



Ministerstvo dopravy



Národní Strategie Bezpečnosti Silničního Provozu 2011 – 2020

Příloha č. 2

**EKONOMICKÉ ASPEKTY NEHODOVOSTI
A MOŽNOSTI ZPŮSOBU FINANCOVÁNÍ
OPATŘENÍ V OBLASTI BEZPEČNOSTI
SILNIČNÍHO PROVOZU**

OBSAH

ÚVOD.....	3
1. ANALÝZA VÝVOJE ZTRÁT Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.....	3
2. ANALÝZA MOŽNOSTÍ FINANCOVÁNÍ Z POHLEDU VĚCNÉHO ČLENĚNÍ....	6
Infrastruktura	6
Regionální operační programy (ROP)	7
Tématické operační programy (OP)	9
Lidský faktor.....	10
3. SPECIFIKACE SOUČASNÝCH MOŽNOSTÍ FINANCOVÁNÍ.....	11
Pojišťovnictví	12
Vymahatelnost sankcí za dopravní přestupky	14
Vozidlo.....	15
4. PŘÍKLADY FINANCOVÁNÍ V ZAHRANIČÍ.....	15
5. EFEKTIVITA.....	16
6. NÁVRHY ZAJIŠTĚNÍ ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ	17
Státní fond dopravní infrastruktury	17
Kraje.....	18
Obce s rozšířenou působností	18
7. SWOT ANALÝZA ZMĚNY ZPŮSOBU FINANCOVÁNÍ.....	20
ZÁVĚR.....	22

Úvod

Tento materiál má za cíl analyzovat stav problematiky financování činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu v ČR. Součástí je rovněž seznámení s věcně příslušnými argumenty souvisejícími se ztrátami z dopravní nehodovosti. Stěžejní část materiálu je věnována návrhu možných variant řešení zajištění zdrojů a jejich přiřazení navrženým opatřením v rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Materiál lze považovat za klíčový v kontextu zajištění funkce systému, který generuje ztráty finančně vyjádřené v rozsahu 1 – 2 % HDP České republiky¹.

1. Analýza vývoje ztrát z dopravní nehodovosti

Bezpečnost silničního provozu je problematika dotýkající se široké veřejnosti a má plošný dopad do řady oblastí. Jedná se o víceoborovou problematiku, proto se vzniklé celospolečenské ztráty nehodovosti promítají do rozpočtu více rezortů, zejména zdravotnictví, vnitra, spravedlnosti, práce a sociálních věcí, dopravy, školství, průmyslu a dalších. Přehled celospolečenských ztrát v důsledku dopravní nehodovosti v minulých letech je zřejmý z následující tabulky tab. 1 a 2.

Tabulka 1: Celkové počty dopravních nehod a jejich následky v ČR v letech 2002 – 2009²

rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dopravních nehod celkem	190 718	195 851	196 484	199 262	187 965	182 736	160 376	160 376	75 522
Usmrceno do 30 dnů	1 431	1 447	1 382	1 186	1 063	1 222	1 076	901	**832
Usmrceno do 24 hodin	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123	992	832	753
Těžce zraněno	5 375	5 125	4 711	4 237	3 883	3 861	3 725	3 467	2 823
Lehce zraněno	29 013	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610
Hmotná škoda [v mld Kč]	8,891	9,334	9,687	9,771	9,16	8,478	7,741	4,981	4,9

**Za usmrcenou osobu vlivem dopravní nehody se považuje osoba, jež zemře na následky zranění vzniklých při dopravní nehodě do 30 dnů od nehody.

¹ Systém řízení bezpečnosti silničního provozu zemích EU, dřívější systém řízení v ČR a financování politik BSP. Ing. Jindřich Frič, Ph.D., Ing. Josef Mikulík, CSc., Ing. Vojtěch Eksler, Ph.D., Mgr. Zuzana Strnadová. CDV 2010.

² Zpráva CDV v. v. i. pro BESIP – Výpočet ztrát z nehodovosti v silničním provozu za rok 2006. Ministerstvo dopravy 2007.

Hodnoty celospolečenských ztrát zjišťovaných v podmínkách ČR stejnou metodikou od roku 2002 jsou uvedeny v následující tabulce. Výrazné snížení ekonomických ztrát v roce 2009 je dáno nejen snížením následků nehod, ale je významně ovlivněno i změnou limitu hmotné škody pro povinnost hlášení nehody policii. Minimální výše škody, při které je povinnost hlásit dopravní nehodu PČR, byla od 1.7. 2006 zvýšena na 50 000 Kč a od 1.1.2009 na 100 000 Kč.

Tabulka 2: Celkové roční ekonomické ztráty z nehodovosti v ČR

rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ztráty v mld. Kč	49,7	53,5	54,0	52,5	48,3	50,9	49,3	37,4

Celkové ekonomické ztráty v důsledku dopravní nehodovosti v České republice za rok 2009 s podrobnějším členěním skladby dle jednotlivých typů následků vypadají následovně:

Tabulka 3 Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009

	Počet osob	Jednotkové náklady (tis. Kč)	Výše ztrát (mld. Kč)
Smrtelné zranění	901	10 653	9,598
Těžké zranění	3 467	3577	12,401
Lehké zranění	23 777	402	9,558
Jen hmotné škody	53 109 ³	109	5,789
Celkem	81 254	14 741	37,347

Výše uvedené hodnoty ztrát byly vyčísleny dle metodiky pro výpočet ztrát v ČR. Pro komplexní hodnocení je však nezbytné uvést také širší evropské souvislosti. Finančně vyjádřená výše ztrát z dopravní nehodovosti nikdy dokonale nereflektuje vzniklou škodu, neboť ta je zpravidla finančně nevyčísitelná. Použitím rozdílných metodik a rovněž rozdílnou ekonomickou situací dochází ke zjištění rozdílných hodnot takto vyčíslených ztrát v rámci zemí Evropy. Jednotkové náklady nehodovosti v přepočtu na € jsou stále výrazně vyšší u západních států EU (cca 1 - 2 mil. €) než v ČR (cca 260 tis. €). Tato skutečnost je mimo jiné dána nízkou paritou kupní síly a nižší cenovou hladinou v ČR. Náklady z dopravních nehod v ČR a ve Velké Británii přitom mají výrazně rostoucí tendenci, v Německu jsou však spíše

³ Počet dopravních nehod, jen s hmotnou škodou.

stagnující, ztráta z usmrcení člověka se pohybuje kolem 1 100 000,- €. Ve Spojených státech je tato hodnota přes 3 060 000,- €, obdobně v Nizozemí cca 2 500 000,- €, ve Velké Británii cca 2 400 000,- €.

