

Peltzmanův efekt aneb nezamýšlené dopady státních intervencí

Proč se tak často nenaplnují očekávání ohledně dopadů vládních regulací? Proč se nescetněkrát rozcházejí skutečné důsledky státních intervencí se záměry politiků, kteří je prosazují? Ekonomie zná na tyto podnětné otázky elegantní odpovědi. Jednu z nich si právě v tomto článku ukážeme a vysvětlíme.

„Lidské jednání je účelové chování. Či jinak řečeno: Jednání je působící vůle uvedená v činnost (...)” – Tak začíná brilantní ekonom Ludwig von Mises svoji monumentální knihu *Lidské jednání*. Jednání člověka přitom předchází porovnání nákladů a přínosů zamýšleného činu (ať je již vědomé či odehrávající se na úrovni podvědomí), který by v danou chvíli s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem maximalizoval jedincův užitek. Ony náklady a přínosy se v čase mění, na což reagují i lidé svými rozhodnutími. Lidé zkrátka přirozeně reagují na všemožné pobídky – to je jeden z deseti základních principů ekonomie ve světoznámé učebnici G. Mankiwa *Zásady ekonomie*.

Tyto zmíněné stěžejní ekonomické poznatky musí brát v potaz i tvůrci veřejné politiky, chtějí-li, aby jejich opatření dosáhla kýžených výsledků. Jestliže politici nedbají toho, jakým způsobem se jimi provedená rozhodnutí (v doslovném významu) dotknou lidí a jak pozmění jejich chování, nemohou se příliš divit tomu, že existuje znatelný rozdíl mezi původními záměry oněch státních zásahů a jejich výsledky.

Jako příklad takovýchto nezamýšlených důsledků ekonomové často používají veřejnou politiku týkající se bezpečnosti automobilů. Pokračujme proto v této tradici a zamysleme se nad tím, co se stane s bezpečnostní silničního provozu, když bude jeden zákon výrobcům automobilů ukládat povinnost do svých vozidel umísťovat bezpečnostní pásy a jiný zase jednotlivým řidičům nakazovat mít při jízdě tyto pásy vždy zapnuté? „Banální otázka“ – říkáte si. „Vždyť, když je pasažér řádně připoután ke svému sedadlu, prokazatelně se zvyšuje jeho bezpečnost a s ní i bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu“ – můžete pokračovat. Jenže není to, bohužel, tak jednoduché. Ekonom Sam Peltzman ve svém pověstném článku ukázal, že onen pocit větší bezpečí nás činí méně zodpovědnými, a tím je jeho prvotní příznivý dopad draze vykopen. Avšak co přesně jsou ony negativní důsledky tohoto opatření? Racionální člověk za volantem zvažuje, nakolik bude jeho jízda opatrná, na základě toho, jaký mezní užitek mu pomalejší jízda přináší ve srovnání s mezními náklady, které představuje (např. delší čas strávený zdlouhavější jízdou, jenž nemůže být využit k aktivitám jiným). Zákony o povinnosti připoutání se bezpečnostním pásem mění pobídky tak, že činí pomalou jízdu méně lákavou, jelikož dodatečné zrychlení, které – za jinak stejných podmínek – zvyšuje riziko dopravní nehody, již není v očích řidiče tolik nebezpečné, neboť žije v přesvědčení, že bezpečnostní pás jej chrání před smrtelným úrazem. Konečný důsledek je jasný – řidiči budou řídit zpravidla rychleji a méně opatrně, čímž nejspíše vzroste celkový počet silničních nehod.

Co tedy v souhrnu přinese tohle opatření? Řečeno co nejstručněji – vyšší pravděpodobnost havárií. Můžete však namítat, že srážky vozů alespoň nebudou fatální v tom smyslu, že cestující povětšinou přežijí. Máte pravdu, ale v takovou chvíli je úhrnný výsledek nejasný – na jednu stranu dochází k vícero silničním nehodám, na stranu druhou je zase pravděpodobnost úmrtí vlivem bezpečnostních pásů nižší. Ale pozor, je zde ještě jeden důležitý, dosud nepopsaný, aspekt! Zbrklá jízda řidičů neohrožuje jen je samotné. Má rovněž nepopíratelný neblahý dopad

na chodce, kteří nejsou a v zásadě ani nemohou být proti střetu s vozidlem chráněni podobně, jako jsou řidiči bezpečnostním pásem. Sam Peltzman dokládal, že ve Spojených státech, na nichž prováděl svůj výzkum nezamýšlených následků zmíněné veřejné politiky, došlo jednak k růstu množství dopravních nehod (ale doplňme, že se také snížila pravděpodobnost smrtelné havárie, takže změna v úmrtnosti řidičů byla vcelku nepatrná), a jednak k nárůstu počtu chodců, kteří po srážce s automobilem zahynuli. Celkově tak onen zákon způsobil více úmrtí účastníků silničního provozu. Docela nečekané, že?

Námi použitý příklad dosvědčuje jediné – vládní regulace a všelijaké jiné zásahy do tržního hospodářství nesmíme hodnotit podle záměrů, jimiž jsou odůvodněny. Ty mohou být sebevíc bohubilé, přesto však mohou opravdové negativní následky převážit všechno prvotně plánované dobro. Ekonom Ryan Bourne ve své knize *Ekonomie v jednom viru* píše: „Z Peltzmanovy práce bychom si měli odnést poučení, že při vytváření regulačních opatření musíme mít vždy na paměti to, že tato pravidla aplikujeme na lidské bytosti.“ Pandemie viru SARS-CoV-2, o jejichž ekonomických souvislostech tato publikace pojednává, a s ní spojená nejrůznější vládní nařízení skýtaly exemplární ukázky Peltzmanova efektu.