé jiných forem občanských a ekologických iniciativ. „Vizionářství“, jak jej definuje Ministerstvo Dopravy, „vede k dlouhodobým plánům s 20 až 30 letým horizontem.“

Vizionářství je ovšem ze své podstaty nerealistické, neboť nikdo nemůže znát budoucí potřeby. Kdo by býval před 20 lety vůbec věděl, co je to osobní počítač, Internet nebo mobilní telefon? Mnoho lidí prognózovalo během ropné krize v 70. letech do budoucna úpadek používání automobilu a naopak předpokládalo rozmach veřejné dopravy. Nastal však pravý opak. Ve skutečnosti se prognostické „vizionářství“

stalo pouze nástrojem idealistů, aby vnutili městům svoje vlastní představy, než aby reflektovali skutečné potřeby měst.

Jmenovitě se jedná občanské poradní výbory, které jsou ve skutečnosti často ovládnuty nátlakovými skupinami spojenými s plánovacími úřady. Například 5 procent veškeré městské dopravy v USA se uskuteční na kole nebo pěšky. Plánovací úřady obvykle dohlížejí na to, aby v těchto poradních výborech byli zástupci chodců a cyklistů. Asi 85 až 90 procent městské dopravy se realizuje prostřednictvím aut a přesto málokdy někdo explicitně v těchto výborech zastupuje řidiče. V těchto poradních výborech nezasedá nikdo, kdo by explicitně zastupoval daňové poplatníky, kteří budou muset účet nakonec zaplatit.

Ministerstvo dopravy tvrdí, že výbory dotčených skupin obyvatel jsou „nástrojem, jak zjistit zájmy, tužby, potřeby a očekávání občanů.“

Jenže tyto výbory dotčených skupin obyvatel jsou jen marketingovou technikou, jak přesvědčit veřejnost, aby podporovala předem připravené

představy. Prostřednictvím dotčených skupin obyvatel se například plánovači naučili používat termín „obyvatelnost“ když mají na mysli „hustotu obyvatel“ a „vyváženou dopravu“, což zase neznamená nic jiného než „zvýšení dopravní zácpy“.

Seriózní průzkumy mohou přinést užitečné výsledky, jestliže jsou objektivně formulované otázky, jenže mnoho výzkumů prováděných plánovacími úřady jsou neobjektivní a skládají se z návodných otázek a příkladů, které už předem obsahují „správnou“ odpověď. Když už je zmínka o těchto „neformálních“ průzkumech, které „přinášejí názory od ... těch, kteří jsou osobně zainteresováni na problémech dopravy,“ Ministerstvo dopravy zdůvodňuje jejich existenci tím, že mohou „oslovit širší skupinu obyvatel, než jen tu, která se účastní veřejných shromáždění.“

Skrytý tlak, kterým plánovači účinně povzbuzují lidi s jim blízkými názory

Kdo by býval před 20 lety vůbec věděl, co je to osobní počítač, Internet nebo mobilní telefon?

k účasti na plánovacím procesu, je součástí řady plánovacích postupů a je schvalován a podporován Ministerstvem dopravy. To nazývá např. ukázkovým Minneapolský regionální program zapojení občanů, ale kárá plánovače za to, že se jim nepodařilo „vytvořit obecnou podporu pro filosofii kombinované dopravy.“

Na druhou stranu Ministerstvo chválí plánovací úřad v Seattlu za to, že zformoval „aktivní partnerství s občany a občanskými a ekologickými iniciativami včetně zastánců cyklistických stezek.“

Předpokládá se, že požadavek ISTEA na angažování veřejnosti by mělo přesunout rozhodování z místností úředníků na světlo tak, aby bylo možné lépe reflektovat veřejné zájmy. Jenže zatímco neveřejné rozhodování bylo citlivější na požadavky stavitelů dálnic, plánovací proces definovaný ISTEA je často v zajetí skupiny zástupců městských center, nových urbanistů, stavitelů kolejových systémů dopravy, cyklistů a chodců, tedy těch kteří nemají nejmenší zájem na omezení dopravních zácep na dálnicích. Výsledkem je závažné ignorování způsobu dopravy, které je použito pro 85 až 90 procent všech cest v amerických městech, ze strany městských plánovacích úřadů.

