

# LAISSEZ-FAIRE

## Veřejný statek a monopol - případ železnice aneb o tom, jak nesprávné a svévolné zacházení s pojmem „veřejný statek“ vede k neefektivnímu a monopolnímu chování

MARTIN ŘÍMAN

**Ž**ijeme v době, kdy jsme svědky trvalého úsilí zespolečenšovat čím dál tím větší okruh lidských aktivit. Děje se tak pod nejrůznějšími záminkami, které však mají jeden argument společný - vždy jde prý o tak významnou oblast, že jí nelze nezodpovědně ponechat volné hře sobeckých tržních sil, ale je naopak nezbytné, aby byla moudrými reprezentanty společnosti hlídána, regulována a korigována ku prospěchu všech občanů. A tak se postupně veřejným stalo kdedo. Máme veřejnou televizi, veřejná divadla, veřejné školství, veřejnou dopravu, veřejné zdravotnictví, atd., atd. Lidé, kteří ovládají tyto instituce mají pochopitelně enormní zájem na vytváření obecného podvědomí o jejich nepostradatelnosti a nemožnosti nahradit je běžnými komerčními subjekty. (Kam toto úsilí může dospět jsme viděli v případě České televize). Většina lidí je tudíž zmatena a opravdu upřímně se domnívá, že „to tak musí být“. Málokdo je přesvědčen, že by naše školství mohlo být kvalitnější, dostupnější a dokonce levnější (!), kdyby v něm existoval skutečně silný soukromý sektor a konkurence. Veřejné instituce se zkrátka dokázaly vydělit a vytvořit kolem sebe auru nepostradatelnosti. Každý, kdo by chtěl poukázat na neoprávněnost veřejné podpory těchto institucí, bývá umlčen dříve, než otevře ústa.

Jedním z významných hráčů na trhu veřejných bumbrlíčků je i železnice. Na rozdíl od většiny ostatních, kteří vznikali zejména po druhé světové válce, má v tomto oboru již leccos za sebou a tudíž bohaté zkušenosti jak na veřejnost vyžrát. Proto dnes jen málokdo - včetně jinak velmi radikálních ekonomů - si dovolí připustit myšlenku, že dráha patří do stejné kategorie jako pekárna nebo trafika. I ten největší liberál si po pronesení podobné věty v koutku duše zašeptá: „no, to snad přece jen ne“.

Prakticky celá Evropa se dlouhodobě - nejméně od padesátých let 20. století - neúspěšně potýká se svými železnicemi. Přerostlý gigant má svá nejlepší léta za sebou. Pryč jsou doby, kdy každé městečko a každý cukrovar vší mocí usilovaly o napojení na železniční síť, neboť kapacita a rychlost dráhy byla nesrovnatelná s koňskými povozy. Železnice se stala do té míry alfou a omegou hospodářského rozvoje, že vlády neodolaly pokušení po jejím ovládnutí. Vznikly státní monopoly,

kteří se začaly chovat přesně podle učebnicových pouček. V momentě, kdy se na scéně objevila reálná konkurence v podobě výkoné silniční dopravy, schopné přepravit nejen srovnatelný objem zboží, ale navíc také kamkoliv a včas, železnice se místo hledání mezer v tržním prostoru pohodlně skryla pod ochranný deštník státu. Dovednou politikou dosáhla železniční lobby uznání dráhy jako nepostradatelného fenoménu pro život společnosti o jehož významu se nediskutuje ať to stojí, co to stojí. Stručně a výstižně shrnul tento mýtus československý ministr železnic Bechyně, když v třicátých letech konstatoval: „*Největším bohatstvím národa je železnice*“.

V průběhu 80. a 90. let se pro mnohé pozorovatele stávala tato situace stále zřetelněji neudržitelnou. Podíl dopravy na železnici trvale klesal, na silnici naopak stoupal. V roce 1997 bylo na silnicích EU přepraveno pětkrát více zboží než drahou, avšak podíl investic do obou druhů dopravy byl srovnatelný. Konstruktéři v Evropské unii proto přišli s návrhem, jak situaci na železnici zefektivnit. De facto okopírovali silniční model spočívající v přísném oddělení infrastruktury - tedy toho po čem se jezdí - od provozu. Úvaha se zdála být logická - úspěch silniční dopravy je nepochybně způsoben konkurenčním prostředím, které mezi desítkami a stovkami autodopravců funguje. Umožníme něco podobného i na železnici a schopnost tržního přizpůsobení se jistě zvýší.

