

14. Následky nehod v podobě hmotných škod i širších socio-ekonomických dopadů

V roce 2011 činily hmotné škody při dopravních nehodách 4,6 mld. korun

Podle odhadu dopravní policie na místě události byla při nehodách v silničním provozu na území ČR v roce 2011 způsobena celková hmotná škoda ve výši 4,628 mld. korun. Na této částce se z 94,4 % jako viníci nehod podíleli řidiči motorových vozidel, což není překvapivé, neboť tito řidiči tvoří rozhodující část dopravního toku. Řidiči pod vlivem alkoholu způsobili 6 % hmotných škod. Neopomenutelný byl i vliv tranzitní dopravy, neboť řidiči, jejichž vozidla jsou byla registrována mimo území ČR, se v roce 2011 na celkovém objemu škodu podíleli 7,5 %.

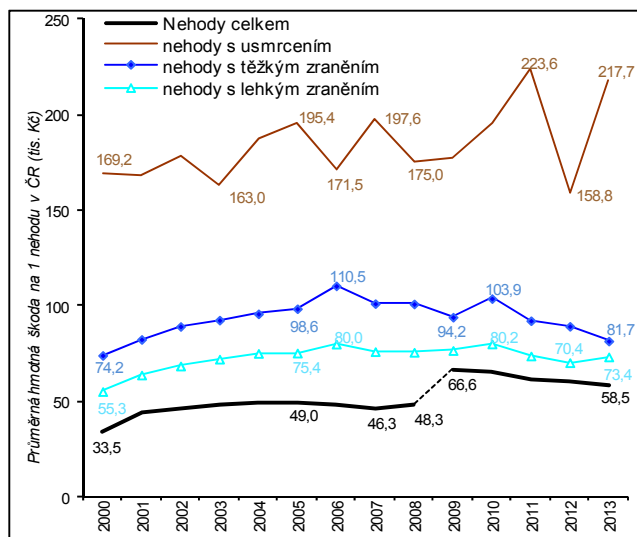
... ale ze dvou třetin šlo o případy, kdy nebyli zraněni či usmrceni lidé

Dvě třetiny výše všech hmotných škod připadá na dopravní nehody, při kterých nedošlo ke zranění či usmrcení osob. Evidovaný počet takových nehod se však postupně snižuje vlivem legislativních změn upravujících povinnost nahlášovat policii vzniklou nehodu. Tato skutečnost rozhodujícím způsobem přispívá k poklesu celkových hmotných škod u nehod v silničním provozu – za poslední pětiletí se snížily na polovinu.

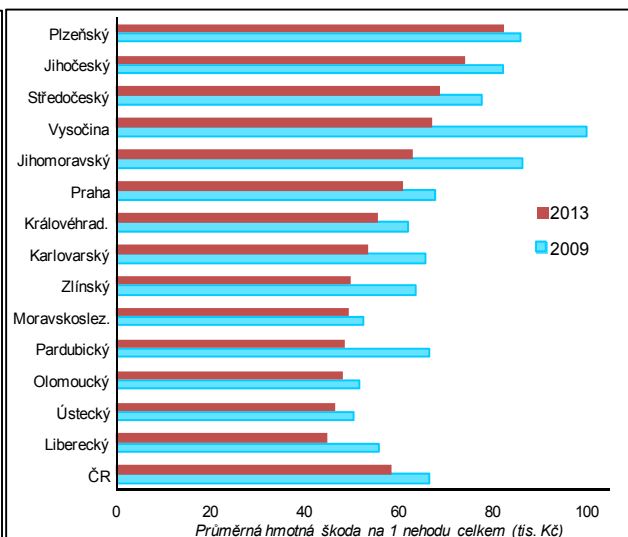
Na jednu dopravní nehodu připadala škoda ve výši nad 60 tisíc korun a dlouhodobě se mírně zvyšuje