Závěr

Mnozí ze zastánců ISTEA mají možná dobré úmysly, ale chyby v tomto zákoně mají opačné důsledky, než jsou deklarované cíle, tedy dopravní systém, který je ekonomicky efektivní, šetrný k životnímu prostředí a přepravuje lidi i zboží energeticky efektivním způsobem.

ISTEA vytváří perversní podněty. Státy a regiony vidí federální fondy jako společný zdroj, ze kterého získá víc ten, který přijde první. Spíše než aby podporoval efektivitu, systém financování ISTEA staví města proti sobě do konkurenční pozice v souboji o federální fondy na výstavbu drahých

dopravních systémů, které jen zřídka odpovídají místním potřebám.

ISTEA je ve skutečnosti založena částečně na ideologii nových urbanistů, kteří vidí automobily jako pohromu, která ruší společenství a vytváří „sterilní předměstí.“ Noví urbanisté by zhoršovali dopravní zácpy, aby donutili žít lidi v městských centrech, nakupovat v místních obchodech spíše než v supermarketech, čímž by zároveň učinili kolejovou dopravu přitažlivější a ekonomicky životaschopnou alternativu k automobilu.

Kolejové dopravní systémy postavené v minulých desetiletích se však vyznačují desítkrát až stokrát většími náklady na kilometr než silnice, aniž přitahují větší množství nových cestujících. Mezitím došlo k nárůstu dopravních zácep a znečištění ovzduší pravděpodobně vzroste. Jenže skutečnost, že města, která nesplní limity pro

znečištění ovzduší, budou v budoucnu penalizována, je méně závažná, než skutečnost, že města se znečištěným ovzduším dnes se nekvalifikují pro další federální fondy. Státy a města rozdělené řekami, postavily mosty dávno

před tím, než vznikl federální mezistátní dálniční systém. Doprava a zvláště doprava ve městech je pouze lokální záležitost a v žádném případě národní.

Paradoxně dřívější federální angažma v dopravě vytvořilo problémy, které ISTEA zamýšlí řešit a to včetně ucpaných městských dálnic neregulovaných mýty nebo poplatky dle dopravní špičky.

Jediným řešením současného dilematu je úplný odchod federální vlády z procesu dopravního plánování a financování. Je na čase zrušit federální daň z benzínu a omezit pravomoci Ministerstva dopravy na oblasti striktně mezistátního zájmu, které nemohou vyřešit státy samotné. Dá se říci, že nastal čas, aby byl ISTEA zrušen.

¹ Randal O'Toole je výkonný ředitel Thoreau Institute a externí profesor CATO Institute

Vyšlo v řadě Cato Policy Analysis, číslo 287, 5. Listopadu, 1997

Evropa a Česká republika a ISTEa - komentář

MICHAL TOŠOVSKÝ

Předkládaná studie názorným způsobem shromažďuje argumenty proti klasické environmentalistické demagogii, která vytváří umělé povědomí o „prospěšnosti“ a „pokrokovosti“ hromadných druhů doprav především na železnici ve srovnání s individualizovanými druhy především na silnici, které jsou veřejnosti popisovány jako protispolečenské, sobecké, neudržitelné. Je až neuvěřitelné, jak podobná je situace v USA a jak sedí autorovy argumenty i k situaci v Evropě a zvláště u nás.

Jakéhokoli komentáře k této studii by nebylo potřeba, pokud bychom nemohli předjímat protiargumenty socialistů a environmentalistů. Kromě obecného odporu proti duchu i konkrétním faktům studie totiž pravděpodobně připojí i argument rádo-by “zásadní”: I kdyby to snad všechno byla pravda, může platit v rozlehlých prostorách Ameriky, nikoli však ve vysoké hustotě osídlení Evropy a zvláště Evropy střední.

K tomu je nutno připomenout, že americké městské a příměstské oblasti, o kterých studie pojednává, svou rozlohou i osídlením odpovídají regionům evropským, o jejichž dopravních systémech se debaty vedou. V mnoha případech dokonce hustoty obyvatelstva v těchto amerických oblastech vysoce převyšují obdobná čísla jejich evropských protějšků.

Stejně tak argument, že v Evropě již není dále možno zvyšovat zatížení silnic a dálnic je argumentem lživým. Prokazuje to kromě americké reality i realita evropská.

