

## **List otwarty do organizacji Mothers Against Drunk Driving**

**Autor:** Walter Block

**Źródło:** [mises.org](http://mises.org)

**Tłumaczenie:** Luiza Bielińska

Proszę, nie bierzcie mi za złe tych, może i ostrych, słów krytyki. Nie zamierzam wyrządzić waszej organizacji żadnej szkody. Wręcz przeciwnie. Mam dwoje dzieci, które, jako młodzi dwudziestolatkowie, są początkującymi kierowcami. Cierpiałbym bardziej niż można to wyrazić słowami, gdyby coś stało im się w rezultacie jazdy po pijaku. Dlatego też jestem waszym zwolennikiem. Jestem po waszej stronie. Moje słowa wyrażają jedynie wolę wniesienia przyjacielskich poprawek do waszych planów i propozycji i proszę was, żebyście tak właśnie je interpretowały. Niektóre z poniższych opinii mogą zabrzmieć ostro, jednak przyjaciele nie przebijają w słowach, gdy chodzi o kwestie życia i śmierci, a chciałbym żebyście traktowały mnie jak swojego przyjaciela. Możemy spierać się o środki, ale łączy nas wspólny cel.



### **Rozszerzenie**

W pierwszej kolejności musicie rozszerzyć zakres działania. Jazda po pijaku to oczywiście największe utrapienie na naszych drogach, jednak z całą pewnością nie jedyne. Jest ich dużo więcej, nawet nie biorąc po uwagę „wielkiej trójki”, czyli prędkości, warunków pogodowych oraz błędów kierowcy<sup>1</sup>. Tak naprawdę to jaka różnica, czy stracimy dzieci lub ukochanych w wypadku drogowym na skutek spożycia alkoholu, czy z jakiegokolwiek innej przyczyny? Szczęśliwie tak się składa, że, jeśli zaakceptujecie moje sugestie, nie będziecie musiały nawet zmieniać nazwy MADD (Matki przeciwko pijanym kierowcom).

Wystarczy, że pierwsze „D” odnosić się będzie do „death” (śmierć), a nie jak obecnie do „drunk” (pijany), czyli Mothers Against Death Drivers (Matki przeciwko kierowcom śmierci). Wszystkie z tych czynników — alkohol, narkotyki, nadmierna prędkość, niesprawne pojazdy, błędy w konstrukcji dróg i inne — są zagrożeniem dla życia naszych rodzin. Jaki sens ma wyróżnianie tylko jednego z nich?

Obecny ograniczony status MADD można próbować obronić, zapożyczając argument specjalizacji i podziału pracy od ekonomistów<sup>2</sup>. To prawda, że żadna organizacja w pojedynkę nie zdołała wszystkiego. Lepiej podjąć się realizacji ograniczonego planu i zrobić to porządnie, niż wziąć sobie na głowę zbyt dużo i osiągnąć niewiele lub nic.

Jednak ten pogląd ma zastosowanie tylko wtedy, gdy podjęcie się dodatkowych zadań zepchnie główny cel przedsięwzięcia na dalszy plan. Jeżeli naprawdę chcecie przeciwdziałać śmiertelnym wypadkom spowodowanym tylko i wyłącznie jazdą po spożyciu alkoholu, niech tak będzie. W takim układzie MADD w obecnym kształcie nie potrzebuje poszerzania horyzontów. Jednak, jeżeli waszym celem jest zmniejszenie skali tej bezmyślnej rzezi niewinnych ludzi na drogach, niezależnie od jej powodu, a myślę, że tak właśnie jest w waszym przypadku, wtedy wydłużenie listy przyczyn wypadków nie osłabi misji organizacji, lecz — wręcz przeciwnie — umocni ją.

## **Prywatyzacja**

Moja druga sugestia jest zdecydowanie bardziej radykalna. Proszę, wysłuchajcie mnie uważnie, bo stawka jest bardzo wysoka. To prawda, że liczba wypadków śmiertelnych na autostradach w ostatnich latach spadła<sup>3</sup>. Jednak, liczba śmiertelnych ofiar niewłaściwego użytkowania pojazdów, np. 41 480 w 1998 roku, nadal jest zdecydowanie zbyt duża. Dramatyczne okoliczności wymagają radykalnych rozwiązań.

Proponuję wam mianowicie, żeby koncepcja prywatyzacji dróg w naszym kraju stała się jednym z kluczowych elementów polityki MADD. Dotyczy to nie tylko federalnego systemu autostrad międzystanowych, ale także każdej bocznej czy polnej drogi, miejskiej ulicy, a nawet chodnika — wszystkich miejsc, w których dochodzi do wypadków śmiertelnych z udziałem pojazdów. Dlaczego? Jest kilka powodów.