O tento model se v celé Evropě vede po deset let ostrý spor. Reálný monopolista v tom vcelku oprávněně vidí ohrožení svého postavení a používá všech dostupných (a nemalých!) prostředků k jeho odvrácení, takže zatím jedinou zemí, kde skutečně funguje, je Velká Británie.

Nebudeme zde popisovat technologii fun-

gování obou systémů - tedy unitárně-státního a evropsko-liberálního. Budeme analyzovat myšlenková východiska, na kterých stojí argumentace obou táborů. Ta sice nikdy nebyla soustavně vložena, nicméně z postojů a především konkrétních návrhů je lze snadno vysledovat.

Zastánci unitární dráhy tvrdí, zjednodušeně řečeno, že dráha představuje veřejný zájem tak zásadního významu, že je hazardem každé vlády pokoušet se zbavit vlivu na její chování, resp. že o monopolu nemůže být ani řeči, stačí se podívat na silnice. Liberálové tyto teze odmítají s poukazem, že to je trik každé zájmové skupiny, která usiluje o získání zvláštních výsad na úkor ostatní společnosti. Nezpochybňují však dráhu jako jakousi formu veřejného statku, ale na otázku monopolu se dívají úplně jinak. Vidíme, že zásadní pro definování postavení železnice jsou pro obě názorové školy pojmy **veřejný zájem** (či veřejný statek) a **monopol** (státní monopol). Proto chceme-li se dobrat nějakého zjištění co se týče správnosti jimi navrhovaných řešení, musíme především zkoumat, zda tyto základní stavební kameny používají správně a oprávněně. To sice určitě nic nezmení na jejich názorech, ale náš cíl je skromnější.

### Je železnice veřejným statkem?

Podle definice jsou veřejné statky takové zboží a služby, u nichž se z různých důvodů odlišují individuální (soukromé) a společenské (veřejné) náklady a výnosy. Učebnicovým příkladem je maják - žádný rybář se nemůže pustit do jeho stavby, protože by náklady na tuto stavbu daleko převýšily výnosy, které mu z ní poplynou. Naopak, z majáku postaveného veřejnou institucí plyne rybáři daleko větší užitek, než kolik činí jeho vlastní příspěvek - např. ve formě daní. **Veřejným statkem je tedy všechno, u čeho platí podmínka „nemožnosti striktně rozdělit jejich přínosy mezi individuální subjekty“.** Takže veřejným statkem je nejen maják, ale také čistá voda v řece, zdravé ovzduší nebo ochrana před slintavkou a kulhavkou.

**Existence veřejného statku je v ekonomické vědě vysvětlena teorií externalit.** Ekonomové rozeznávají negativní a pozitivní externalitu, přičemž veřejný statek je externalitou pozitivní, to znamená, že společenský užitek je vyšší než užitek soukromý. Pozitivní

## UVNITŘ ČÍSLA:

*Petr Mach:*

**Silnice jako soukromý statek**

*Radim Valenčík, jr*

**Nezakazujme Mein Kampf**

externality by proto měl stát subvencovat, aby bylo dosaženo společensky optimálního množství příslušného statku.

Názor na to, co je a není veřejným statkem se v průběhu doby značně vyvíjel.

Souvisí to se schopností přiřazovat k nákladům příslušné výnosy - kdyby si někdo postavil svůj soukromý maják pro své lodě, těžko by mohl zabránit ostatním rybářům, aby z něj neměli také užitek. Klasická, všem zcela volně přístupná silniční síť musí být z tohoto pohledu také veřejným statkem a v minulosti o tom ani ti nejzarytější zastánci Laissez-Faire nepochybovali. Ovšem o silnicích nového typu - dálnicích - to už zdaleka neplatí. Jak ukázal Coase, externality nejsou problémem selhání trhů, jak se tvrdilo, ale problémem špatně nebo dokonce vůbec vymezených vlastnických práv. **Pokud jsou vlastnická práva jasně vymezena a vymahatelná, externality nevznikají.** Moře z našeho příkladu nemá žádný koncept vlastnických práv, pohyb po něm je zcela volný. Proto maják musí zůstat veřejným statkem. Stejně je na tom běžná silnice nebo ulice, ovšem u dálnice je tomu již jinak. Schopnost definovat práva a povinnosti plynoucí z vlastnických práv není dána jen dokonalostí a možnostmi právních nástrojů, ale v mnoha případech je omezena mimo jiné i technickými možnostmi tak vůbec učinit. V jiných případech to sice možné je, ale je to tak nákladné, že se to nevyplácí. Tady je pak na místě subvencování - v případě pozitivních externalit, resp. zvláštní zdanění - v případě externalit negativních.