Zatížení evropských silnic i dálnic se totiž mění ve velmi širokém rozpětí. Na jedné straně máme velmi vysoké hodnoty zátěže v některých průmyslových regionech (např. německé Porúří, londýnská aglomerace ap.) na straně

druhé máme podstatně nižší hodnoty třeba ve východní Evropě. Mezi těmito extrémy existuje většina evropského kontinentu, jejíž hustota sítě i míra zátěže zcela prokazatelně umožňují další rozvoj silniční dopravy. Jsou-li i v málo zatížených oblastech kongesce, pak to svědčí jen o znatelném zpoždění výstavby silniční sítě za potřebou, nikoli o její nemožnosti. O skutečnosti, že i v nejzatíženějších oblastech je další rozvoj silniční dopravy možný, nejlépe svědčí právě příklady americké, ale třeba i japonské.

Tato úvaha rozhodně nemá za cíl prokázat, že jen silniční doprava je dopravním systémem budoucnosti a že železnice je zapotřebí zrušit. Ve skutečnosti je tomu právě naopak. Pro reálnou úvahu je velmi důležitá část studie o marginálních nákladech. Základní pravdou, kterou se environmentalisté a železničáři vždy snaží popřít, je

***Americké městské
a příměstské oblasti,
o kterých studie pojed-
nává, svou rozlohou
i osídlením odpovídají
regionům evropským.***

skutečnost, že základním dopravním systémem je a vždy byla pouze silnice. Pouze silniční spojení je opravdu spojením univerzálním, umožňujícím dopravu mezi prakticky kterýmikoli dvěma body v našem státě. Železnice naopak logicky spojuje jenom ty body, které leží zrovna při ní. Z této prosté pravdy vyplývá, že i náklady na výstavbu a udržování infrastruktury musí jít především do silniční sítě. Železnice pak je ospravedlnitelná jen tam, kde mezní (a nikoli celkové!) náklady jsou nižší než při výstavbě nebo údržbě silniční alternativy. Z uvedeného nutně musí vyplynout to, co nakonec dávají i propočty železničních společností. Železnice se vyplatí jenom tam, kde existuje mohutný tok osob nebo zboží v určitém směru a k určitému cíli. Rozhodně je tedy nepravdivá poučka environmentalistů o obecné ekologičnosti železnice ve srovnání se silnicí. Rozdílly několika řádů v nákladech na dopravu po železnici ve srovnání se silnicí existují nejen v USA, ale i u nás. Plýtvání veřejnými prostředky na nesmyslné projekty zdůvodněné nepravdivými floskulami pak ve skutečnosti vede ke zhoršení životního prostředí, jak hezky ukazuje studie. Podobné příklady bychom však mohli ukázat i u nás.

Pokud by miliardy korun nesmyslně utopené v dotacích katastrofálně ztrátových Českých drah byly věnovány na výstavbu a údržbu silniční sítě, na budování dálnic a obchvatů obcí, pak by naši občané po krátké době zaznamenali zřetelné zlepšení životního prostředí ve svém bezprostředním okolí. Nemluvě již o ušetřeném vlastním čase ve stojících nebo popojíždějících automobilech. Kapitoulou samou pro sebe jsou státní dotace do tzv. dopravní obslužnosti. Tyto dotace vztažené na přepravenou osobu jsou v železniční dopravě čtyřicetkrát vyšší ve srovnání s dopravou autobusovou. Je zvláštní, že občané dožadující se lepší sítě veřejné dopravy již dávno za toto plýtvání politiky nepotrestali ve volbách. Za

pouhou malou část peněz utopených nesmyslně na železnici by totiž mohli mít velmi komfortní a hustou veřejnou dopravu na silnici.

Uznat nelze ani často uplatňovaný argument o potřebě internalizace externích nákladů. Environmentalisté nás v této souvislosti zasypávají desítkami (nebo podle potřeby stovkami) miliard korun a dokládají, že silniční dopravu je zapotřebí dramatickým způsobem zdanit. Ve skutečnosti u nás již dnes je především spotřební daní z paliv silniční doprava zdaněna daleko více než kolik činí náklady státu na infrastrukturu a s dopravou související náklady. Výnosem této daně naopak ještě dotuje státní rozpočet. Tato daň však je i do budoucna vhodným nástrojem zpoplatnění silniční dopravy, neboť spotřeba pohonných hmot v zásadě odpovídá jak délce, tak i zátěži

přepřav. Její dramatické zvyšování je třeba zásadně odmítnout. Menší úpravy směrem vzhůru pak se musí velmi obezřetně vážit z jedné strany s ohledem na rozvoj infrastruktury, z druhé strany s ohledem na zátěž pro ekono-