Výše hmotných škod připadající na jednu dopravní nehodu se v ČR dlouhodobě mírně zvyšuje, v roce 2011 lehce přesáhla šedesátitisícovou hranici a proti úrovni roku 2000 byla téměř dvojnásobná. Výše hmotných škod roste úměrně se závažností nehody, nejvyšší byla u nehod, při kterých došlo k usmrcení osob (v roce 2011 v průměru na jednu takovou nehodu 224 tis. korun). Hmotná škoda připadající na 1 nehodu s následky na zdraví rostla mezi roky 2000 a 2006, ve všech kategoriích nehod, nejrychleji u těch s těžkým zraněním (ze 74 tis. korun na 110 tis. korun). Od roku 2006 tento růst pokračuje pouze u smrtelných nehod. Příčinu lze hledat ve změně struktury nabouraných vozidel (posun od menších motorových vozidel k automobilům) a celkové obměně vozového parku (vyšší zastoupení výkonnějších a také dražších vozidel).

Graf č. 118 Vývoj průměr. hmotné škody na 1 nehodu v ČR podle závažnosti nehody (v tis. korun)

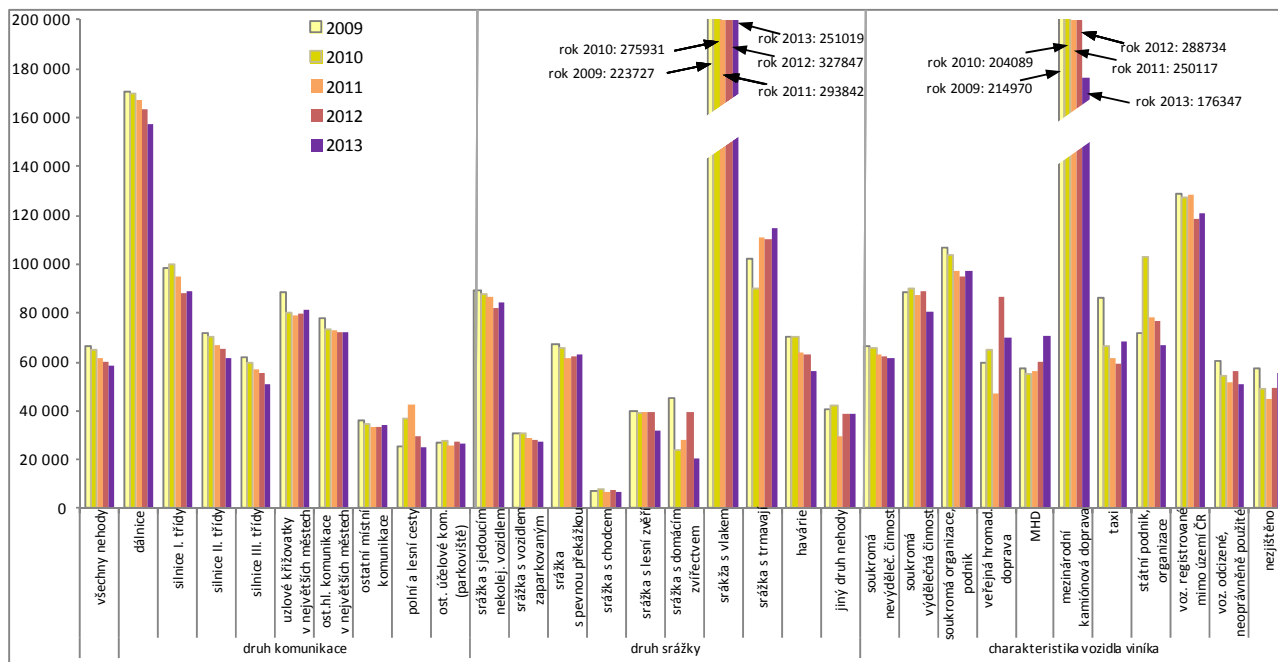


Graf č. 119 Průměrná hmotná škoda na 1 nehodu celkem podle krajů (v tis. korun)



