

Inflace se promítla do výše celospolečenských ztrát z dopravních nehod. V roce 2023 dosáhly ztráty opět rekordních 146 mld. Kč.

14.11.2024 - Veronika Peřková | Centrum dopravního výzkumu

I přes pokles počtu dopravních nehod evidovaných Policií ČR oproti roku 2022 byly v roce 2023 socioekonomické ztráty ze silničních dopravních nehod vyšší přibližně o 11 %.

V roce 2023 bylo evidováno Policií ČR celkem 94 945 dopravních nehod, což je o 3 516 méně než v roce předchozím. Socioekonomické ztráty z dopravních nehod činily v roce 2023 celkem 146,09 mld. Kč (tato suma zahrnuje i dopravní nehody neevidované Policií ČR). Výši celkových ztrát ovlivnila i ekonomická situace v ČR. V roce 2023 byla průměrná inflace 10,7 %. Vyšší ceny se promítly i do odhadu hmotných škod Policií ČR, které činily v roce 2023 přibližně 7,69 mld. Kč (v roce předchozím to bylo 7,54 mld. Kč, o 1,9 % méně při vyšším počtu dopravních nehod).

Výpočet socioekonomických ztrát z dopravních nehod byl proveden podle revidovaného metodického postupu Centra dopravního výzkumu, v. v. i. „*Cílem výpočtu je ocenit všechny tržní i netržní dopady dopravních nehod v daném roce, a to i dopady, které se promítají do budoucnosti, do dalších let,*“ uvádí Alena Daňková, vedoucí Oblasti hodnocení dopadů dopravy, strategií a vzdělávání Centra dopravního výzkumu (CDV). Jednotlivé nákladové, respektive ztrátové položky, jsou oceněny běžnými cenami daného roku, ve kterém se dopravní nehoda stala. Struktura všech nákladových položek, které jsou do výpočtu zahrnuty, je uvedena v následujícím schématu (Obrázek 1). Ze schématu je patrné, že větší část položek připadá na ztráty související s osobními následky, tedy osobami zraněnými nebo usmrcenými při dopravní nehodě. Řadí se sem náklady na zdravotní péči o dané osoby, sociální výdaje (nemocenská, invalidní, případně vdovské, vdovecké a sirotčí důchody), ztráty produktivity a lidské ztráty, které tvoří ve finančním vyjádření nejvyšší nákladovou položku. Další část ztrátových položek tvoří ztráty z dopravních nehod, kam se řadí především hmotné škody na vozidlech a dalším majetku, náklady na činnost policie, hasičů, související se zásahem a vyšetřováním dopravní nehody, a dále pak náklady na soudy a přestupková řízení a administrativní náklady pojišťoven. Ve výpočtu ztrát jsou rovněž zohledněny ztráty z kongescí v důsledku dopravních nehod.

Obrázek 1: Socioekonomické ztráty z dopravních nehod – členění nákladových položek

Výpočet se provádí s dostatečným odstupem v době, kdy už jsou známy konečné hodnoty vstupních údajů (např. ekonomické ukazatele, statistiky nehodovosti apod.). Ve výpočtu jsou zohledněny následky nehod do 30 dní. Dle následků nehod do 24 hod. bylo v roce 2023 při dopravních nehodách usmrceno 455 osob a těžce zraněno 1 750 osob, v delším časovém horizontu (30 dní) ale byly následky závažnější – 502 usmrcených a 1 711 těžce zraněných osob, tedy o 10 % usmrcených více.

Srovnání nehodovosti a následků nehod dle údajů do 30 dnů po nehodě v letech 2022 a 2023 zobrazuje Tabulka 1. V roce 2023 bylo oproti roku 2022 evidováno méně usmrcených osob, na druhé straně ale vzrostl počet těžce a lehce zraněných osob. Celkový počet nehod byl v obou letech podobný (v roce 2023 pokles o 3,6 %). Obdobná byla i závažnost dopravní nehod, která v roce 2023 činila 5,29 usmrcených osob do 30 dnů na 1 000 dopravních nehod (v roce 2022 byla závažnost 5,35).

Pokud se týká příčin dopravních nehod, nejzávažnějším následkům stejně jako v předchozích letech dominuje nepřiměřená rychlost a dále nedání přednosti v jízdě. I přes relativně obdobnou bilanci nehodovosti v letech 2022 a 2023 **dosáhly výsledné celospolečenské ztráty z dopravních nehod v roce 2023 rekordních 146,09 mld. Kč (o 11 % více než v roce 2022).** „Vzhledem k tomu, že se ztráty každoročně oceňují v běžných cenách daného roku, promítla se do výpočtu opět inflace v roce 2023. Pokud bychom rok 2023 přepočítali dle stálých cen roku 2022, výsledné ztráty budou činit 131,97 mld. Kč, tedy téměř stejně jako v roce 2022,“ upřesňuje Alena Daňková.