***Dotace vztažené
na přepravenou osobu
jsou v železniční dopravě
čtyřicetkrát vyšší
ve srovnání
s dopravou autobusovou***

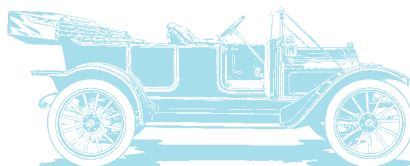
mické subjekty. Pro ilustraci do rozpočtu na rok 1999 přispějí motoristé částkou vyšší než 50 miliard, ale do silniční infrastruktury putuje pouze cca. 17 miliard.

Jak řečeno, nemají tyto argumenty odmítat železnici šmahem. Vysoké toky osob i zboží nesporně v těchto případech železnici činí zajímavou alternativou k silnici. V naší zemi navíc máme velmi hustou železniční síť. V té souvislosti se znovu musíme vrátit k úvaze o marginálních nákladech. Pokud totiž již železniční trať existuje, nerozhodujeme o výstavbě na zelené louce, ale pouze o údržbě a případném technickém vylepšování. Taková úvaha samozřejmě činí železnici konkurenceschopnou i tam, kde by jinak byla v beznadějně situaci. Základním předpokladem je ovšem její postavení na podnikatelskou bázi, oproštění od dosavadního úředně-vojenského stylu řízení. Důkazem této teze jsou první ne-

smělé krůčky privátní železnice u nás v poslední době. Snížení počtu personálu pod polovinu, zlepšení služeb, zásadní změna vnímání veřejností následovaly ve všech případech, i když provozujících společností bylo více, s různým charakterem. Je proto důvodný předpoklad, že soukromému sektoru by se ve volné tržní soutěži podařilo zachránit překvapivě velký počet regionálních tratí, jinak zřejmě odsouzených k postupnému odumírání a zániku.

Ukazuje se tak, že i v dopravě platí obecně platné poučky o blahodárnosti působení

oné neviditelné ruky trhu. I v dopravě je možno nastavit parametry tak, aby spotřebitel podle své svobodné volby volil produkt, který mu nejlépe vyhovuje. A aby svobodně platil tržní cenu za tento produkt. Svobodná doprava postavená na tržních principech je tak nutnou součástí svobodné ekonomiky vůbec. Je základní součástí občanských svobod vůbec, neboť svoboda pohybu je nesporně jednou z nich. Omezování této svobody, předepisování používání hromadné dopravy nevyhovující svobodné volbě občana pak je omezováním občanských svobod obecně.



Polopatická typologie režimů

PŘELOŽIL ALEŠ ZÍDEK

FEUDALISMUS:

Máš dvě krávy. Musíš odvádět část mléka do dvora svého pána.

KAPITALISMUS:

Máš dvě krávy. Jednu z nich prodáš na trhu a koupíš býka.

ORTODOXNÍ SOCIALISMUS:

Vlastnil jsi dvě krávy. Na základě vládního výnosu jsi je odvedl stejně jako ostatní z vesnice do společného kravína. Musíš se o všechny krávy starat, ale dostáváš tolik mléka, kolik potřebuješ.

BYROKRATICKÝ SOCIALISMUS:

Vlastnil jsi dvě krávy. Zatímco o krávy se stará soused, který dřív choval slepice, ty obhospodařuješ jeho slepice. Dostáváš tolik mléka a vajec, kolik stanoví vyhláška.

KOMUNISMUS:

Jsou dvě krávy. Staráte se o ně se sousedem každý podle svých schopností. Mléko si dělíte podle svých potřeb.

SOCIALISMUS SOVĚTSKÉHO TYPU:

Vlastnil jsi dvě krávy. Sebrali ti je, ale starat se o ně musíš dál v kolchozu. Nedostáváš žádné mléko, protože plníte na 200 procent a všechno se odvádí oblastnímu výboru pro živočišnou výrobu.

SOCIALISMUS SOVĚTSKÉHO TYPU (O PÁR LET POZDĚJI):

Soused měl dvě krávy. Nechtěl je do kolchozu dát. Sebrali je tomu kulakovi a zastřelili ho.