**V případě železnice je zřejmé, že je neumožná její aspirace na označení „veřejný statek“.** A nikdy nebyla. Vždy totiž platilo a platí, že provozovatelé i uživatelé jsou přesně vymezení a náklady i výnosy spojené s jejím provozováním také. Kromě vlastníků a uživatelů nepřináší existence železnice žádný další neměřitelný společenský užitek (spíše naopak - hluk, nehody, požáry apod., což jsou negativní externality, ty nás však nyní nezajímají). Milovníci vláčků sice mohou tvrdit, že mnohé dráhy dotvářejí malebnost krajiny, ale to je užitek příliš subjektivní, abychom se jím mohli zabývat. Historický fakt, že železnice přesto prakticky vždy v minulosti aspirovala na zařazení do této kategorie souvisí s jejím dominantním až monopolním postavením v minulosti - vlastní vinou (nebo zásluhou, podle toho z jaké pozice věc vnímáme). Silná železniční lobby v Británii znemožnila na počátku minulého století fiskální politikou parlamentu rozvoj mechanické dopravy po tehdy již kvalitních, Mc Adamových silnicích na téměř sto let.

Je tedy zřejmé, že subvencování železnice není založeno na konceptu externalit, ale je politickým rozhodnutím, které v případě dotování osobní dopravy je motivováno sociálně a v případě dotací do dopravní cesty snahou vyrovnat zdánlivý handicap železnice vůči silniční dopravě. O tom budeme diskutovat dále.

**Konstatování, že železnice není veřejným statkem ovšem nenapovídá nic vzhledem k otázce, zda má být či nebýt veřejným majetkem.** Existuje množství veřejných statků, které jsou soukromé (např. les) a na

druhé straně množství veřejných majetků, které veřejným statkem nejsou.

Poznání, že železnice není veřejným statkem je důležité z jiného důvodu. Jasně prokazuje, že veškeré požadavky na speciální zacházení s železnicí jsou ekonomicky neopodstatněné a jsou nutně vedeny z pozic partikulárních zájmů. To nám v dalším umožní lépe demaskovat jednotlivé hráče.

### Je železnice monopolem?

Železnice nemůže být monopolem, protože má proti sobě obrovskou konkurenci v silniční a částečně též letecké dopravě, ohrazují se představitelé drah proti nařčení z chování monopolisty. To je pravda. Problém je v tom, že se dráhy přesto jako typicky technický monopolista chovají. Dráhy jsou empirickým důkazem Friedmanova tvrzení, že nejhorším ze všech monopolů je právě veřejný. Tedy monopol, který je chráněn nejen technickými podmínkami, ale také - a jak se ukazuje především - státní mocí. V okamžiku, kdy vznikne díky technickému pokroku konkurence, veřejný monopol neusiluje o to, aby byl konkurenceschopný, usiluje o ochranu před vzniklou konkurencí. Toho dosáhne buďto nějakými prohibitivními opatřeními vůči nastupující konkurenci anebo svou neschopností usiluje pod nějakými zámkami vyvážit subvencemi. Železnice používá nástrojů obou. Teze o vyrovnání podmínek se silnicí není ve skutečnosti ničím jiným než snahou srovnat nesrovnatelné a dosáhnout tak větší podpory. Železnice totiž, jak jsme analyzovali, není na rozdíl od silnic veřejným statkem ve smyslu pozitivních externalit. Železnice je specializovaná dopravní cesta a usilovat o její „zrovnoprávnění“ se silnicí je stejně absurdní, jako by o totéž žádala potrubní doprava. Znovu opakují - aby nedošlo k nedorozumění - železniční síť lze v tomto smyslu srovnávat s dálničním systémem. Dálnice rovněž nemohou být veřejným statkem a současný koncept, který je do této kategorie zařazuje, je, jak konečně každý vidí, velmi neefektivní.