Mezi dílčí položky, které měly největší vliv na nárůst ztrát z nehodovosti, patří především v oblasti lidských ztrát ztracené roky života (nárůst jednotkových ztrát o 4 075 tis. Kč) a bolestné/smutek (+503 tis. Kč), dále ztráty na produkci (+3 556 tis. Kč) a také hmotné škody na vozidlech v případech smrtelných nehod (+405 tis. Kč). Celkově tedy došlo k meziročnímu nárůstu jednotkových ztrát u usmrcených o 8 279 tis. Kč, tj. 12,4 %.

Tabulka 1: Dopravní nehody, následky a celkové socioekonomické ztráty z dopravních nehod v letech 2022 a 2023

Ve výpočtu socioekonomických ztrát z dopravních nehod figurují dvě hlavní kategorie – ztráty z osobních následků a ztráty z dopravních nehod. Tyto kategorie obsahují konkrétní položky, pro které se kalkulují jednotkové náklady. Jednotkové náklady se pak násobí celkovým počtem relevantních následků, respektive počtem nehod a z výsledků jsou odvozeny celkové ztráty.

Jednotkové náklady byly nejvyšší u usmrcených osob, činily 75 mil. Kč za jednu usmrcenou osobu. V Tabulce 2 jsou uvedeny celkové socioekonomické ztráty z dopravních nehod v roce 2023. Uvedené částky zahrnují jednak skutečně vynaložené náklady na zdravotní péči, vyplacené důchody, odškodné, hmotné škody, činnost policie, hasičů a podobně, a také další ztráty, které nemají obvyklou tržní cenu a reálně nedochází k jejich úhradě. Podíl těchto netržních dopadů je v tabulce uveden v posledním sloupci. U ztrát z osobních následků nehod tvoří tyto dopady více než 90 % z celkových ztrát. U ztrát z dopravních nehod je podíl netržních dopadů mnohem nižší, protože jediným netržním dopadem jsou kongesce. Z celkové částky socioekonomických ztrát tvoří netržní dopady téměř 65 %, tedy přibližně 94,92 mld. Kč. Na tomto srovnání je vidět, že dopravní nehody mají daleko širší dopady na společnost, než kdybychom se zaměřovali pouze na náklady, které byly skutečně vynaloženy a pro které existuje obvyklá tržní cena.

Celková částka ročních ztrát z dopravních nehod za rok 2023 představuje 1,92% podíl na HDP daného roku. Toto srovnání je však problematické hned z několika důvodů. Ve ztrátách jsou, jak už bylo zmíněno, zahrnuty i netržní dopady (respektive i dopady, pro které neexistuje obvyklá tržní cena), které se do výše HDP nezapočítávají. HDP je vyjádřeno jako tok peněžních prostředků za jeden rok, ve ztrátách jsou započteny i očekávané náklady a ztráty z dalších let.

Tabulka 2: Celková výše socioekonomických ztrát z dopravních nehod v roce 2023

Dopravní nehody mají závažné socioekonomické dopady, které negativně a dlouhodobě ovlivňují nejen konkrétní jedince, ale i celou společnost. Proto je žádoucí realizace takových dopravně-bezpečnostních opatření, která povedou ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod. Tyto aktivity zaštiťuje na národní úrovni strategický dokument Strategie BESIP 2021–2030, jehož cílem je snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích na polovinu oproti výchozímu stavu (definovanému jako průměr let 2017 až 2019). „*Za účelem naplnění těchto stanovených cílů je nutné v ČR realizovat taková dopravně-bezpečnostní opatření, aktivity a kampaně, které nejen že budou zaměřené na problematické oblasti vyplývající z analýzy statistik nehodovosti, ale také budou efektivní po stránce finanční a jejich realizace bude mít pozitivní dopad na bezpečnost a státní rozpočet,*“ dodává Alena Daňková.

Ing. Alena Daňková, Ph.D.,

vedoucí Oblasti hodnocení dopadů dopravy a vzdělávání
alena.dankova@cdv.cz

RNDr. Jan Tecl
Oblast hodnocení dopadů dopravy a vzdělávání
jan.tecl@cdv.cz

Kontakt pro média:
Veronika Petková
vedoucí Oddělení marketingu
pr@cdv.cz

Inflace se promítla do výše celospolečenských ztrát (519,48 KB)

<https://www.cdv.cz/tisk/inflace-se-promitla-do-vyse-celospolecenskych-ztrat-z-dopravnich-nehod-v-roce-2023-dosahly-ztraty-opet-rekordnich-146-mld-kc>