VÁLEČNÝ KOMUNISMUS:

Měl jsi dvě krávy. Teď nemáš nic, protože tě odvedli na frontu.

PŘÍMÁ DEMOKRACIE:

Máš dvě krávy. Sam se rozhodneš, co udělat se vším mlékem.

NEPŘÍMÁ DEMOKRACIE:

Máš dvě krávy. Svobodně zvolený výbor složený z tvých politicky aktivnějších sousedů rozhoduje, co udělat s mlékem.

EVROPSKÁ DEMOKRACIE:

Měl jsi dvě krávy. Nejprve jsi je musel krmit v souladu s 31. direktivou pro zemědělskou politiku. Potom ti vláda nabídla, že dostaneš dotaci, když nebudeš dojit vůbec. Následně od tebe obě z úřední moci odkoupila. Jedna z krav byla utracena. Druhá se dojí, ale mléko se lije do kanálu, protože ho je přebytek. Ke konci roku musíš vyplnit formulář a zohlednit v něm úbytek dvou kusů hovězího dobytka.

AMERICKÁ DEMOKRACIE:

V rámci předvolební kampaně slíbí budoucí prezident dvě krávy každému, kdo pro něj bude hlasovat. Po svém zvolení je prezident svobodným tiskem obviněn ze spekulací na trhu hovězího dobytka a následně souzen senátem. Aféra nese příznačný název Cowgate (*alternativně Bamberské dojnice*).

HONKONGSKÝ KAPITALISMUS:

Ze svého stáda dvou krav prodáš tři kusy dobytka své společnosti, jejíž akcie se obchodují na veřejném trhu. Transakci zajišťuje tvůj švagr směnkami s bankovní zárukou. Po nějaké době kapitalizuješ pohledávku vůči své společnosti. Nejenže tak dostaneš zpět svoje čtyři krávy jako nepeněžní dividendu, ale navíc můžeš uplatnit položku snižující základ daně, protože vykazuješ chov pěti krav. Pak převedeš práva na mléko ze šesti dojnic přes panamskou společnost na majoritně vlastněnou dceru na Kajmanských ostrovech. Ta prodá sedm mléčných opcí zpět tvé společnosti. Ve výroční zprávě stojí, že společnost vlastní osm kusů dobytka a opci na nákup devátého kusu. Mezitím jsou ale obě krávy utraceny, protože byla špatná siláž.

VLÁDA EKOLOGICKÝCH AKTIVISTŮ:

Máš dvě krávy. Vláda vydá nařízení, že hovězí dobytek se nesmí chovat ani na mléko ani na maso. Je zkrátka zakázáno dojit a porážet.

FEMINISMUS:

Měl jsi dvě normální krávy. Pak začaly při dojení bučet něco o harašení. Nakonec požádaly o registrované partnerství a adoptovaly malé telátko.

TOTALITNÍ REŽIM:

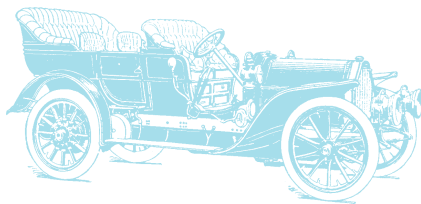
Měl jsi dvě krávy. Zástupci vládnoucí junty je sebrali, sežrali a začali tvrdit, že žádné krávy nikdy vůbec neexistovaly. Mléko je zakázáno.

OBČANSKÁ SPOLEČNOST:

Máš dvě krávy. Jedna z nich umí nazpaměť ústavu, věří v ústavní demokracii a přemýšlí o demokratické vládě. Pak se rozhodne kandidovat ve volbách do místního zastupitelstva. Většina lidí, kromě druhé krávy, si myslí, že tato kráva je nejlepší kandidát. Nikdo jí ale nedá svůj hlas, protože se bojí, aby nepřišel nazmar.

SURREALISMUS:

V maštali máš dvě žirafy. Dvakrát týdně chodíš do houslí.