Po pierwsze, to wierutna bzdura, że wyłącznie prędkość, alkohol, narkotyki itp. są odpowiedzialne ze śmierć na drogach. To raczej tylko pośrednie przyczyny, gdyż zasadnicza wina leży w zarządcach dróg, ludziach za nie odpowiedzialnych, którzy nie radzą sobie z tymi problemami. Chrysler poszedł z torbami tylko pośrednio z powodu wielkości samochodów, zmieniających się stylów, konkurencji, importu, cen ropy i benzyny, itp. Firma ta zbankrutowała, ponieważ jej kierownicy nie dali rady tym wyzwaniom. Kiedy restauracja upada, to nie dlatego, że jest brudno, a jedzenie, obsługa, lokalizacja są złe itp. — to tylko pośrednie przyczyny. Dzieje się tak raczej, ponieważ właściciele, menedżerowie, czy operatorzy nie potrafią zaradzić tym problemom.

Po drugie, gdyby istniał system prywatnych dróg i ulic, różni właściciele rywalizowaliby między sobą, żeby dotrzeć do klientów (przede wszystkim poprzez zapewnienie im bezpieczeństwa). Ci, którym by się nie powiodło (np. obraliby politykę szkodliwą dla „zdrowia dzieci i innych istot żywych”), byłiby zmuszeni albo zmienić taktykę działania, albo spakować manatki. Ci, którzy lepiej poradziliby sobie z pijanymi kierowcami czy nadmierną prędkością i tym samym uratowaliby wiele ludzkich istnień, zarobiliby więcej i mogliby rozszerzyć swoją działalność.

Po trzecie, to właśnie prywatyzacja jest systemem, który w przeciwieństwie do tego propagowanego przez ZSRR, wyposażył nas w komputery, samochody, ubrania oraz bogactwo innych produktów i usług. Powinniśmy zrobić użytek z własnego sukcesu i zamiast kopiować zdyskredytowany system gospodarczy ZSRR, wdrożyć rodzime skuteczne rozwiązania na naszych drogach. A przecież obecnie właścicielem i zarządcą naszej sieci dróg jest państwo. I to właśnie dlatego ludzie giną na tych drogach jak muchy i muszą znosić uliczne korki, których długość wystawiłaby na próbę nawet cierpliwość świętego (gniew na drodze również prowadzi do zwiększenia liczby ofiar wypadków drogowych).

Po czwarte, zasady na drogach, które zminimalizowałyby liczbę wypadków drogowych (dotyczy to również większości gospodarczo cennych rozwiązań) nie spadną nam z nieba, wryte na kamiennych tablicach. Musimy je raczej odkryć, często poprzez niełatwy proces prób i błędów. Tradycyjne, kapitalistyczne metody przyswajania wiedzy polegają na tym, żeby wszystkim przedsiębiorcom, skłonnyim zaryzykować swoje pieniądze, dawać wolną rękę, tak

by mogli działać według własnego uznania. Zarobią ci, którym uda się opracować najlepszą strategię działania. Ci, którym się nie powiedzie, mają wybór: albo naśladować tych pierwszych, albo wypaść za burtę. To właśnie ta magiczna właściwość rynku umożliwiła nam życie na światowym poziomie. Jednak ten proces edukacji hamują politycy, biurokraci oraz inni przedstawiciele nomenklatury, którzy dyktują własne zasady, lecz kiedy okażą się one błędne lub kiedy odpowiedzą oni za jakiegokolwiek nieprawidłowości w zarządzaniu drogami, nie tracą ani odrobiny z osobistych majątków.

Wszyscy ubolewamy, że dochodzi do śmiertelnych wypadków drogowych. Ale przynajmniej jeśli już tak się dzieje, to powinien zadziałać system, w którym ktoś u władzy poniósłby przez to straty finansowe. Nie ma nic, co bardziej pobudza umysły kierowników. Obecnie, kiedy dochodzi do tylu wypadków na drogach, osoby zajmujące stanowiska decyzyjne w materii poprawienia sytuacji nie ponoszą konsekwencji finansowych. Z całą pewnością lepszych rezultatów możemy spodziewać się od systemu, który finansowo nagradza skutecznych, a karze nieużytecznych, niż od systemu, który nie robi ani tego, ani tego.