Snaha o vyrovnání se silničním systémem vytváří paradox, jehož pochopení je klíčem k naší diskusi. **Pokud by skutečně existovala shoda v tom, že železnice, na rozdíl od silniční sítě není veřejným statkem, nic by nebránilo, aby dráha zůstala unitárním systémem, de facto standardním podnikem, který na jiné technické bázi soupeří s jinými dopravními podniky v silniční, letecké, vodní nebo potrubní dopravě. Ovšem bez dotací a dalších výhod.** Taková dráha by samozřejmě byla pravděpodobně daleko specializovanější, orientovaná na výkony, ve kterých vykazuje komparativní výhody vůči ostatním druhům dopravy.

**Avšak právě skutečnost, že železnice vši mocí aspiruje na uznání své povahy jako veřejného statku vytváří paradoxní situaci, kdy se stává světem sama pro sebe a teze o soutěžení s ostatními druhy dopravy přestává platit, protože vždy, když není schopna tuto soutěž vyhrát, nedojde k vyklizení obchodních pozic, ale z pozice veřejného statku je tato činnost nadále díky subvencím provozována. Díky tomuto mechanis-**

**mu je železnice uzavřena vnějším kompetitivnímu prostředí a teze o monopolu platí dovnitř sama sebe.**

Snaha Evropanů řešit tuto kvadraturu kruhu pak nutně vede k myšlence zavést soutěž uvnitř železnice samé. To pak znamená známý model oddělené dopravní cesty a volné soutěže železničních operátorů. (Proto, mimochodem, jsou rady železničních expertů z USA do Evropy nepřenositelné. Nevycházejí totiž z konceptu železnice jako veřejného statku.)

Monopolní chování železnice tedy nevychází z jejího postavení monopolisty. Tím skutečně není. Zboží a osoby by bez problémů mohly být přepravovány jinak. **Železnice se jako monopol může chovat jen proto, že je v postavení veřejného statku chráněného státem.** Je to opravdu paradoxní situace - železnice je monopolem bez monopolu.

**Pokusme se nyní, na základě dosavadní deskripce, o několik normativních závěrů:**

- 1. Železnice nemá charakter veřejného statku (ani její část - dopravní cesta). Všechny snahy ji zařadit do této kategorie jsou vedeny úsilím o získání zvláštních výhod pro provozovatele nebo uživatele.**
- 2. Efektivní chování železnice a její optimální místo v ekonomice lze nalézt pouze tehdy, ztratí-li své privilegované postavení příjemce ochranných opatření.**
- 3. Neexistuje žádný důvod, aby železnice byla veřejným majetkem.**
- 4. Monopolní chování železnice je dáno primárně existencí ochrany ze strany státu. Bez této ochrany se přizpůsobí reálně existující konkurenci nebo zanikne.**
- 5. Snaha o vytvoření „vnitřní“ konkurence v rámci železnice je pokusem zefektivnit ekonomické chování železnice v rámci konceptu „veřejného statku“. Je zřejmé, že tento model nevede k optimální alokaci zdrojů. Je však transparentnější a kontrolovatelnější než model současný.**

Na příkladu železnice vidíme, jak zakoreněné mýty o veřejných statcích mívají tuhou život. Není divu, exkluzivita vytváří především ekonomické výhody. Čím silnější jsou ekonomické vazby a zájmy spojené s veřejnou podporou pseudomonopolů, tím zuřivější a bezohlednější je boj proti těm, kteří by jen naznačují, že „král je nahý“. Věc je o to složitější, že garantem výhod je stát a cílem politiků je dosahovat kompromisů, ne vítězit (nebo prohrávat) 10:0. Zatím, zdá se, žijeme v období znatelné převahy „dobyvatelů výhod“. Nejen případ České televize, ale i případné prosazení „zákonu o transformaci Českých drah“, kterým se zvláštní postavení železnice ještě více utvrzuje, je dokladem toho, že jánabráchismus je v české kotlině ten nejoblíbenější ekonomický model.

*Autor je poslancem Parlamentu ČR. Text byl ve zkrácené podobě přednesen na konferenci „Železnice na rozcestí“ pořádané Liberálním institutem v dubnu 2001.*

# Silnice jako soukromý statek

PETR MACH

Dvanáct let od pádu komunismu lidé stále rozhodují pouze o polovině svých příjmů. Stát je stále poskytovatelem zhruba poloviny služeb. Jedním ze statků poskytovaných státem a placeným z daní jsou silnice a dálnice.