Svobodné rozhledy vycházejí díky soukromé podpoře

**Také Vy můžete svým dílem přispět k šíření *Svobodných rozhledů*
(a ještě ušetřit na daních!*)**

Vážení čtenáři,

vydávání *Svobodných rozhledů* je soukromou iniciativou usilující o liberálně-konzervativní diskusi, jejímž cílem je poskytovat občanům fundovaný argumentační podklad pro jejich postoje k společenským a politickým tématům. Věříme, že budoucnost naší země leží v rukou aktivních občanů, kteří jsou svobodní ve svém konání a rozhodování. Na tomto úkolu se můžete aktivně podílet i Vy!

Obracíme se proto na všechny sympatizanty našeho úsilí k podpoře naší činnosti formou DOBROVOLNÉHO PŘÍSPĚVKU na tisk a distribuci.

Zároveň uvítáme jakékoli Vaše nápady a tipy na soukromé nadace, firmy či jednotlivce, kteří by mohli různou formou významněji přispět k podpoře naší aktivity.

Vaše redakce

Svobodné rozhledy vycházejí díky čtenářům, jako jste Vy!

Pro Váš kontakt s námi využijte jakoukoli formu dle údajů uvedených v tiráži.

Váš dobrovolný příspěvek na šíření *Svobodných rozhledů* je možno **zaslat bankovním převodem z Vašeho účtu přímo nebo poštovní poukázkou (typu A) na bankovní účet 125484176/5100**, Název účtu: S.P.O.R. Pro úhradu ze zahraničí použijte SWIFT CODE: INBACZPP, Bank Address IPB a. s., Senovazne náměstí 32, Prague 1, CZ.

Vaše příspěvky budou určeny výhradně na úhradu tisku a distribuci *Svobodných rozhledů*. O použití příspěvků Vás rádi, na základě požádání, informujeme. Všem, kteří přispějí na šíření *Svobodných rozhledů* jmenovitě poděkujeme vždy v některém z dalších čísel.

*Jak přispět na vydávání a šíření *Svobodných rozhledů* a ještě ušetřit na daních - návod:

Zaměstnanci a podnikatelé - fyzické osoby (příjmy dle §6 a §7 zák. č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů):

Pokud je Váš příspěvek na šíření *Svobodných rozhledů* vyšší než 1000,- Kč nebo vyšší než 2% Vašeho daňového základu (§15 odst. 8) zák. č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů ve znění pozdějších předpisů platného pro zdaňovací období roku 1999), můžete o něj snížit Váš základ daně a to nejen v případě, že podnikáte, ale i tehdy, když máte pouze příjem ze závislé činnosti, tedy ze zaměstnání. Informujte tedy Vaši mzdovou účetní, aby Vám snížila Váš daňový základ! Nejvýše lze odečíst 10% z Vašeho základu daně.

Právnícké osoby zřízené za účelem podnikání - firmy:

Pokud je Váš příspěvek na šíření *Svobodných rozhledů* vyšší než 2000,- Kč Vašeho upraveného daňového základu (§20 odst. 8) zák. č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů ve znění pozdějších předpisů platného pro zdaňovací období roku 1999), můžete o něj snížit Váš upravený základ daně. Nejvýše lze odečíst 2% z Vašeho upraveného základu daně.

Knižní tituly nabízené Liberálním institutem

Knihy vycházející v roce 1999

Frédéric Bastiat - Co je vidět a co není vidět

Ve sbírce esejů slavného francouzského ekonoma, filosofa a žurnalisty, která je uvedena obsáhlou studií doc. Jana Pavlíka, nalezneme mimo hlavního eseje *Co je vidět a co není vidět*, který dal název celé sbírce, také slavné eseje *Petice výrobců svíci*, *Dva systémy etiky*, *Obchodní bilance* a výňatek z Bastiatovy hry *Protekcionismus aneb Tři konšelé*. Kniha je obhajobou svobodného trhu a dokazuje nesmyslnost argumentů politiků, kteří se snaží regulovat a přerozdělovat.

180 stran, doporučená prodejní cena 165 Kč,-

Josef Šíma (ed.): Roger Douglas - Tvůrce neúspěšnější hospodářské reformy XX. století

Kniha zachycuje návštěvu sira Rogera Douglase, bývalého ministra financí Nového Zélandu, který byl tvůrcem jeho úspěšné liberální reformy v druhé polovině 80. let. Přednášky, diskuse a rozhovory s Rogerem Douglassem ukazují, jak se má provádět reforma, kterou nemá potkat stejný osud jako nepovedenou reformu českou.