Z uvedených údajů je zřejmé, že hodnota ztrát v jednotlivých uvedených zemích je zejména v případě usmrcení vyšší než v ČR, a to i řádově. Expertním odhadem bylo určeno rozložení celospolečenských ztrát vypočítaných dle metodiky CDV, schválené MD v roce 2007, do jednotlivých kapitol resortů (viz tab. 5). Uvedené údaje názorně prezentují, že následky dopravních nehod nejsou jen jakousi nekonkrétní společenskou ztrátou, ale významně se odrážejí také ve výdajích uvedených resortů.

Tabulka 4 Rozložení celospolečenských ztrát z nehodovosti v ČR v roce 2009

Resort	Celospolečenské ztráty v mld Kč
Ministerstvo zdravotnictví	5,2
Ministerstvo vnitra	0,7
Ministerstvo práce a sociálních věcí	3,7
Ministerstvo financí (ztráta na produkci)	12,5
Pojišťovny (administrace systému)	1,01
Škody na majetku (vozidla, správci komunikací, třetí osoby)	14,2
Celkem	37,4

Největší podíl škod se kumuluje u vlastníků vozidel a třetích osob (škody na majetku - 14,2 mld. Kč), dále v položce ztráta na produkci (12,5 mld. Kč) a u Ministerstva zdravotnictví (5,2 mld. Kč). Z výše uvedených dat je zřejmé, že jsou dlouhodobě vynakládány nemalé finanční prostředky na sanování následků dopravních nehod. Není však nastavená žádná zpětná vazba pro prevenci vzniku škod. Z vývoje následků dopravních nehod a poklesu celospolečenských ztrát je rovněž zřejmá přímá vazba mezi následky dopravních nehod a výší celospolečenských ztrát.

Socioekonomické náklady spojené s nehodovostí představují v různých zemích mezi 1 – 3 % HDP v závislosti na míře nehodovosti a použité metodiky výpočtu. Mnoho zemí není schopno vyčíslit náklady spojené s dopravní nehodovostí, přesto je zřejmé, že mnohonásobně převyšují objem finančních prostředků, které vláda investuje do programů prevence. Ztráty na produkci

způsobené ekonomickou nečinností účastníků dopravních nehod mají přímou vazbu na tvorbu HDP a znamenají jeho citelné snížení.

Ztráta na produkci v České republice způsobená dopravní nehodovostí byla v roce 2009 ve výši 14,9 mld. Kč.

Tabulka 5: Vývoj HDP v letech 2006 - 2009 v ČR

Rok	2006	2007	2008	2009
HDP mld. Kč	3222,4	3535,5	3689,0	3625,9

2. Analýza možností financování z pohledu věcného členění

Základní přehled možných finančních zdrojů pro zajištění aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu z pohledu věcného členění je uveden níže. Přehled neuvádí individuální finanční zdroje nesystémového charakteru, jejichž zajištění má spontánní nebo nepravidelný charakter, jako například soukromé zdroje, dary, další grantové soutěže atd. Systémově ošetřené zdroje jsou popsány následovně.

Infrastruktura

Hlavním zdrojem finančních prostředků pro opatření na silniční infrastrukturu je program SFDI pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvyšování bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Zákonem č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000 byl za účelem rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest zřízen Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Kromě vlastního financování výstavby a údržby SFDI dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu. Pravidla pro poskytování prostředků na uvedené činnosti jsou každoročně schvalována Výborem SFDI. „Příjmy SFDI jsou mimo jiné tvořeny celostátním hrubým výnosem daně silniční, podílem ve výši 9,1 % z celostátního hrubého výnosu spotřební daně z minerálních olejů, výnosem z časového poplatku za použití vybraných druhů dálnic, rychlostních silnic a jejich úseků a výnosem z mýtného. V souvislosti s tím upozorňujeme, že text „9,1 % z celostátního hrubého výnosu spotřební daně z minerálních olejů“ odpovídá textu ust. § 5 písm. b) zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným

celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů. Tento text je v souladu se zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. V zákoně č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, zůstal text „výnos spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv“.

Tímto způsobem je zajištěno, že alespoň část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravního odvětví vrací. SFDI disponuje finančními prostředky státního rozpočtu na financování projektů z Evropských fondů. Do příjmů se zahrnují také úvěrové prostředky ze strany EIB a prostředky získané v rámci projektů realizovaných formou PPP. Zůstatky příjmů fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího⁴.

Příjmy fondu jsou dány ze zákona, pro rok 2010 figurují jednotlivé položky v následující výši: výnosy silniční daně - 5 500 mil (skutečnost 4 689 mil. Kč), podíl z výnosů spotřební daně z minerálních olejů - 8 100 mil (skutečnost 7 388 mil. Kč), poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic - 2 600 mil. (skutečnost 3 107 mil. Kč), výnosy z mýtného - 7 300 mil. (skutečnost 6 245 mil. Kč), dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu - 7 500 mil. (skutečnost 4 394 mil. Kč), výnosy z privatizovaného majetku - 5 100 mil. Kč (skutečnost 7 676 mil. Kč), účelové dotace na odstranění škod po povodních 1 087 mil. Kč⁴.

V roce 2010 bylo v programu pro zvýšení bezpečnosti schváleno 218 projektů o celkovém rozsahu 224 mil. Kč (zesmluvněno 138 projektů v celkové částce 241,174 mil. Kč, čerpáno celkem 212,136 mil. Kč). V roce 2009 to bylo 140 projektů za 227 mil. Kč (zesmluvněno 126 projektů v celkové částce 324,939 mil. Kč, čerpáno celkem 314,922 mil. Kč). V roce 2008 bylo programem podpořeno 142 projektů za 260 mil. Kč (zesmluvněno 130 projektů v celkové částce 291,393 mil. Kč, čerpáno celkem 231,143 mil. Kč). Výše příspěvku je stanovena pravidly pro daný program, zpravidla dosahuje 80 %. Plné znění pravidel pro uvedený program je možné získat na www.sfdi.cz.