Státní provozování silnic s sebou nese negativní průvodní jevy státního vlastnictví - drahý provoz a nízkou kvalitu služeb ve srovnání s náklady a kvalitou služeb poskytovaných v soukromém sektoru. Konkrétně v případě silnic poplatníci platí několik daní a poplatků s provozem souvisejících, z nichž každý má nemalé transakční náklady a které jsou mnohdy velmi neefektivně využívány. Každoročně se opakuje v zimě problém nedostatečně rychle odklizeného sněhu, na jaře nedostatečně rychle spravených děr, každotýdenně se opakují dopravní zácpy a trvale vážné výstavba nových potřebných silnic a dálnic.

## Soukromé versus státní vlastnictví

Myšlenka soukromého provozování silnic se jistě bude zdát mnoha čtenářům nemyšlitelná - podobně jako bylo v komunismu nemyšlitelné, že by místo front na státní toaletní papír mohly existovat soukromé prodejny a soukromí výrobci toaletního papíru, nebo že by místo čekacích dob na státní telefon mohli telekomunikační služby poskytovat soukromí provozovatelé. Zavedení soukromého vlastnictví do těchto sektorů přineslo obrovské zvýšení nabídky a kvality. Jednotliví dodavatelé v konkurenci usilují o přízeň zákazníka. Nikdo by si asi dnes nepřál návrat ke státním monopolům v těchto oblastech.

Nízká kvalita a přehlcení, které nás provázejí na státních silnicích, u soukromě provozovaných služeb neznáme. Případný výpadek v síti se soukromý provozovatel snaží odstranit vždy co nejdříve - protože každou minutou neprůchodnosti sítě přichází o výnosy a o zákazníky. Podobně soukromý vlastník dálnice nebo silnice by měl vždy zájem na maximálně rychlém odstranění závějí a opravení děr. Soukromé provozování silnic by řešilo i problém dopravních zácp. Problému špiček čelí i soukromí provozovatelé telefonních služeb a našli řešení - dražší volání ve špičce a levnější volání mimo špičku zaručuje rovnoměrnější rozložení poptávky po službě v čase. Podobně vlastník silnice by mohl učinit provoz dražším ve špičce a levnějším mimo špičku.

Když všichni vidí evidentní výhodu soukromé výroby toaletního papíru nebo soukromého provozování telekomunikačních služeb, proč neexistuje silný tlak na privatizaci silnic a dálnic?

Pro mnoho lidí je nepřijatelné, aby za silnice platili. Ve skutečnosti však lidé za silnice platí, a velmi draze za chabou kvalitou.

Uživatelé silnic a dálnic platí silniční daň, dálniční nálepkou a daň z benzínu. Dnešní silnice tedy rozhodně nejsou zadarmo. Soukromé provozování silnic by znamenalo, že by lidé sice platili soukromému vlastníkovi, ale ušetřili by na daních.

## Tržní financování silnic

Jak by tedy soukromý vlastník získával příjem na provoz silnic? V prvé řadě by hledal nejefektivnější možný způsob získávání příjmů. Jednou možností, jak získávat výnos, je vybírání mýtného při vjezdu na sil-

### D47:

#### Parodie soukromé silnice

*První soukromou silnicí u nás prý bude ostravská dálnice D47. Celá akce má ale pouze zakrýt další státní zadlužování a soukromého na dálnici bude velmi málo.*

*Stát se samozřejmě zadluží, pouze se to neobjeví v oficiálních statistikách státního dluhu. Stavbu zaplatí budoucí daňoví poplatníci, jen místo vydání dluhopisů se vláda ke splátkám upsala ve smlouvě s investorem.*

*Silnice ještě ve skutečnosti nebude soukromá, protože „vlastník“ nebude moci vykonávat vlastnická práva: nesmí během provozování silnice vybírat za užívání silnice od řidičů poplatky, jako hlavní zdroj příjmu má mít od státu peníze daňových poplatníků a po několika letech má silnici převést opět na stát!*