100 stran, doporučená prodejní cena 100,- Kč

Henry Hazlitt - Ekonomie v jedné lekci

Ekonomie v jedné lekci je klasické dílo slavného ekonoma, filosofa a žurnalisty Henry Hazlitta, které se stalo bestsellerem v mnoha zemích světa. Jasným a srozumitelným jazykem jsou v knize představeny základní principy ekonomie, jejich aplikace do oblasti hospodářské politiky a reakce na kritiky tržního hospodářství z řad většinové keynesiánské obce. Kniha je vhodná také jako středoškolská učebnice ekonomie nebo jako úvodní vysokoškolský ekonomický text.

230 stran, doporučená prodejní cena 199,- Kč

F. A. Hayek - Soukromé peníze aneb proč zrušit centrální banku

Věhlasná kniha nositele Nobelovy ceny za ekonomii ukazuje, jakým způsobem funguje vydávání peněz ve svobodné společnosti, a přesvědčivě dokazuje, že je na čase vrátit i produkci - pro hladné fungování ekonomiky tak nena-hraditelné komodity - peněz z rukou státního monopolu v podobě centrální banky zpět do rukou trhu.

cca 140 stran, předpokládaná prodejní cena 135,- Kč

Ken Schoolland - Podivuhodná dobrodružství Jonatána Gullibla

Kniha Kena Schollanda, která se stala celosvětový bestsellerem, je smyšleným příběhem o putování hlavního hrdiny Jonatána Gullibla po zemi, která trpí nesvobodou. Tato zem má všechny neduhy moderního státu blahobytu a hlavní hrdina postupně odhaluje všechny jeho vnitřní rozpory.

cca 100 stran, předpokládaná prodejní cena 90,- Kč

Josef Šíma (ed.) - Trh v oblasti bezpečnosti a obrany

Kniha se skládá ze tří esejů, které ukazují, jak se vyvíjela myšlenka ryze tržní společnosti, ve které všechny služby včetně poskytování obrany, bezpečnosti a vymáhání spravedlnosti budou poskytovány trhem a nikoli teritoriálním státním monopolem. Na průkopnický esej Gustave de Molinariho z roku 1849 navázal na přelomu 50. a 60. let 20. století Murray N. Rothbard a detailní fungování celého systému ryzího tržního hospodářství rozpracoval v 90. letech Hans-Hermann Hoppe. Všechny tři přelomové práce jsou doplněny studií Josefa Šímy o vývoji francouzské *laissez-faire* tradice, která vyústila v Molinariho práci, a základech moderního amerického libertariánského myšlení.

cca 100 stran, předpokládaná prodejní cena 110,- Kč

!!! objednejte si časopis LAISSEZ-FAIRE - nikde se o svobodě a trhu nedozvíte více !!!

Chcete-li získat více informací o Liberálním institutu a jeho aktivitách včetně informací o časopise LAISSEZ-FAIRE a možnostech získání výrazných slev na nabízené knižní tituly, ke kterým opravňuje členství v Klubu přátel liberální literatury,

nalistujte si naše stránky na internetu

<http://www.ecn.cz/liberal>

nebo nás kontaktujte na tel. 02/29 60 60.

Liberální institut, Spálená 51, 110 00 Praha 1, Liberal.institut@ecn.cz

SVOBODNÉ ROZHLEDY

PROSTOR PRO LIBERÁLNĚ-KONZERVATIVNÍ DISKUSI

se nacházejí také na internetovské adrese

<http://all.at/rozhledy/>

a proto máte možnost si:

- časopis číst Vaším oblíbeným prohlížečem
- zdarma stáhnout texty ve formátu MS Word a grafickém PDF formátu
- vyžádat si pravidelné e-mail avízo o novém čísle
- přečíst reakce a příspěvky našich čtenářů

Můžete zakoupit v
Knihkupectví SEIDL
Štěpánská 26
110 00 Praha 1

*Hlavní známka každé aristokracie jest, že zneužívá
moci státní, zákonů ke svému zisku. Tak i naši fabri-
kanti chtějí cla na cizozemské zboží zneužívati k tomu,
aby zamezili cizímu lacinějšímu a lepšímu zboží cestu
k nám a aby nám mohli své špatné výrobky za drahý
peníz prodávati.*

KAREL HAVLÍČEK BOROVSÝ, časopis Slovan 1851

* 31. 10. 1821 † 29. 7. 1856