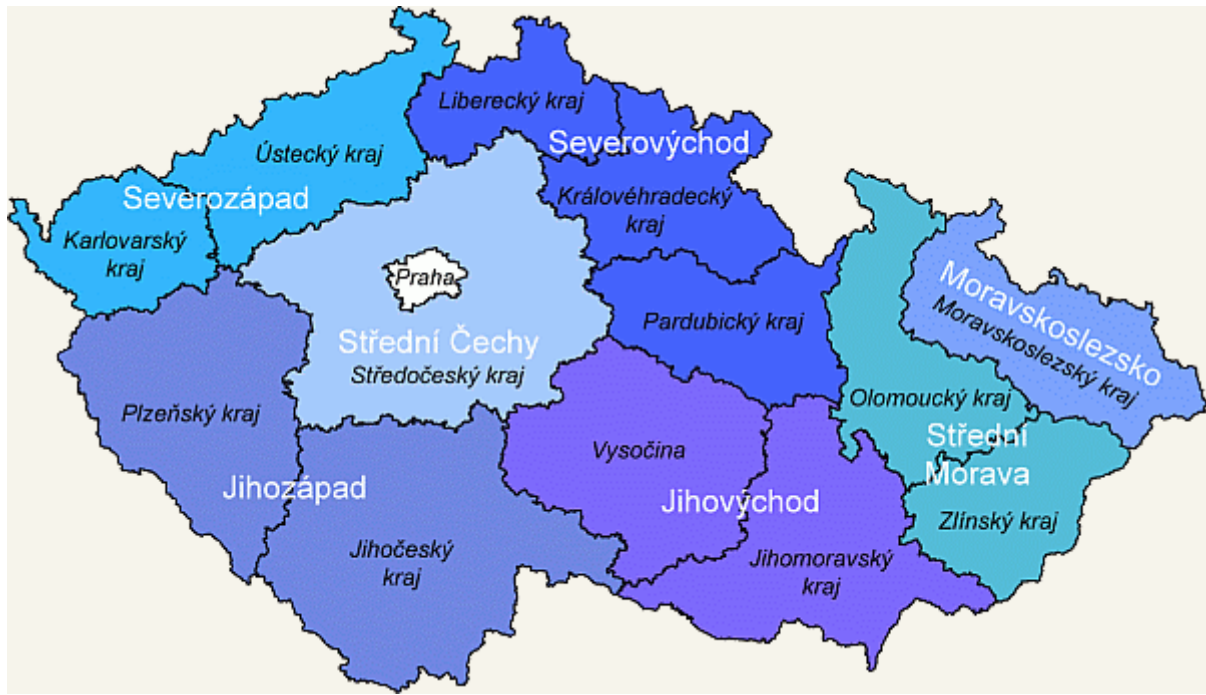
Regionální operační programy (ROP)

Jedná se o 7 ROP určených pro celé území České republiky s výjimkou Hlavního města Prahy.

- ROP NUTS II Severozápad
- ROP NUTS II Severovýchod
- ROP NUTS II Střední Čechy

⁴ www.sfdi.cz

- ROP NUTS II Jihozápad
- ROP NUTS II Jihovýchod
- ROP NUTS II Moravskoslezsko
- ROP NUTS II Střední Morava

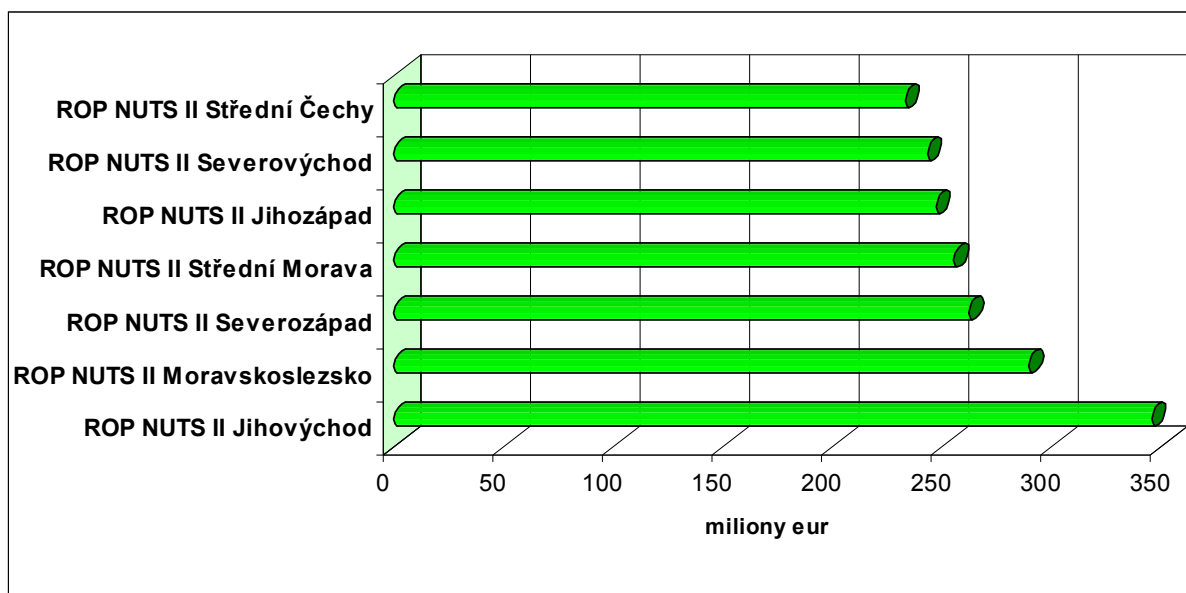


Zdroj:

<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/f35b30a8-c37b-44ec-abe4-ba01ec4294b6/Regionalni-politika-EU>

Období čerpání prostředků je stanoveno pro programové období 2007 – 2013. Finanční prostředky jsou vyhrazeny v rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj. Konkrétně se jedná o oblast podpory „**Dopravní dostupnost a obslužnost**“. Např. výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy a místních komunikací včetně odstraňování bodových závad na nich, výstavba stezek pro bezmotorovou dopravu, infrastruktura pro potřeby veřejné dopravy - dopravní terminály, železniční stanice, zastávky, informační systémy, pořízení vozidel veřejné dopravy, výstavba, rekonstrukce a modernizace infrastruktury veřejných regionálních letišť apod.

