Les Gilets Jaunes - Jak nafta způsobila povstání venkova

# Úvod

Koncem listopadu a téměř celý prosinec Francií zmítaly největší protesty posledních desetiletí. Jejich společným poznávacím znamením byly žluté vesty, které záhy daly jméno celospolečenskému odporu vůči establishmentu.[[1]](#footnote-1) Kromě rozsahu je na nich zajímavého ještě leccos jiného – samotní protestující (přestože se demonstruje/demonstrovalo ve městech, nejde o městské protesty tradičního střihu)[[2]](#footnote-2), struktura a vedení, požadavky[[3]](#footnote-3), i příčiny. Právě příčiny leží, jak už je ve Francii zvykem, především v chronické nespokojenosti s ekonomickou politikou. Tato esej se chce zabývat ekonomickým pohledem na hlavní spouštěč povstání – zvýšení daně z nafty.

Jakékoliv hlubší poznatky o žlutých vestách se získávají jen velmi těžko, jelikož jde o hnutí velmi nesourodé, a navíc lze pozorovat rozpor mezi tím, co o sobě říkají, tím, co dělají, tím, co o nich píšou média a tím, jak situaci prezentují odborníci. Najít spolehlivý zdroj nebo si udělat širší obrázek o situaci je proto takřka nemožné.

# Daň z nafty

Jako prvotní příčina demonstrací je uváděna cena paliva vyšroubovaná „ekologickou“ daní a daňová zátěž celkově. Tyto důvody mají skutečný základ a jejich vlivu na masové demonstrace odpovídá i načasování.

Na pohonné hmoty jsou ve Francii uvaleny dvě daně – DPH a „TICPE“/daň ze spotřeby energetických produktů.[[4]](#footnote-4) DPH je od roku 2014 stabilních 20%, ale TICPE byla od počátku koncipována tak, aby se každým rokem zvyšovala[[5]](#footnote-5). Zatímco u benzínu roste konzistentně, u dosud dotované[[6]](#footnote-6) nafty vzrostla skokově v letech 2017 a 2018, údajně kvůli dorovnání s benzínem (cca. 80% aut ve Francii jezdí na naftu). Zároveň vzrostly ceny PHM a náklady jejich distribuce, takže cena pro jednotlivce vzrostla mezi říjny ´17 a ´18 o 23%.[[7]](#footnote-7) Na firmy dolehly změny méně, protože mají nárok na benevolentní slevy na dani[[8]](#footnote-8). Některé zdroje uvádějí, že se daně na cenách PHM podílejí až 60%.[[9]](#footnote-9)

Ovšem ceny PHM mají sklon kolísat a jen málokdy to vede k masovým protestům. Co je jinak? Důvodů k demonstracím je více: a) je to francouzská tradice[[10]](#footnote-10), b) jde spíše o důsledek politiky než trhu, c) protestuje se proti celkovému směru francouzské politiky, protože tzv. „ekologické“ daně postihují spíše venkov a chudší vrstvy[[11]](#footnote-11); daň na naftu je jen jedna složka. Body a) a b) jsou také spíše dlouhodobého charakteru, a proto je nejrelevantnější bod c).

# Metla venkova

Jak souvisí složení protestujících (venkov, nižší a střední vrstvy) a daň z PHM? Zaprvé je to samotná potřeba fosilních paliv. Lidé žijící ve městě, obzvlášť ve velkých městech jako Paříž, Lyon nebo Marseille (Francie má 39 měst s více než 100 000 obyvateli[[12]](#footnote-12), necelých 38% obyvatel žije ve velkých metropolitních zónách[[13]](#footnote-13)) mají alternativy k individuálnímu cestování automobilem. Ve městě je obecně lepší vybavenost a není potřeba všude jezdit. Vzdálenosti například do nejbližší ordinace, nemocnice, na jiný úřad než úřad obecní či městský či městské části, do supermarketu i za jinými službami jsou podstatně menší a leckde stačí chůze nebo třeba kolo (obzvlášť severní aglomerace jsou svým rovinným charakterem[[14]](#footnote-14) jízdě na bicyklu *nakloněné[[15]](#footnote-15)*). Kromě toho, veškerou každodenní osobní dopravu po velkých městech může obstarat *městská* hromadná doprava, která je zároveň relativně dostupná všem vrstvám společnosti. Ta samozřejmě nezvládne vše, co osobní automobil, ale na pokrytí většiny potřeb to stačí. Navíc bohatší vrstvy jsou koncentrovanější ve městech, takže i alternativy ke „klasickým“ automobilům jsou četnější ve městech (elektromobily, hybridy apod.).