Proszę wziąć pod uwagę następującą kwestię. Stwierdzenie, że „prędkość zabija” to być może truizm. Jednak liczba wypadków śmiertelnych zmalała, kiedy wyeliminowano ograniczenie prędkości do 55 mph (ok. 90 km/h). Niektórzy analitycy sugerują, że to nie średnia prędkość, a raczej wahania prędkości są decydujące. Dlatego też wszyscy bylibyśmy bezpieczniejsi gdyby ograniczenie (zarówno minimum, jak i maksimum) na pasach wolnego ruchu wynosiło 60 mph (ok. 100 km/h), na pasach pośrednich 70 (115), na szybkich 80 (130), a nie tak jak teraz od 40 (65) do 70, czyli maksimum typowego dla wielu autostrad. Oczywiście nie mogę być tego pewien. Ale wiem, jak to sprawdzić: należy spuścić ze smyczy nową generację przedsiębiorców drogowych i pozwolić im zająć się tą kwestią po swojemu. A potem, robiąc użytek z systemu, który umożliwił nam polepszenie jakości samochodów, komputerów, ubrań i wielu innych produktów, powinniśmy poznać właściwe rozwiązanie.

Teraz pozwolę sobie przytoczyć kolejny przykład, tym razem bliższy interesom MADD. Jak najskuteczniej powstrzymać pijanych kierowców? Wprowadzić wyższe kary? Zwiększyć nacisk na edukację kierowców? Zwiększyć kontrolę policyjną? Nagradzać wzorowych kierowców? Wprowadzić opłaty za uczestnictwo w spotkaniach AA? Tu znowu obowiązują te same zasady. Należy

sprywatyzować drogi i liczyć na nowych właścicieli, którzy — pod presją wolnej przedsiębiorczości i systemu zysków i strat — będą musieli znaleźć rozwiązanie.

MADD byłyby, oczywiście, częścią tej nowej generacji przedsiębiorców drogowych. Jako ożywiona i wzmocniona organizacja, MADD mogłaby w takim systemie wprowadzić w życie własną politykę w sprawie pijanych kierowców, nadmiernej prędkości i innych czynników. Tym samym musiałaby podjąć ryzyko konkurowania z innymi przedsiębiorcami początkującymi w tej branży — tak właśnie funkcjonuje system rynkowy.

W tej chwili sytuacja ma się zgoła inaczej. W systemie zarządzania drogami, który rosyjskiego komisarza wprowadziłby w dobry humor, MADD nie ma szans na pełnienie żadnej kierowniczej funkcji. Wystarczy porównać sytuację, w której jest MADD, do sytuacji Ducks Unlimited, Western Wilderness Society czy jakiegokolwiek innej organizacji działającej na rzecz ochrony środowiska. Nie są one spychane na obrzeża swojego analogicznego pola działania, ograniczonego do udzielania rad i, w skrócie, płaszczenia się przed władzą, co, rzecz jasna, potrafią robić. Jednak, potrafią również wykupić rozległe obszary ziemi (co nie byłoby możliwe w ZSRR) i zarządzać nimi według własnego uznania<sup>4</sup>. Dlaczego MADD ma tolerować swój obecny niższy status wobec tamtych organizacji?

## **Wnioski**

Dwie kwestie na zakończenie. Są tacy, którzy odrzucają moje sugestie jako brednie obłąkanego. Będą wyliczać przeszkody i trudności, takie jak widmo konieczności wrzucania monety do automatu przy każdym domu, który mijamy na ulicy, czy sytuacje, kiedy nasze domy otoczone są prywatnymi drogami, na które wstęp jest wzbroniony, albo wreszcie przypadki, kiedy szaleni właściciele wprowadzają dziwne zasady, zmuszając użytkowników do jazdy na wstecznym biegu. Istnieje jednak wiele publikacji, które odpierają te krytyczne uwagi wobec prywatyzacji dróg<sup>5</sup>. Zanim dacie upust swojej naturze malkontenta, warto zapoznać się z tą literaturą. Jesteście to sobie winni.

Na koniec chciałbym wytłumaczyć dlaczego napisałem list otwarty do was, MADD, zamiast raczej przedstawić tę sprawę władzom. Po pierwsze, to właśnie prywatne organizacje takie jak MADD stanowią o wielkości tego kraju. Rządowi biurokraci, działający powyżej swoich możliwości, zawsze sprowadzali nas w dół. Po drugie, ci, którzy obecnie sprawują władzę nad naszymi drogami,


nie tylko są częścią problemu, ale tak właściwie to stanowią jego istotę. Gdy dojdzie do procesu, takiego jak ten w Norymberdze, przeciwko odpowiedzialnym za miriady niepotrzebnych ofiar wypadków drogowych, to właśnie oni zasiądą wtedy na ławie oskarżonych w pierwszej kolejności.