Podrobné informace k programu jsou dostupné na <http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>. Na regionální operační programy cíle Konvergence je pro období 2007 - 2013 z fondů EU vyčleněno 4,6 mld. €. Rozdělení finančních prostředků dle jednotlivých NUTS je uvedeno v následujících grafu.



Zdroj:

<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/f35b30a8-c37b-44ec-abe4-ba01ec4294b6/Regionalni-politika-EU>

Konkrétně na oblast podpory „Dopravní dostupnost a obslužnost“ je z fondů EU vyčleněn následující objem finančních prostředků⁵:

- ROP NUTS II Severozápad **262,0 mil. €, tj. 35,1 % ROP SV**
- ROP NUTS II Severovýchod **242,9 mil. €, tj. 37,0 % ROP SV**
- ROP NUTS II Střední Čechy **232,6 mil. €, tj. 41,6 % ROP SČ**
- ROP NUTS II Jihozápad **246,8 mil. €, tj. 40,2 % ROP JZ**
- ROP NUTS II Jihovýchod **345,2 mil. €, tj. 49,0 % ROP JV**
- ROP NUTS II Moravskoslezsko **289,3 mil. €, tj. 40,4 % ROP MS**
- ROP NUTS II Střední Morava **255,1 mil. €, tj. 38,8 % ROP SM**

Tématické operační programy (OP)

Pro realizaci dopravně bezpečnostních opatření je určen Operační program Doprava, který finančně zabezpečuje

- modernizaci železničních koridorů transevropských dopravních sítí (TEN-T),
- přestavbu a zkapacitnění úseků silnic kategorie D, R a ostatních silnic I. třídy sítě TEN-T,
- uskutečnění opatření k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na životní prostředí a veřejné zdraví,

⁵ <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/f35b30a8-c37b-44ec-abe4-ba01ec4294b6/Regionalni-politika-EU>

- elektrifikaci dalších železničních tratí mimo síť TEN-T,
- budování obchvatů a zklidňování dopravy v obydlené zástavbě mimo síť TEN-T,
- vyšší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců apod.

Období čerpání prostředků je stanoveno pro programové období 2007 – 2013. Finanční prostředky jsou vyhrazeny v rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti. Informace o aktuálních výzvách jsou dostupné na stránkách Ministerstva dopravy. Podrobné informace jsou dále dostupné na <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/b942baff-6b60-4771-8e51-55e093e4605f/OP-Doprava>.

Lidský faktor

Podpora aktivit v této oblasti je šířeji rozložena ve struktuře státní správy a samosprávy. Významnou roli zde zastává oddělení BESIP Ministerstva dopravy, které zajišťuje či spolufinancuje řadu aktivit na poli prevence a dopravní výchovy či osvětových aktivit. Ministerstvo však nevypisuje žádnou formu grantů ani nemá možnost jiným způsobem přímo finančně podpořit konkrétní aktivity. Na úrovni krajů ČR jsou místně vypisovány grantové programy, do nichž lze přihlásit projekty s tematikou bezpečnosti silničního provozu, stejná situace je na pověřených obcích. Tyto prostředky však nemohou nahradit systémové financování těchto aktivit a jsou zpravidla velmi omezené.

Z pozice oddělení BESIP Ministerstva dopravy se jedná o celostátní aktivity, projekty a kampaně zaměřené na zvýšení prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích.

Jak bylo zmíněno výše, podpora aktivit zaměřujících se na lidského činitele v oblasti bezpečnosti dopravy je možná prostřednictvím tematických operačních programů. Pro programové období 2007 - 2013 se jedná o operační program Vzdělávání pro konkurenceschopnost. Jeho cílem je zvýšení vzdělanosti společnosti za účelem zvýšení konkurenceschopnosti ČR. Jedná se například o projekty zaměřené na podporu vzdělání pedagogů v oblasti dopravní výchovy, a tím následně působení na děti a studenty v oblasti bezpečného chování na pozemních komunikacích.

Preventivní činnosti PP

Dalším zdrojem pro podporu preventivních činností jsou zdroje Policejního prezidia České republiky alokované na jednotlivá krajská ředitelství Policie ČR. Jedná se o menší projekty či

aktivity v rámci kraje. Pro rok 2010 počítalo Policejní prezidium s vyčleněním cca 1 000 000 Kč na financování preventivních krajských aktivit v oblasti BESIP.

Ostatní zdroje

V oblasti podpory, která je zaměřena na lidského činitele, je zapotřebí zmínit i neziskové organizace působící v oblasti bezpečnosti dopravy. Jedná se například o Nadaci BESIP, Nadaci Partnerství a další neziskové organizace.

3. Specifikace současných možností financování

Je zřejmé, že v případě financování opatření v rámci NSBSP se bude jednat o financování vícezdrojové. Z uvedeného důvodu je zřejmá tendence k překrývání zdrojů. Pro zajištění efektivity je nezbytné strukturovat potenciální zdroje a opatření na příslušných úrovních státní správy a samosprávy podle zaměření, charakteru a rovněž podle času (krátkodobá, střednědobá, dlouhodobá).

Důležitou skutečností je fakt, že pro pouhé udržení přibližně stejné úrovně následků nehodovosti v silničním provozu, resp. celospolečenských ztrát, je nutné každoročně investovat do systému opatření prevence i represe. Důvodem je neustálé zastarávání infrastruktury, vozidel a změna charakteristik účastníků silničního provozu (stárnoucí populace, noví účastníci atd.).

Lze oprávněně předpokládat, že výši celospolečenských ztrát, které byly v roce 2009 ČR ve výši 37,4 mld. Kč (fakticky 54,7 mld. Kč, viz následek změny metodiky sledování DN PČR) je možno v horizontu několika let s ohledem na zaměření opatření (časové hledisko) výrazně snížit. Při předpokládaném snížení v oblasti osobních následků na polovinu by úspora činila cca 15 mld. Kč.

V následující části jsou uvedeny údaje z vybraných oblastí sektoru dopravy, které generují jisté příjmy, které jsou v zahraničí používány jako zdroje pro financování bezpečnostních opatření nebo jsou identifikovány jako vhodné k tomuto účelu.