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Graf č. 120 Průměrná výše hmotných škod (v korunách, b.c.) na 1 nehodu v ČR podle druhu komunikace, srážky a vlastnictví vozidla viníka



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Nižší škody při dopravních nehodách na Olomoucku a Zlínsku, vysoké v Praze a Středočeském kraji

Výše hmotných škod na 1 nehodu s následky na zdraví se odlišuje i podle regionů. Nízké hodnoty na Olomoucku (64 tis.) a Zlínsku (68 tis.) kontrastují s Prahou a Středočeským krajem, kde byla mezi roky 2010 a 2011 průměrná výše škody o více než polovinu vyšší. Hmotné škody při vážnějších dopravních nehodách na území v Prahy a Středních Čech jsou mezi kraji nejvyšší dlouhodobě – v roce 2000 dosáhly v obou těchto krajích 82 tis. korun, republiková hodnota byla 64 tis. Jedním z významných faktorů, které tyto regionální diskrepance způsobují, je odlišné staří a kvalita vozového parku.

Nejen hmotné škody, ale např. i psychická újma účastníků nehod...

Výše uvedená kvantifikace hmotných škod představuje pouze jeden z dílčích pohledů na ekonomické ztráty plynoucí z dopravní nehodovosti. Zohledňují většinou pouze hmotné škody na zúčastněných dopravních prostředcích. Dopravní kolize však způsobí řadu dalších negativních externalit, např. zranění účastníků vč. psychických dopadů, rovněž i širší majetkové a finanční ztráty.

... a jejich důsledky společenské

Z ekonomických dopadů dopravní nehodovosti, které je možné kvantifikovat, se vedle hmotných škod musíme soustředit i na náklady na zdravotní péči, soudní lékařství, dopravní policii, hasičský záchranný sbor, soudy, pojišťovny či náklady sociální péče. Navíc nelze opomíjet některé významné nepřímé dopady především ve formě ztrát pro trh práce (ztráty na produkci). Ty jsou extrémní např. u osob na počátku ekonomické aktivity, které při nehodě přišly o život. Nepodstatné nejsou ani u starších osob, které vyvázli „jen“ s menším zraněním, negativní dopady má v takovém případě krátkodobé či dlouhodobé omezení pracovního výkonu (nemocnosti, částečná či trvalá invalidita).

V relaci k HDP činily v roce 2010 celkové ztráty z dopravní nehodovosti v ČR 1,5 %

Propočet všech výše uvedených komponentů škod provedli technikou přímého zjišťování nákladů dopravní experti z Centra dopravního výzkumu. Podle těchto propočetů byly celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ČR v roce 2010 dopravními experty stanoveny na 57,2 mld. korun, což ve vztahu k vytvořenému hrubému domácímu produktu činilo 1,5 %. Nejvýraznější složku celkových ztrát představovaly ztráty na produkci (částečné či úplné snížení ekonomické aktivity obětí nehod). Celkové ztráty vztažené na 1 nehodu s usmrcením činily v témže roce dle odhadů Centra dopravního výzkumu 17,7 mil. korun, u nehod s těžkým zraněním 4,9 mil. korun a nehod s lehkým zraněním 0,7 mil. korun. U nehod, při nichž došlo pouze k hmotným škodám (u kterých je vliv ztrát na produkci omezený), připadala dle těchto odhadů na jednu nehodu celková ztráta 271 tis. korun, zatímco na stejný typ nehody byla pouze samotnou dopravní



policií v roce 2010 odhadnutá hmotná škoda 57,5 tis. korun. Rozdíl lze přispat především vlivu nepřímých důsledků těchto nehod. Navíc je třeba připomenout, že většina drobných nehod není již od roku 2009 policii hlášena (nehody bez zranění osob či poškození majetku třetí osoby a celkovou hmotnou škodou nižší než 100 tis. korun).