Jenže na venkově jsou jakékoliv alternativy značně omezené. Mezi nezbytnými destinacemi jsou obecně větší vzdálenosti a větší množství překážek (za sedmero lesy, sedmero horami a sedmero řekami…), což významně redukuje nemotorový způsob přepravy. Mimoto systém veřejné dopravy na vesnici tolik nefunguje – pro malé množství lidí se časté spoje prostě nevyplatí a autobusy pak jezdí třeba dvakrát denně, což potřebám obyvatel zcela po právu nestačí.[[16]](#footnote-16) Navíc vlaky jsou ve Francii poměrně drahé i vzhledem k příjmům. Problém není ani tolik v dálkových cestách, jako spíš v krátkých cestách nutných několikrát do týdne. I proto jsou lidé na venkově podstatně závislejší na neekologickém způsobu dopravy v osobních automobilech. Chudší vrstvy navíc nemají na nejnovější auta, která na fosilní paliva vůbec nejezdí, nebo „žerou“ méně a vypouštějí méně zplodin. Regulace vjezdu takovýchto vozidel do měst[[17]](#footnote-17) a plány na jejich zdanění či zákaz pak lidem dále komplikují život, byť by i byly myšleny dobře. Z ceny fosilních paliv se tak stává nezbytný náklad, který je potřeba zahrnout mezi jiné životní náklady ([*cost of living*](https://en.wikipedia.org/wiki/Cost_of_living)*, mandatory spending*) jako jídlo, oblečení nebo energie.

# Nezbytné výdaje a životní úroveň

Právě zvyšující se nezbytné výdaje především na venkově přispěly k propuknutí protestů. Nejde jen o ceny – ekonomika sílí[[18]](#footnote-18), stále jsme ještě v časech konjunktury – jejich růst je přirozený. Problém/nespokojenost vytváří rozpor mezi stoupajícími výdaji a příjmy. Přestože ekonomika roste, celková životní úroveň se někde zvyšuje, ale pomalu vzhledem k HDP, někde stagnuje a někde spíše klesá – jinými slovy, ukazatele růstu jako HDP se podle demonstrantů neprojevují dostatečně na stavu peněženek Francouzů. Například průměrná mzda se sice od roku 2015 zvýšila o 6%[[19]](#footnote-19) (ovšem týká se to spíše měst a výše placených pozic), ale inflace stoupla (0,04%/2015, 0,19%/2016, 1,03%/2017 a 2,12%/2018)[[20]](#footnote-20), životní náklady spíše stoupají (viz nafta o více než 23%[[21]](#footnote-21) jen od loňska), nezaměstnanost prakticky neklesla[[22]](#footnote-22) a množství lidí pod hranicí chudoby je dlouhodobě vysoké - okolo 14%.[[23]](#footnote-23) Velmi zasaženou skupinou jsou důchodci, jejichž situace dnes často se záporným rozpočtem je velmi citlivá na jakékoliv výkyvy.[[24]](#footnote-24) Soustavné zvyšování nákladů jako u pohonných hmot tak vedlo k tomu, že se do protestů především v menších městech zapojilo naprosto neobvyklé množství důchodců. Materiální úroveň Francouzů je sice možná vyšší než u nás, ale neodpovídá státem deklarované prosperitě. Navíc se zvyšuje zdanění – ne základní, srozumitelné a patřičně medializované daně jako daň z příjmu nebo DPH, ale například formou „eko“ daní.