Spotřební daň z minerálních olejů

Tato daň svým charakterem zatěžuje plátce úměrně množství pořízených minerálních olejů, nepřímo tak reflektuje dopravní výkony. V níže uvedené tabulce jsou uvedeny sazby daně z minerálních olejů (platné od 1.1.2010).

Daní jsou zatíženi všichni provozovatelé motorových vozidel. Do jisté míry je zpoplatněno chování řidiče ve vztahu k mobilitě a ekonomičnosti provozu konkrétního vozidla.

Tabulka 6: Sazby daně

Kód nomenklatury	Popis komodity	Sazba daně
2 710	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	12 840 Kč/1000 l
	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1000 l
	střední oleje a těžké plynové oleje podle § 45 odst. 1 písm. b)	10 950 Kč/1000 l
	těžké topné oleje podle § 45 odst. 1 písm. c)	472 Kč/t
	odpadní oleje podle § 45 odst. 1 písm. d)	660 Kč/1000 l
2 711	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. e)	3 933 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. f)	0 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. g)	1 290 Kč/t

Zdroj: Celní správa ČR

Pojišťovnictví

V roce 2008 bylo podle zdrojů ČKP na povinném ručení vybráno 23 656 537 000 Kč, v následujícím roce 2009 činily platby za pojistné 23 815 909 000 Kč. Podrobnější přehled o vybraném předepsaném pojistném a proplacených úhradách pojistného plnění jsou zřejmé z následující tabulky.

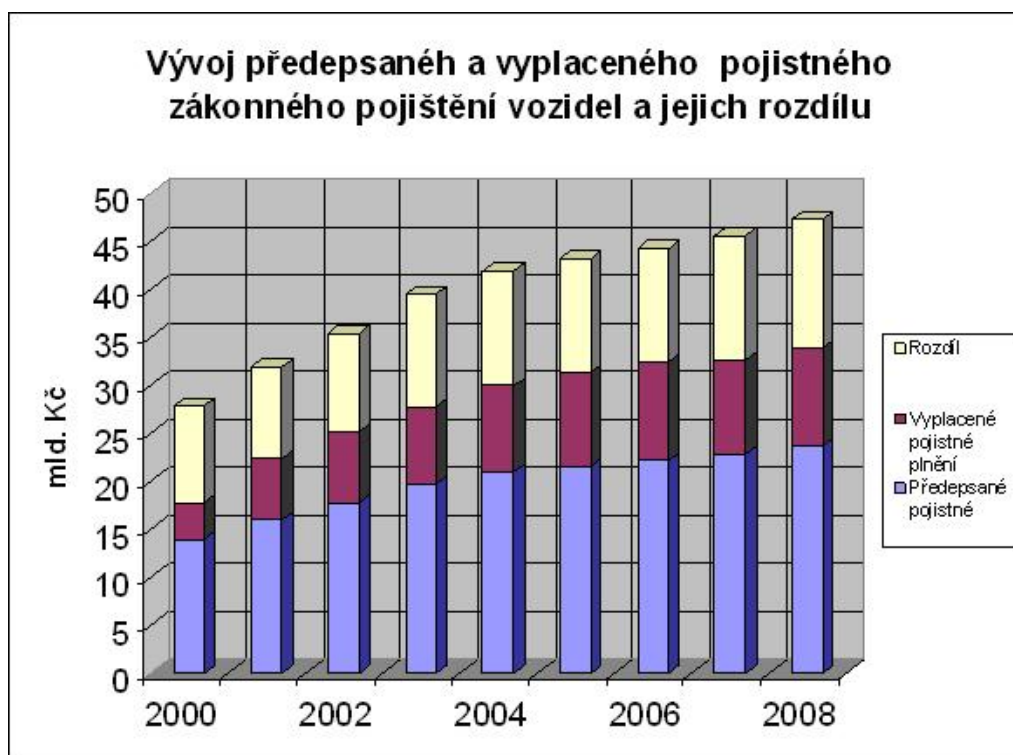
Tabulka 7: Výše předepsaného a vyplaceného pojistného v letech 2000 – 2008 v ČR

Rok	Předepsané pojistné	Vyplacené pojistné plnění	Rozdíl
2000	13 930 146 000	3 859 374 000	10 070 772 000
2001	15 946 229 000	6 404 570 000	9 541 659 000

2002	17 747 416 000	7 402 045 000	10 345 371 000
2003	19 749 084 000	8 012 075 000	11 737 009 000
2004	20 946 109 000	9 003 269 000	11 942 840 000
2005	21 612 082 000	9 702 489 000	11 909 593 000
2006	22 125 561 000	10 284 641 000	11 840 920 000
2007	22 782 398 000	9 883 962 000	12 898 436 000
2008	23 656 537 000	10 252 288 000	13 404 249 000
Celkem	178 495 562 000	74 804 713 000	103 690 849 000

Zdroj: CDV

Z dat vyplývá, že rozdíl mezi předepsaným a vyplaceným pojistným má jednoznačně rostoucí trend. Oproti roku 2000 narostla suma vyplaceného pojistného v roce 2008 o cca 6,4 mld. Kč, rozdíl ve výši předepsaného a vyplaceného pojistného vzrostl z 10 mld. Kč na 13 mld. Kč. Toto navýšení bylo zajištěno navýšením předepsaného pojistného na 23,7 mld. Kč z původních 13,9 mld. Kč v roce 2000. Graficky jsou proporce vývoje znázorněny následovně:



Zdroj: CDV

Realizované finanční objemy mají přímý vztah k nehodovosti, a tedy i způsobu chování účastníků silničního provozu, zejména motorizovaných.