MADD z pasją poświęca się ratowaniu ludzkiego życia. W tym właśnie leży cały sens istnienia MADD, co stawia tę organizację ponad wszystkich innych, którym zależy na ochronie życia na naszych drogach. Jednak trzeba zrobić jeszcze więcej. Dużo więcej. Czas na radykalne odejście od dotychczasowej działalności, żeby, paradoksalnie, móc czerpać korzyści z wcześniejszych sukcesów. Czas na prywatyzację dróg i niech MADD odegra pierwsze skrzypce w tej inicjatywie.

---

<sup>1</sup> Sam Peltzman, „The Effects of Automobile Safety Regulation”, *Journal of Political Economy* 83, nr 4 (1975): 677–725, wymienia następujące czynniki:

„Prędkość pojazdu... spożycie alkoholu... liczba młodych kierowców... zmiany w dochodach kierowców... koszty wypadków... średni wiek samochodów... stosunek nowych samochodów do wszystkich samochodów (mówi się, że kiedy kierowca zapoznaje się z nowym samochodem, ryzyko wypadku wzrasta)... natężenie ruchu... wydatki na egzekwowanie przepisów o ruchu drogowym przez stanowe patrole drogowe... wydatki na drogi... stosunek liczby importowanych samochodów do całkowitej liczby samochodów (wykazano, że wypadki małymi samochodami częściej kończą się śmiercią niż dużymi) ... wykształcenie populacji... dostępność opieki szpitalnej (co może zredukować liczbę zgonów wśród rannych)”.

Lista skompilowana przez [National Highway Traffic and Safety Administration](#) (NHTSA), instytucję zajmującą się bezpieczeństwem na drodze, jest dużo dłuższa. Warto również zapoznać się z dokumentem Traffic Safety Facts 2001  oraz bazą danych [Fatality Analysis Reporting System \(FARS\)](#).

<sup>2</sup> Mówi o tym książka Adama Smitha, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (New York: Modern Library, [1776] 1965).

<sup>3</sup> Według FARS, systemu gromadzenia danych o wypadkach drogowych operowanego przez NHTSA, liczba ofiar śmiertelnych na autostradach w roku 1998 wynosiła 41 480; w 1997 — 42 103; w 1994 — 40 676; w 1993 — 40 115; a w 1979 — 51 093. Ze względu na to, że w okresie tym wzrosła liczba użytkowników dróg, statystyki te nie pokazują rzeczywistego zwiększenia się bezpieczeństwa.

<sup>4</sup> Terry Anderson i Donald R. Leal, *Free Market Environmentalism* (San Francisco: Pacific Institute, 1991), s. 64, 90, przytaczają przykład organizacji National Audubon Society's



---

Rainey Wildlife Sanctuary w Luizjanie. Kiedy na terenie organizacji odkryto gaz naturalny, zdecydowała się ona na jego wydobycie, co w takich okolicznościach było nietypową reakcją.

<sup>5</sup> Block, „Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”; idem, „Compromising the Uncompromisable: Speed, Parades, Cigarettes”, *Asian Economic Review* 40, nr 1 (kwiecień 1998): 15–29; idem, „Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls”, *Competitiveness Review* 8, nr 1: 55–64; „Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207; Walter Block i Matthew Block, „Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, nr 2/3 (czerwiec – sierpień 1996): 351–62; Block, „Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* #912 (1983): 7–10; idem, „Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, nr 1 (wiosna 1983): 1–34; idem, „Congestion and Road Pricing”, *Journal of Libertarian Studies* 4, nr 3 (lato 1980): 299–330; idem, „Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, nr 2 (lato 1979): 209–38; w antologii Tibor R. Machan, *The Libertarian Reader* (Totowa, N.J.: Row-man & Littlefield, 1982): 164–83; Michelle Cadin i Walter Block, „Privatize the Public Highway System”, *The Freeman* 47, nr 2 (luty 1997): 96–97; John Cobin, „Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte”, *Planning and Markets* 2, nr 1 (1999); Gerald Gunderson, „Privatization and the 19th-Century Turnpike”, *Cato Journal* 9, nr 1 (wiosna/lato 1989): 191–200; W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Dan Klein, „The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (October 1990): 788–812; Dan Klein, John Majewski, i Christopher Baer, „Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (marzec 1993): 106–22; idem, „From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein and G.J. Fielding, „Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (July 1992): 321–41; idem, „How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (May 1993): 113–30; idem, „High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (November 1993); Roth (1987); Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (London: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, U.K.: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (New York: Macmillan); William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).