# Škody při dopravních nehodách na silnicích ČR dosahují 1,5 % hrubého domácího produktu

Publikováno: 29. 11. 2012

Dopravní nehody jsou vždy nemilou zkušeností, vznikají škody na zdraví na majetku, v lepším případě s sebou nesou nepříjemnost spojenou s vyplňováním formulářů pro pojišťovnu. Mnoho lidí však při nehodách zemře, zraní se a případně trpí vážnými dlouhodobými fyzickými i psychickými následky, někoho blízkého ztratí. Celosvětově na silnicích každý rok umírá na 1,3 milionu osob a 20 až 50 milionů lidí je zraněno. Finanční ztráty z dopravní nehodovosti jen v České republice ročně přesahují částku padesát miliard korun, v EU dosahují téměř 200 miliard eur, celosvětové škody způsobené při dopravních nehodách jsou odhadovány na částku výrazně přesahující půl bilionu dolarů.

**Důsledky přináší dopravní nehody nejen v rovině osobní bolesti, ale také v oblasti ekonomické. Finanční ztráta v důsledku usmrcení jedné osoby je vyčíslena na cca 17,6 milionu korun (a její výše roste), což každoročně přináší nezanedbatelné zatížení státního rozpočtu ve výši přesahující částku 50 miliard korun. Jen v roce 2011 v EU zahynulo při dopravních nehodách 30 108 osob a dalších cca 324 000 lidí bylo těžce zraněno. V České republice v loňském roce do 30 dnů po nehodě zemřelo 773 osob, těžce zraněno bylo 3 092 osob a 22 519 osob bylo zraněno lehce. V počtu obětí na 1 miliardu ujetých vozokilometrů se ČR řadí k nejhorším státům v Evropě.**

Po dobu několika posledních desetiletí se snaží vlády především ekonomicky (a i motoristicky) vyspělých států a nadnárodní organizace OSN, WHO, OECD apod. výše uvedené hrozivé trendy obrátit opačným směrem. Aby bylo možné systematicky konat kroky vedoucí ke snížení následků dopravních nehod na životech, zdraví a hmotném majetku, je třeba exaktně definovat a vyčíslit jaké škody mohou následkem dopravní nehody vzniknout.

Nejprve je třeba definovat metody, kterými lze finančně vyčíslit negativní externality dopravních nehod.

Je na místě zmínit otázku „Je vůbec možné ocenit lidský život“? Na jednu stranu lze říci, že hodnota lidského života je nesrovnatelná s jakoukoliv jinou hodnotou, na druhé straně však existují limity, které omezují prostředky, jež lze vynaložit na snížení rizika smrti. Cenu lidského života je potom možné definovat jako peněžní částku, kterou je společnost ochotna vynaložit na záchranu jednoho lidského života.

Vyčerpávající přehled používaných metod podává práce s názvem “Cost-benefit analysis. Legal, economic and philosophical perspectives“:

**Metoda restitučních nákladů** je postavena na odhadu finanční hodnoty restituce případné škodní události, bývá používána soudy, pojišťovnami apod.

**Metoda ocenění lidského kapitálu** (Human Capital Approach) staví na posouzení ekonomických následků dopravní nehody. Finančně ohodnoceny jsou rovněž bolest, žal, utrpení účastníků dopravní nehody, ovšem i členů rodiny a přátel zraněných a usmrcených osob. Tato metoda byla pro svou přehlednost, výstižnost a relativní jednoduchost po několik desetiletí (až do samého konce 80. let 20. století) nejrozšířenější. Její aplikace je doporučována méně rozvinutým zemím.

**Metoda preventivních nákladů** (willingness-to-pay method -WTP) je metoda používající se pro ocenění subjektivních ztrát z dopravní nehodovosti. Tato metoda je postavena na ocenění toho, kolik jsou lidé ochotni zaplatit za možnost vyhnout se účasti na dopravní nehodě. Varianta individuálních

nákladů je postavena na osobních přístupech k ocenění možnosti vyhnout se nehodě (názory se zjišťují pomocí dotazníkových šetření, další metodou je ocenění tzv. nákladů příležitosti). Důležité je klást důraz na správně sestavený dotazník. Společenské preventivní náklady jsou odvozeny z ocenění hodnot příslušných rozhodnutí orgánů veřejné moci (příkladů je mnoho, může jít například o stanovení rychlostních limitů na silnicích, následné porovnání celospolečenských nákladů v podobě delší doby jízdy a přínosů v podobě menšího počtu dopravních nehod, zraněných a usmrcených). Tato metoda se v posledních letech stává nejrozšířenější v motoristicky (a společensky) vyspělých státech, je náročná pro svou relativní abstraktnost ve srovnání s metodami předchozími.. Používá se i upravená metoda WTP tzv. Perssonův model.

Obrázek č. 2: Rozčlenění nákladů a ztrát spojených s dopravními nehodami (zdroj: CDV v.v.i., Brno)

Celková výše škod vzniklých na základě dopravních nehod v ČR činila v roce 2010 více než 53 miliard korun. Velmi zajímavé údaje se pojí s vyčíslením jednotkových nákladů, tj. nákladů na jednu usmrcenou, těžce a lehce zraněnou osobu a na 1 nehodu pouze s hmotnou škodou.)

Pomineme-li osobní a sociální dopady, pojí se s dopravními nehodami nemalé ekonomické náklady. Česká republika se (přes pokles počtu usmrcených v posledních letech) doposud řadí k evropským státům vykazujícím nepříliš příznivé statistiky dopravní nehodovosti. Že je možné výrazně snížit počty obětí, dlouhodobě dokazují severské státy, Velká Británie, Nizozemsko i Německo, v posledních letech i Francie či Portugalsko.

Například v Německu ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2009 činily 30,5 mld. EUR. V porovnání s předchozím rokem došlo ke snížení o 1,6%. Zajímavé je podotknout, že osobní škody na zdraví činily 13,29 mld. EUR, škody na majetku 17,29. Hmotné škody jsou tedy vyšší než škody na zdraví.

Pro přehled jsou v grafu 1 uvedeny jednotkové náklady na 1 usmrcenou osobu ve vybraných zemích.