Vymahatelnost sankcí za dopravní přestupky

Výkon dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu je svěřen Policii České Republiky. V rámci blokového řízení dopravních přestupků zjištěných PČR v roce 2009 byly získány v jednotlivých krajích následující prostředky⁶:

Tabulka 8 Dopravní přestupky dle krajů – RAP 2009

Dopravní přestupky a trestné činy zjištěné při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu službou dopravní policie							
	Při dohledu zjištěno doprav. přestupků (bez DN)	Počet přestupků řešených na místě v blokovém řízení	Vybráno na místě (v tis. Kč)	Počet přestupků oznámených správním orgánům	Vydáno bloků na pokutu na místě nezaplacenou	V celkové částce (v tis. Kč)	Počet bloků na pokutu na místě nezaplacenou předaných celním orgánům k vymožení
Hl.m. Praha	79 762	55 402	43 452	17 135	18 094	24 567	17 792
Středočeského kraje	60 032	51 762	37 866	6 170	26 409	28 188	25 212
Západočeského kraje	75 648	65 503	42 781	10 145	27 443	25 863	25 098
Severočeského kraje	75 686	68 444	69 072	8 295	41 861	37 144	37 500
Východočeského kraje	54 274	49 644	47 143	4 630	21 709	23 520	20 450
Jihočeského kraje	50 135	46 880	35 995	3 255	19 256	19 778	18 103
Jihomoravského kraje	134 877	126 317	112 425	12 445	62 621	65 220	60 367
Severomoravského kraje	104 262	89 828	77 597	14 434	53 892	46 554 00	48 510
Celkem	634 676	553 780	466 331	76 509	271 285	224 280	253 032

* Zdroj: Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2009 Č.j.: MV-779 - 24/OBP-A-2010

⁶ Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2009 Č.j.: MV-779 - 24/OBP-A-2010

Při šetření dopravních nehod bylo službou dopravní policie dále řešeno dalších 31 387 přestupků a 9 160 trestných činů. Kromě služby dopravní policie bylo při dohledu a šetření dopravních nehod službou pořádkové policie v roce 2009 zjištěno na úseku bezpečnosti silničního provozu celkem 739 615 dopravních přestupků⁶.

Vozidlo

Vývoj počtu vozidel nově registrovaných v ČR je centrálně evidován Ministerstvem dopravy. Počet nově registrovaných vozidel v r. 2009 byl 160 614 (nově vydané RZ), počet ojetých registrovaných vozidel v r. 2009 dosáhl počtu 143 841. Celkový počet registrovaných vozidel v r. 2009 tedy činil 304 455 (celkově vydané RZ).

Správní poplatek za vydání základní RZ činí 200,- Kč (cena za každou tabulku). Vydání speciální RZ stojí 500,- Kč (cena za tabulku). Uvedené poplatky jsou příjmem příslušného úřadu, který RZ vydává (bližší zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích). Správní poplatek při registraci motorového vozidla s nejméně čtyřmi koly činí 800 Kč (bližší informace viz příloha č. 2). Na uvedených poplatcích tak bylo v roce 2009 vybráno minimálně 60 891 000 Kč v případě, že byly vydávány pouze základní RZ.

4. Příklady financování v zahraničí

V podmínkách ČR jsou čerpány finanční prostředky především z evropských zdrojů a ze zdrojů státních organizací za tím účelem zřízených. Ve vyspělých zemích EU15, které již nemají takové možnosti čerpání prostředků z fondů jako ČR, je nutno k financování budování infrastruktury přistupovat vícezdrojově.

Příklad můžeme najít v Rakousku, kde již od roku 1989 funguje speciální fond pod záštitou Ministerstva dopravy, inovací a technologií s názvem „Rakouský fond bezpečnosti dopravy“. Ze zákona o provozu silničních vozidel je např. příjmem fondu část poplatků za speciální individuální registrační značky vozidel, které si mohou řidiči na dobu patnácti let zaplatit (speciální registrační značka stojí cca 145 € a v provozu jich je přibližně 250 000). Fond hospodařil v posledních letech s celkovým objemem financí cca 40 mil. €, přičemž 60 % prostředků je směřováno do regionů a 40 % na národní úrovni Ministerstvu dopravy, inovací a technologií.

Další příklad je možno uvést z oblasti přerozdělování pokut za spáchané dopravní přestupky. Na rozdíl od České republiky, kde jsou pokuty za dopravní přestupky vybrané PČR příjmem státního rozpočtu, je v Rakousku situace jiná. 20 % z uděleného finančního postihu obdrží ministerstvo vnitra (resp. policie) a zbylých 80 % je příjmem vlastníka komunikace.

Ze zákona jsou prostředky fondu používány

- obecně na financování projektů pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v Rakousku,
- pro podporu obecných opatření a konkrétních projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zvláště dopravní výchovy,
- pro studium a výzkum společně s informačními kampaněmi v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
- pro předběžná opatření a vývoj pravidel pro infrastrukturu, plánování a zvýšení bezpečnosti silničního provozu (např. bezpečnostní inspekce, bezpečnostní audit atd.).

5. Efektivita

Vývoj přímých následků dopravních nehod ve většině států EU27 dokládá, že je možné je systematicky snižovat, což se adekvátně projeví na výši celospolečenských ztrát. Prostředky vynaložené v této oblasti na prevenci jsou podle zahraniční studií velmi výhodnou investicí. Efektivita vložených finančních prostředků do nástrojů podporujících zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích se liší dle jednotlivých použitých nástrojů.

V publikaci „A framework for cost-benefit analysis of the Dutch road safety plan, Rune Elvik, 1997“ je uveden rozsah působnosti jednotlivých bezpečnostních opatření. Například dopad plošného zklidnění rezidenční oblasti přináší efekt 25 až 40 let, úprava svislého dopravního značení 10 až 15 let, vzdělávání a výchova řidičů v autoškolách 1 až 3 roky, policejní dozor a kampaně mají omezený časový dopad působení. Je zřejmé, že chceme-li hodnotit efektivitu zamýšlených či realizovaných opatření, je nutné zohlednit principiálně odlišný charakter opatření. Míra efektivit se rovněž odvíjí od oblasti bezpečnosti silničního provozu, na kterou je zacílena.

Rozsah potřebných zdrojů financování nelze jednoznačně kvantifikovat, neboť tyto jsou limitované, a je filozofickou otázkou a záležitostí politického rozhodnutí, jaký minimální poměr návratnosti vynaložených prostředků společnost požaduje u opatření zaměřených na bezpečnost silničního provozu. Při kalkulaci návratnosti realizovaných opatření uvádějí

zahraniční zdroje⁷ jako akceptovatelné hodnoty v rozmezí 1:1,3 – 7, a to s vědomím, že řada opatření má střednědobý a dlouhodobý charakter, a jejich přínos se tak projeví v delším časovém horizontu.