*Stát by měl umožnit - nikoliv zadávat - soukromým firmám investice do silnic a dálnic. Odstraněním distorzčních daní souvisejících s provozem motorových vozidel by měl vytvořit prostor pro soukromé financování a ostatní záležitosti - kudy a jak silnice povede a jak bude financovaná - by měl plně ponechat na soukromých subjektech.* (PM)

nici. Tento způsob je ale relativně drahý. S nejnižšími transakčními náklady pro poplatníky lze získávat výnos z reklamy umístěné na billboardech u silnic. Někdo by mohl namítnout, že vlastník silnice závislý na reklamních plochách by nadužíval reklamy, což by údajně mohlo vést k odvádění pozornosti řidičů od řízení a k dopravním nehodám. Ve skutečnosti ale soukromý vlastník nemá na nehodách žádný zájem. Naopak, každá nehoda zdržuje provoz a připravuje majitele o tržby. Soukromý vlastník by tudíž zvolil optimální množství reklamy. Podobným způsobem poskytuje své služby

komerční televize placená z reklamy. Soukromý vlastník silnice, který by měl příjmy z reklamy, by byl motivován k tomu, aby jeho silnice byla hojně využívána a nalákal na ni uživatele. Podobně jako komerční televize vysílá pořady, které přitahují diváky, soukromý vlastník silnice by byl motivován nabídnout komfortnější silnici než jeho konkurenti.

Dalším možným způsobem získání příjmů je pronájem komerčních pozemků u silnic. Zpoplatňování komerčních ploch - např. benzinových čerpadel nebo příjezdových cest k motoreům - může být pro soukromého vlastníka silnice efektivnější způsob získání výnosu než nákladné vybírání mýtného na každé příjezdové cestě od každého řidiče. Soukromý vlastník silnice např. může požadovat fixní nájem nebo poplatek z každého prodaného litru benzínu. Tím by si zajistil dostatečný příjem - a jelikož by takové zatížení ceny benzínu bylo místo současné daně, řidič by kromě zlepšení kvality služeb nemusel pocítit žádné obtěžování ani finanční náklad navíc.

Lidé budou asi souhlasit s tím, aby silnice byly soukromé, pokud uvěří tomu, že by neplatili nic navíc, že by se nesnížilo jejich pohodlí, a že by se zvýšila kvalita silnic.

## Privatizace - cesta k lepším silnicím

Jak by mohl vypadat model privatizace silnic? Stát by zrušil dálniční nálepkou, silniční daň a daň z benzínu, aby tyto daně nedopadaly distorzně i na případné vlastníky a uživatele soukromých silnic. Místo daně z benzínu by stát vybíral - nikoliv jako daň, ale na smluvním základě - 10 korun z každého litru benzínu za to, že umožní k benzinové pumpě přístup ze své silnice. Tím by si stát jako počáteční majitel všech silnic zajistil úroveň příjmů, které měl z daní souvisejících s provozem motorových vozidel, a zároveň by jejich zrušením umožnil vybírání příjmu za užívání soukromých silnic nejefektivnějším možným způsobem, aniž by došlo ke zdražení silniční dopravy.

Důsledkem privatizace silnic by byla vyšší kvalita silnic a relativně nižší náklady. Z ekonomického hlediska nemá státní provozování silnic opodstatnění (jde o tzv. čistý soukromý statek, jenž se vyznačuje tzv. vyloučitelností ze spotřeby). Státní provozování silnic nemá ani politický motiv (jako např. progresivní zdanění nebo přídatky na děti), protože v sobě neobsahuje programově žádné přerodělování bohatství (neexistuje tedy žádná významná skupina, která by na státním vlastnictví silnic měla zájem). Privatizace silnic a dálnic je - podobně jako privatizace telekomunikačních služeb - pouze otázkou poznání, a tedy času.

*Autor pracuje v Centru pro ekonomiku a politiku a je vydavatelem LF.*

## VÝROK MĚSÍCE

„Nelze připustit, aby v regulačním úřadě pracoval člověk, který dříve likvidoval svobodu slova“ uvedla značka -ET- v týdeníku Respekt v souvislosti s obsazením postů v Radě pro rozhlasové a televizní vysílání. Jenomže právě takový člověk tam patří - vždyť přece samotnou podstatou práce „regulačního úřadu“ je, pokud tedy selský rozum stačí, regulovat obsah vysílání, tedy dělat cenzuru. Cenzurou se rozumí státní sankce za

## Nezakazujme Mein Kampf

Podle výroku Nejvyššího soudu je pan Zítko nevinný, protože se vydáním Mein Kampfu dopustil propagace již neživého hnutí. Hrůza, volají všichni, od komunistického poslance až po ministra vnitra. Podle tohoto precedentu nyní budou unikat spravedlnosti i ti nejhorší „nácové“.

