Ekonomické následky nehod, financování opatření NSBSP

Publikováno: 9. 1. 2015
CDV

Hodnocení dopravy a jejich následků probíhá z různých pohledů, z pohledu bezpečnosti, komunikace, vozidla, lidského činitele. Je ale velmi důležité hodnotit následky dopravy také z pohledu ekonomického. Vznikají značné socio-ekonomické ztráty, které mají dopad na stát a společnost. Těmito ztrátami přichází stát a společnost o velké množství zdrojů, a to jak materiálních, lidských, tak i finančních.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. se problematikou ekonomického hodnocení negativních externalit způsobených dopravou zabývá již řadu let. Z dlouholetých vlastních a získaných zahraničních poznatků a studií byla zpracována Metodika, která má za cíl poskytnout uživatelům metodický postup pro výpočet ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích a objasnit jednotlivé nákladové položky, které do výpočtu vstupují.

Pro vyčíslení ztrát z dopravní nehodovosti existuje více metod oceňování. Tyto metody se liší podle cíle a důvodu ocenění. Cílem České republiky je minimalizovat zranění a snížit úmrtnost při nehodách. Z tohoto důvodu je pro výpočet ztrát použita forma propočtového ocenění ekonomických důsledků dopravní nehodovosti, tzv. metoda „celkového výstupu“ (metoda lidského kapitálu). Tato metoda rozděluje náklady nehodovosti do dvou kategorií:

- náklady, které vzniknou vlivem ztráty nebo odchýlení stávajících zdrojů (např. zdroje užité k nápravě následků nehod),
- náklady, které vzniknou vlivem ztráty možného budoucího výkonu (např. ztráta pracovního času, ztráta produkce následkem usmrcení nebo zranění).

Metodika také zahrnuje ocenění subjektivních nákladů, mezi které patří bolest, změna kvality a délky života, a jiné, zpravidla nenahraditelné škody. Jedná se o škody, které se týkají nejen přímých účastníků nehod, ale postihují také další osoby (osoby žijící ve společné domácnosti).

Pro vyčíslení ztrát z dopravní nehodovosti je potřebné identifikovat, kvantifikovat a ocenit relevantní náklady z dopravní nehodovosti, kde jsou náklady dány souhrnem peněžních prostředků souvisejících s dopravní nehodou (vznikem, odstranění a jejími následky).

Náklady dle časového horizontu a dopadu jsou rozčleněny na přímé a nepřímé. Jejich kvantifikace je provedena technikou přímého zjišťování nákladů na zdravotní péči, hasičský záchranný sbor, policii, hmotné škody včetně nákladů pojišťoven, soudy a správní orgány a sociální výdaje. Pro ocenění ztrát na produkci je použito hrubého domácího produktu na obyvatele. Pro ocenění subjektivních škod (náhrada škody stanovená soudy) je použito průměrné výše stanovené soudy na základě poskytnutých rozsudků.

Výsledkem je celková ztráta z dopravní nehodovosti na jednu usmrcenou, těžce zraněnou či lehce zraněnou osobu, příp. nehodu pouze s hmotnou škodou.

Vzhledem k charakteru této problematiky lze proto předpokládat, že celková výše ekonomických ztrát byla po doplnění subjektivních ztrát výrazně zpřesněna. Při uplatnění této metodiky v praxi je důležitá úzká spolupráce se všemi zainteresovanými subjekty (např. s policií, zdravotnickými zařízeními, HZS, pojišťovnami, atd.).

Ekonomické vyčíslení ztát z dopravní nehodovosti napomáhá k uvědomění si závažnosti této problematiky a přispívá tak k řešení dopravně-bezpečnostních opatření v celostátním měřítku. Tyto

opatření přispějí nejen k poklesu nehodovosti, naplnění cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, ale také k zlepšení kvality infrastruktury, k dosažení trvalého hospodářského růstu a růstu kvality života obyvatel.

Pro co nejobjektivnější posouzení současného stavu ztrát z dopravní nehodovosti je vhodné tuto metodiku dále rozvíjet, aktualizovat a reagovat tak na stále se měnící situaci v oblasti dopravy.

Doprava způsobuje řadu negativních externalit, a to jak formou dopravních nehod, zranění účastníků, psychické újmy, tak i škod na majetku a finančních ztrát. Právě tyto ekonomické ztráty představují cca 1,4 % z HDP v ČR, což v roce 2012 představovalo 52,6 mld. Kč. Jednou z priorit České republiky je přispět prostřednictvím dopravně – bezpečnostních opatření ke zmírnění těchto škod a snížení úmrtnosti.

Závazným dokumentem v oblasti bezpečnosti silničního provozu je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (NSBSP), jejímž hlavním cílem je snížení počtu usmrcených na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob. K zajištění tohoto cíle je zapotřebí systematická tvorba dopravně-bezpečnostních opatření a zapojení všech zainteresovaných subjektů. K tomu je však nutné disponovat finančními zdroji na realizaci daných aktivit.

Velmi důležitá je podpora orgánů na regionální úrovni pro realizace dopravně-bezpečnostních aktivit a opatření. Pokud by byly finanční zdroje přidělené na úrovni krajů, kraje by tak mohly přímo koordinovat realizaci potřebných opatření pro svůj kraj (dle NSBSP). Zároveň tak může dojít ke zpětné kontrole efektivnosti poskytnutých finančních prostředků.

Je nezbytné zajistit, aby zdroje financování byly provázány s oblastmi či činnostmi, ze kterých vznikají ekonomické ztráty. Potřeba finančního zajištění definovaných opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu se jednoznačně projevila při zpracování vyhodnocení jejího plnění v předchozích letech. Skutečností zůstává, že je pouze otázkou priorit, zda budou alokovány investiční prostředky na dostavbu silniční sítě nebo na záchranu lidských životů pomocí systému ověřených postupů a opatření daných NSBSP.

Z pohledu podpory tvorby opatření vedoucích ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR je velmi důležitá činnost SFDI. Poskytuje finanční prostředky pro dofinancování evropských operačních programů a regionálních operačních programů.

Cílem ČR dle závazných dokumentů je podstatné snížení nehodovosti na pozemních komunikacích. Z tohoto důvodu je velmi důležitá správná redistribuce finanční prostředků SFDI na podporu opatření vedoucích ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.