6. Návrhy zajištění zdrojů financování

Předložené návrhy způsobů financování mohou být vnímány jako variantní řešení. Vzhledem k jejich možnému zajištění až v průběhu platnosti Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na léta 2011 - 2020 je žádoucí, aby se podařilo zajistit krytí navrhovaných opatření. Nezbytnost změny financování opatření schválených vládou v NSBSP se prokázalo po 5 letech jako klíčové. Návrh předpokládá zajištění celého systému možného financování opatření daných NSBSP 2011 - 2020 prostřednictvím dvou subjektů, s vymezením jejich působnosti. Vyžaduje úpravy některých zákonů, účelové vázání státních prostředků a větší míru zapojení soukromého sektoru.

Státní fond dopravní infrastruktury

Stávající uspořádání fondu a způsob jeho činnosti nabízí příležitost využít jeho existence, bez potřeby zřizování nového subjektu a dalších významných nákladů, a tak zajistit systematické financování vybraných opatření daných NSBSP. S výhodou lze tedy využít stávající struktury SFDI s rozšířením zajištění financování do navržených oblastí, které z velké části věcně i odborně souvisejí se stávající činností fondu. Aktuálními realizovanými programy jsou výstavba a údržba cyklistických stezek a program zaměřený na zvyšování bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Návrh nového organizačního uspořádání SFDI má plně zohledňovat body akčního programu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 schváleného Vládou České republiky (2010 - 2011). Předpokladem je zpracování nových pravidel pro vyhlášení Programu pro podporu realizace opatření NSBSP na roky 2011 - 2020 a zajištění potřebného objemu finančních prostředků pro uspokojení dostatečného počtu žadatelů s přicházejících s kvalitními projekty.

⁷ A framework for cost-benefit analysis of the Dutch road safety plan, Rune Elvik, 1997

Kraje

Návrh předpokládá rozšíření stávajícího systému podpory aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu na úrovni krajů. Některé krajské úřady si nastavením priorit zajistily možnost získat podporu ze zdrojů evropských fondů či ROP. Jedná se však o časově omezené zdroje. Jednotlivé kraje rovněž rozdílně přistupují k zajištění systematické podpory těchto aktivit.

Možné finanční zdroje jsou tak následující:

- Stanovené procento z pokut vybraných při výkonu státního odborného dozoru v resortu dopravy (vážení vozidel, dodržování mezinárodních předpisů),
- Stanovené procento z vybraných poplatků za schválení tras jízd nadrozměrných nákladů přes území kraje, výtěžek ze zpoplatnění zvláštního užívání,
- Stanovené procento z případného výběru mýtného na komunikacích ve správě kraje.

Podstatou návrhu je zajistit účelové vázání prostředků, které jsou či výhledově mohou být v příjmové položce kraje. Rovněž na úrovni kraje se projevují celospolečenské ztráty vznikající z dopravních nehod, zejména v již zmíněných nejvýznamnějších položkách (škody na majetku, ztráta na produkci a výdaje na zdravotní péči).

Uplatnění finančních zdrojů v rámci NSBSP na úrovni krajů je podmíněno dosažením širšího konsenzu a realizací legislativních změn. Z tohoto důvodu není kalkulována předpokládaná částka pro jednotlivé kraje.

Obce s rozšířenou působností

Rovněž zde návrh předpokládá rozšíření a zejména stabilizaci stávajícího systému podpory aktivit v oblasti BSP na úrovni obcí. Jednotlivé obce rovněž rozdílně přistupují k zajištění systematické podpory těchto aktivit a implementace opatření daných NSBSP.

Finanční zdroje obcí jsou následující:

- stanovené procento z případného výběru poplatků při zpoplatnění vjezdu do centra města,
- další zdroje města.

Podstatou návrhu je opět zajistit účelové vázání prostředků, které jsou či výhledově mohou být v příjmové položce obce. Také na obecní úrovni se projevují celospolečenské ztráty vznikající z dopravních nehod. Velmi důležitý je zájem občanů města, který je v tomto

případě nejsnáze identifikovatelný. Kromě toho by mohl být nastaven a unifikován systém redistribuce finančních prostředků z pokut udělených v rámci programů vymáhání dodržování nejvyšší povolené rychlosti v intravilánu (místní schémata automatické kontroly rychlosti) nebo při pokutování řidičů nesprávně parkujících vozidel.

Uplatnění finančních zdrojů při realizaci příslušných bodů NSBSP na úrovni obcí je podmíněno legislativními změnami a zájmem jednotlivých zastupitelstev přijmout bezpečnost silničního provozu jako jednu z priorit v oblasti prevence i dalších činností.

Je nutno přistoupit k legislativní úpravě zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, a dalších souvisejících zákonů

7. SWOT analýza změny způsobu financování

SWOT analýza je kvalitativní manažerská metoda sloužící k identifikaci silných (ang: Strengths) a slabých (ang: Weaknesses) stránek (mj.) zvolené politiky, dále pak existujících nebo pravděpodobných příležitostí (ang: Opportunities) a hrozeb (ang: Threats) přicházejících z externího prostředí. Při kvalifikovaném provedení lze včas definovat příležitosti přicházející z vnějšího okolí, jež mohou podpořit realizaci záměrů, na druhou stranu je možné včas odhalit (a oslabit) případné hrozby, které by ji mohly ztížit, ne-li znemožnit. Silné stránky (např. navrhované politiky či strategie) napomáhají realizaci plánů, slabé se pak naopak mohou stát potenciálním slabým článkem (na ně je třeba obrátit pozornost a volit vhodná preventivní opatření k jejich odstranění či alespoň oslabení).