Nesmysl! Pomínu ten fakt, že české právo nezná institut precedentu. Ovšem celá žaloba je naprosto nesmyslná. Proč nedovolit vydání knihy proto, že obsahuje rasovou a národnostní nesnášenlivost? Jsou lidé skutečně tak hloupí, že nedokážou rozeznat pravdu od lži, dobro od zla? Je proto třeba lidi chránit od všech „závadných“ myšlenek a servírovat jim pouze ty „správné“? A konečně, kdo bude o vhodnosti či nevhodnosti knih arbitrárně rozhodovat?

Ve jménu Katolické víry bylo zabito více lidí, než v hitlerovském Německu. A Bible se vydává i v kreslené podobě pro děti. Námitka: Bible neobsahuje nemorální myšlenky, nehlasá rasovou, ani jinou nesnášenlivost. Dobrá. A co třeba Kapitál Karla Marxe? Stal se ideovým zdrojem hnutí, které také vraždilo lidi. Navíc nepochybně obsahuje výzvu k třídní nenávisti. Mrtvému je jedno, zda byl zabit z důvodu jiné barvy pleti, jiného přesvědčení, nebo jiných majetkových poměrů. Takových děl je mnohem více, i v české literatuře. Kdyby se začalo na zločiny komunismu konečně pohlížet stejně, jako na zločiny nacismu, pak nevím, zda by mohly vycházet básně Jiřího Wolкера, nebo Petra Bezruče. „Přijde den, z dolů jde plamen a dým, přijde den, zúčtujeme spolu“. Zaměňte slovo „dolů“ slovem „pecí“ a můžete větu klidně vložit do Mein Kampfu.

Nezakazujme knihy. Jakkoli omezená svoboda přestává být svobodou. Lidé jsou schopni rozpoznat dobré od špatného. A pokud nejsou, zákazy nám nepomohou. Nacisté „závadné“ knihy pálili, komunisté zabavovali. Nebuďme stejní, jako oni!

Radim Valenčík, jr

obsah sdělení, ať už je slovní či obrazové. Cenzura zůstává cenzurou i kdyby postihovala jakkoli bezvýznamný nebo jakkoli odporný projev. Jestliže si státní moc ustaví dohlížitele, aby nikdo nezveřejnil žádný obrazec, který by z více než 80 % vyplňovala žlutá barva, ustaví tím cenzorský úřad, který bude omezovat svobodu projevu, či přesněji bude omezovat vlastnické právo nakládat volně se svým majetkem. A je jedno, jestli budou cenzori zasahovat předem, tedy schvalovat projevy určené ke zveřejnění, nebo jestli budou trestat až po uveřejnění nevhodného sdělení.

Cenzura předběžná by z hlediska právní jistoty byla vhodnější, když už tedy na ní někteří trvají. Na druhou stranu cenzurou není, jestliže majitel soukromých novin zakáže otisknout článek kritizující politickou stranu, protože definičním znakem cenzury je státní sankce nikoli odmítnutí smluvního návrhu, jímž předložený článek je. V případě vysílacích frekvencí, v Evropě obvykle cenzurovaných, je samozřejmým řešením jejich trvalá privatizace.

Jan Žamboch

## Typografické studio

Vladimír Vyskočil



nabízíme

Kompletní zpracování knih, časopisů, katalogů, dopisních papírů, vizitek..., logotypů, grafických návrhů ... Zajistíme tisk a knihařské zpracování.

**Proč to děláme? Protože nás to baví!**

Vladimír Vyskočil - KORŠACH • Ježkova 1, 130 00 Praha 3  
Mobil: 777 13 13 86 • Tel./fax: 222 734 455 • E-mail: typograf@easynet.cz

Laissez-Faire, měsíčník pro svobodu jednotlivce. Čte se [lese-fér]. Vydává: Petr Mach, Bozděchova 8, 150 00 Praha 5, tel.: 603 228 753, e-mail: machpetr@iol.cz, <http://www.petrmach.cz>, číslo účtu 152050656/0300. Šéfredaktor: Tomáš Jirsa, e-mail: tjirsa@centrum.cz. Náměty, články, reakce, zájem o předplatné, zájem o inzerci uvádějte na výše uvedený kontakt. Registrace MK 8183. ISSN 1212-8597