# Shrnutí

Proč se lidé vydali do ulic? Proč se „utrhli“ ze svých míst a jeli protestovat do Paříže? Protože jim hnul žlučí (*žlutí*) konkrétní krok pro venkov dlouhodobě nepříznivé politiky, který má široký a pro leckoho celkem zásadní dopad. Zároveň šlo o příležitost vyjádření nespokojenosti ne s konkrétním přerozdělováním, komu dát víc, ale spíše s nešetrnými a minimálně z pohledu protestujících krátkozrakými zásahy státu do života občanů.

Zjednodušeně se dá říct, že konkrétní událostí (skokové zvýšení ceny nafty) se naplnil pohár trpělivosti především venkova a nižších a středních vrstev. Ve Francii již delší dobu „bublá“ množství více či méně latentních problémů, přičemž nedávné protesty odstartovaly vlnu nevole vůči prakticky všemu. Na prvotní stávku kvůli naftě, donedávna štědře podporovanému jako ekologičtější varianta benzínu, se rychle nabalily extremistické skupiny i obyčejní rabovači a násilníci. Vzhledem k této skutečnosti je velmi těžké, ne-li nemožné, jednoznačně charakterizovat další směřování protestů a je velmi obtížné předpovídat jejich další vývoj. Spontánní a neorganizovaný charakter bez jednoznačných požadavků sice maximalizoval počáteční efekt, ale znemožnil a znemožňuje kontrolu nebo řešení situace.

Nespecifické zdroje: [Al Jazeera](https://www.aljazeera.com/news/2018/12/france-yellow-vest-protests-timeline-unrest-181208093213135.html) – průběh protestů do 8.12.18, [První stránka](https://www.french-property.com/guides/france/finance-taxation/taxation/) dokumentu k francouzskému daňovému systému (zajímavý je celý dokument), [The Economist](https://www.economist.com/briefing/2015/05/02/when-what-comes-down-doesnt-go-up) o nízkých mzdách a nepoměru mezi růstem ekonomiky celkově a růstem mezd (zkopírovaný obsah – článek je placený), [The Conversation](https://theconversation.com/shockwaves-from-french-yellow-vest-protests-felt-across-europe-108578) – hodnotný článek o LGJ celkově, [Neviditelný pes/Macron kličkuje](http://neviditelnypes.lidovky.cz/francie-macron-klickuje-0sm-/p_zahranici.aspx?c=A190102_212949_p_zahranici_wag), články v mainstreamových médiích obecně.

Hudební epilog (viz [Marian Kechlibar](https://kechlibar.net))