SWOT analýza výše předloženého návrhu způsobu financování opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu pak vypadá následovně:

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> • zájem vlády ČR řešit bezpečnost silničního provozu deklarovaný v Prohlášení vlády ČR z roku 2010 • nový strategický dokument do roku 2020 • zákonem definované zdroje financování aktivit v oblasti BESIP 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatečná koordinace při financování aktivit realizovaných jednotlivými subjekty, a to jak státními, tak i nestátními • tříštění finančních zdrojů na větší množství méně významných či méně účinných aktivit • nízká vymahatelnost práva a z toho plynoucí omezení příjmů • neexistence celostátní databáze možných opatření a jejich účinků v oblasti BESIP • nedostatečné finanční zdroje pro realizaci opatření v oblasti BESIP
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> • možnost zapojení více subjektů do řešení bezpečnosti silničního provozu • motivace pro zvýšení aktivit v oblasti BESIP, zejména na místní úrovni • možnost slučování prostředků na nákladnější realizace opatření v oblasti BESIP • rychlejší realizace efektivnějších opatření v oblasti BESIP 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatečná politická podpora pro prosazení legislativních změn nezbytných pro zavedení účelové vázanosti finančních prostředků a zvýšení vymahatelnosti práva • nedostatečná podpora problematiky ze strany orgánů státní správy a samosprávy a z toho plynoucí nedostatečné finanční zajištění navržených opatření • absence či nesprávné nastavení

<ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vymahatelnosti práva • vyšší stabilita příjmů pro aktivity v oblasti BESIP • vytvoření grantových programů na základě stanovených priorit, vč. odborného vyhodnocení efektivity vynaložených prostředků • snížení celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí • možnost získání finančních prostředků z fondů EU 	<p>jasných a transparentních pravidel pro vynakládání finančních prostředků na opatření v oblasti BESIP a nesprávné nastavení či selhání kontrolních mechanismů</p> <ul style="list-style-type: none"> • při nedosažení cílů pokles podpory i pokles motivace pro další aktivity
--	---

Závěr

Způsob financování je rozhodující složkou určující úspěšnou a účinnou implementaci opatření uvedených v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Způsob financování a přidělování finančních prostředků by měl navazovat na zvláštní cíle bezpečnosti silničního provozu tak, aby byl zajištěn maximální výnos přidělených finančních zdrojů. Předpokladem pro smysluplné přidělení financí je dostatečně dlouhý časový rámec a adekvátní rozpočet. Je nezbytné provádět následné sledování a vyhodnocení účinnosti realizovaných opatření, aby bylo zajištěno efektivní použití finančních prostředků.⁸

Finanční prostředky využitelné k financování programů bezpečnosti silničního provozu ze SFDI a distribuované krajům a obcím představují významný motivační prostředek pro obce. Pro stát současně představují posílení možnosti kontrolovat efektivitu vynakládaných prostředků. Pro financování opatření „K“ vyplývajících z NSBSP prostřednictvím SFDI je nezbytné rozšířit působnost SFDI.

Ze zkušeností ze zahraničí a z možností zajištění potřebných prostředků se jeví jako optimální zajistit financování speciálního programu SFDI pro realizaci opatření NSBSP stanoveného procenta z výběru daně z uhlovodíkových paliv a maziv a stanoveného procenta z pokut vybraných v blokovém řízení za dopravní přestupky Policií České republiky na místě jejich spáchání.

Pro zajištění finančních zdrojů na opatření zaměřená na lidský prvek daných NSBSP doporučujeme vytvořit speciální grantový systém prostřednictvím Nadace BESIP, která byla založena za účelem zajištění finančních prostředků pro podporu aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Možným zdrojem, po vzoru zahraničí, by mohlo být dané procento ze správních poplatků vybraných za přidělení zvláštních a speciálních registračních značek na dobu 5 let. Další prostředky by měla Nadace BESIP získat od komerčních subjektů či evropských zdrojů.

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, obchvatů atd. nebo na záchranu lidských životů pomocí systému ověřených postupů a opatření daných NSBSP.

⁸ Supreme project final report http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/supreme_c_cs.pdf

Příloha č. 1

Tabulka – Odhad vlivu vybraných dopravně-bezpečnostních opatření založený na meta-analýze hodnotících studií (zdroj: A framework for cost-benefit analysis of the Dutch road safety plan, Rune Elvik, 1997)

Opatření	Oblast využití	% změna v počtu nehod se zraněním		
		Spodní 95%	Nejlepší odhad	Vrchní 95%
Cyklistické pruhy	Hlavní místní komunikace	-35	-30	-25
Okružní křižovatky	Tříramenné a čtyř ramenné průsečné křižovatky	-40 -50	-30 -40	-20 -30
Sanace nehodových lokalit	Nehodové lokality	-40	-30	-20
Nové osvětlení pozemních komunikací (PK)	Neosvětlené PK	-33	-30	-25
Úprava osvětlení PK	Osvětlené PK	-25	-15	-5
Zóny 30 Zvýraznění krajnice profilovaným DZ	Rezidenční oblasti Extravilánové PK	-30 -45	-25 -25	-20 -5
Úsekové omezení rychlosti	z 80km/h na 60km/h	-25	-20	-15
Křižovatkové omezení rychlosti	z 80km/h na 60km/h	-30	-25	-20
Omezení rychlosti na přechodech pro chodce	Přechody na zatížených PK	-60	-33	0
Úprava přechodů pro chodce	Aplikace ostrůvků apod.	-25	-15	-5
Celodenní svícení	Úprava legislativy	-15	-12	-10
Dopravní výchova	Výchova dětí od 6 do 12 let	-25	-15	-5
Kamery na měření rychlosti	Všechny PK	-25	-20	-15

Příloha č. 2

Výňatek ze zákona č. 634/2004 Sb.

a) Zápis do registru vozidel, jde-li	
- o motocykl do 50 cm ³	300 Kč
- o motocykl nad 50 cm ³ včetně motocyklu s přívěsným nebo postranním vozíkem nebo motorové tříkolky, popřípadě motorové čtyřkolky	500 Kč
- o motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly	800 Kč
- o přípojné vozidlo do 750 kg hmotnosti včetně	500 Kč
- o přípojné vozidlo nad 750 kg hmotnosti	700 Kč
b) Dočasné vyřazení vozidla z registru vozidel	100 Kč
c) Vydání tabulky registrační značky	200 Kč/tab
d) Vydání tabulky zvláštní registrační značky	200 Kč/tab
e) Zápis změny do technického průkazu vozidla a do registru vozidel	50 Kč za každou změnu
f) Vydání řidičského průkazu	50 Kč
g) Změna v řidičském průkazu nebo v mezinárodním řidičském průkazu	10 Kč
h) Vydání paměťové karty vozidla	700 Kč
i) Vydání paměťové servisní karty	700 Kč
j) Vydání paměťové karty řidiče	700 Kč