<https://youtu.be/VGFI6h37JBg>

1. Zdroj: [Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/Yellow_vests_movement#Comparisons), [Liberation](https://www.liberation.fr/france/2018/12/02/paris-emeutes-inedites-depuis-68_1695615) (Všechny internetové odkazy navštíveny 29.12.18) [↑](#footnote-ref-1)
2. Zdroj: [Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/Yellow_vests_movement), [Guy Milliere/Gatestone Institute, Neviditelný pes](http://neviditelnypes.lidovky.cz/francie-zeme-se-riti-do-katastrofy-macrona-to-nezajima-ppz-/p_zahranici.aspx?c=A181209_165733_p_zahranici_wag), Jan Vítek/Neviditelný pes [1](http://neviditelnypes.lidovky.cz/francie-jde-o-penize-hlupaku-d1z-/p_zahranici.aspx?c=A181213_205531_p_zahranici_wag), [2](http://neviditelnypes.lidovky.cz/francie-jak-dlouho-muze-trvat-prozatim-d9f-/p_zahranici.aspx?c=A181209_233307_p_zahranici_wag) [↑](#footnote-ref-2)
3. Zdroj: [Anglický překlad požadavků](https://i.redd.it/kltb04w8gk321.jpg), [Dan Drápal/Neviditelný pes](http://neviditelnypes.lidovky.cz/francie-pozadavky-zlutych-vest-d3y-/p_zahranici.aspx?c=A190101_211837_p_zahranici_wag) [↑](#footnote-ref-3)
4. Zdroj: [Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/Taxation_in_France#Taxes_on_production_and_importation) [↑](#footnote-ref-4)
5. Zdroj: [Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/Yellow_vests_movement#Diesel) [↑](#footnote-ref-5)
6. Zdroj: viz 4, [Les Echos](https://www.lesechos.fr/10/04/2014/LesEchos/21666-088-ECH_diesel---les-raisons-d-une---exception-culturelle---francaise.htm) [↑](#footnote-ref-6)
7. Zdroj: viz 2, 4; PHM obecně: [The Local](https://www.thelocal.fr/20181030/french-drivers-plan-road-blocks-to-protest-fuel-prices-but-are-they-right-to) (orig.), [zkopírovaný text článku](https://docs.google.com/document/d/17Z4DnnMxfJWrCtv85gtkLzEB-Yq3CejN_IWHDjlrOyE/edit?usp=sharing) (originál je placený) [↑](#footnote-ref-7)
8. Zdroj: [Eurotax](https://www.eurotax.fr/en/our-expertise/energy-taxes/) – bohužel nerozebírá detaily, ale nenašel jsem snadno dostupné a srozumitelné zdroje v AJ [↑](#footnote-ref-8)
9. Zdroj: viz 7 – The Local [↑](#footnote-ref-9)
10. Zdroj: [The Independent+Statista](https://www.independent.co.uk/news/world/europe/the-european-countries-that-strike-the-most-french-strikes-industrial-action-map-a7063926.html) – statistika je trochu rozhozená u Kypru kvůli dlouhodobé stávce v roce 2013, dnes by byl rozdíl mezi Kyprem a Francií méně markantní, [The Local](https://www.thelocal.fr/20160331/why-are-french-always-on-strike) – odvolává se na staré a nerelevantní statistiky, ale článek je relativně dobrý [↑](#footnote-ref-10)
11. Zdroj: viz 2 – Guy Milliere, Jan Vítek [↑](#footnote-ref-11)
12. Zdroj: [World Population Review](http://worldpopulationreview.com/countries/france-population/cities/) [↑](#footnote-ref-12)
13. Zdroj: [Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/France#Functional_urban_areas) – sečetl jsem obyvatele FUZ a vydělil celkovým počtem obyvatel [↑](#footnote-ref-13)
14. Zdroj: [FreeWorldMaps](http://www.freeworldmaps.net/europe/france/map.html), moje osobní zkušenost s městy Troyes, Arras a Dunkerque [↑](#footnote-ref-14)
15. Zdroj: [EcoBNB](https://ecobnb.com/blog/2014/05/bike-work-get-paid-ecology-economy-go-together-well/) [↑](#footnote-ref-15)
16. Zdroj: [Quora](https://www.quora.com/How-is-public-transportation-in-France) – obecně o veřejné dopravě ve Francii, osobně to považuji za hodnotnou referenci minimálně v rozsahu [↑](#footnote-ref-16)
17. Zdroj: [Urban Access Regulations](http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/france/paris) [↑](#footnote-ref-17)
18. Zdroj: [World Bank Group](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=FR), [2](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD?locations=FR) [↑](#footnote-ref-18)
19. Zdroj: [SalaryExplorer](http://www.salaryexplorer.com/salary-survey.php?loc=74&loctype=1) [↑](#footnote-ref-19)
20. Zdroj: [World Bank Group](https://data.worldbank.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG?end=2017&locations=FR&start=1960&view=chart), [inflation.eu](https://www.inflation.eu/inflation-rates/france/historic-inflation/hicp-inflation-france-2018.aspx) [↑](#footnote-ref-20)
21. Zdroj: viz 2, 4, 7 [↑](#footnote-ref-21)
22. Zdroj: [CIA World Factbook](https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/fr.html), zahrnuje i několik dalších statistik k jiným bodům [↑](#footnote-ref-22)
23. Zdroj: viz 20, [Statista](https://www.statista.com/statistics/460446/poverty-rate-france/) – novější data nejsou volně k dispozici [↑](#footnote-ref-23)
24. Zdroj: [The Local](https://www.thelocal.fr/20181108/report-the-shocking-truth-about-poverty-in-france-in-2018), viz 2 - Jan Vítek [↑](#footnote-ref-24)