

Kostnaður umferðarslysa

Í skýrslunni „*Kostnaður umferðarslysa*“ er stiklað á stóru í sögu slysakostnaðarmats í samgöngum á Íslandi og sett fram yfirlit yfir aðferðarfræði slysakostnaðarmats í öðrum löndum. Lögð var áhersla á að hafa umfjöllun sem skýrasta út frá samanburði við önnur lönd, án þess þó að fara út í mikla fræðilega nákvæmni. Fjölmargar ástæður eru fyrir því að meta kostnað umferðarslysa:

- a) Ákvarða bætur til fórnarlamba.
- b) Upplýsa almenning um þá hagrænu byrði sem felst í skorti á umferðaröryggi.
- c) Réttlæta ráðstöfun á almannafjármunum.
- d) Spá fyrir um áhrif umferðarslysa á lykilstærðir hagkerfisins, t.d. framleiðni.
- e) Meta áhrif umferðaröryggisstefnu.

Við mat á slysakostnaði er iðulega að notast við aðra af tveimur aðferðum: **Mannauðsaðferð (e. Human Capital Method)** eða **greiðsluviljaaðferð (e. Willingness to Pay Method)**.

Mannauðsaðferðin (e. Human Cost Method) tekur aðeins tillit til kostnaðar sem metinn er á markaði og gengur út á að verðmeta skaðann (dauða, alvarleg meiðsl eða minniháttar meiðsl) út frá *beinum kostnaði* í hagkerfinu, þ.e. kostnaði heilbrigðiskerfis, kostnaði lögsýslustofnana og kostnaði slökkviliðs o.fl og *óbeinum kostnaði* vegna tapaðrar framleiðslu vegna fráfalls eða hreyfihömlunar einstaklings.

Greiðsluviljaaðferðin (e. Willingness to Pay) tekur tillit til greiðsluvilja einstaklinga fyrir minnkun í áhættu í umferðinni og metur þannig virði þess að koma í veg fyrir dauða, þjáningu, sorg og missi. Aðferðin byggir á þeirri reglu að hið opinbera skuli taka mið af valröðun og nytjum skattgreiðenda, þ.e. *samfélagsins*. Þyngsta byrði einstaklinga vegna umferðarslysa felst augljóslega í töpuðum lífsgæðum vegna heilsuskerðingar, þjáningar, sorgar og missis. Aðferðin leitast því við að meta virði þess að koma í veg fyrir banaslys út frá breytum sem ekki verða beint verðmetnar á markaði: *töpuðum lífsgæðum, sársauka, þjáningu og missi*. Til grundvallar slíku verðmati er rannsókn á greiðsluvilja einstaklinga fyrir að minnka áhættu/líkur á slysi í umferðinni og þar með líkamlegum áverkum og andlegri þjáningu. Þá tekur greiðsluviljaaðferðin einnig tillit til kostnaðar sem metinn er á markaði.

Ýmsum aðferðum hefur verið beitt við að greina og reikna út kostnað vegna umferðarslysa á Íslandi undanfarna áratugi en slysakostnaðargreiningar eiga sér um 30 ára sögu hér á landi. Ýmist hefur verið notast við greiðsluviljaaðferð eða mannauðsaðferð. Samanburður við önnur lönd leiðir í ljós að flestir eru komnir á braut greiðsluviljaaðferðar en 7 af 11 þróuðum löndum sem skoðuð voru notast við greiðsluviljaaðferðina.

Við mat á slysakostnaði voru tvær skýrslur Hagfræðistofnunar voru bornar saman, frá árunum 1996 og 2012. Sá munur sem er milli kostnaðargilda í skýrslum Hagfræðistofnunar felst fyrst og fremst í því að í seinni skýrslunni er ekki tekið tillit til áhrifa umferðarslysa á velferð einstaklinga heldur eru áhrif

Kostnaður umferðarslysa

umferðarslysa eingöngu mæld með beinum og óbeinum kostnaði samfélagsins vegna slysa. *Þannig er ekki tekið tillit til að við metum líf okkar og heilsu meira en sem nemur framlagi okkar til þjóðarbúsins.*

Niðurstöður samanburðar við önnur lönd o.fl. leiða til að skýrsluhöfundar mæla með aðferðarfræði sem notuð var í skýrslunni frá 1996, þ.e. greiðsluviljaaðferðinni. Með greiðsluviljaaðferðinni er tekið tillit til tapaðra lífsgæða, sársauka og þjáningar þess sem verður fyrir slysi, ásamt því að horft er til útgjalda samfélagsins vegna umferðarslysa. Slíkt kostnaðarmat er til þess fallið að styðja við stefnu stjórnvalda um fækkun banaslysa og alvarlegra slysa ásamt því að með þeirri aðferð er tekið tillit til velferðar einstaklinga, sem er hinn rétti mælikvarði á alvarlegar afleiðingar umferðarslysa. Færð eru margvísleg rök fyrir þessu í skýrslunni, út frá samanburði við önnur lönd og umfjöllun um fræðilegan bakgrunn greiðsluviljaaðferðar.

Þá er einnig mælt með að kostnaði vegna umferðarslysa sé skipt í samfélagslegan og persónulegan kostnað, eins og var gert í fyrri skýrslu Hagfræðistofnunar. Þó á ekki að horfa til skýrslunnar frá 1996 við mat á öllum liðum slysakostnaðar, en sumir liðir slysakostnaðar þykja nákvæmari í skýrslunni frá 2012.

Ljóst er þó, að enn eru mörg álitamál óleyst, en þó er ekki raunhæft að eyða miklum fjármunum í að bæta matið enn frekar, að mati höfunda. Styrkur slysakostnaðarmats felst fyrst og fremst í samkvæmni og í því að einhugur ríki um aðferðarfræðina. Slysakostnaðarmat út frá greiðsluvilja einstaklinga m.t.t. lífsgæða er vissulega háð óvissu, en réttara er að slysakostnaðarmat endurspegli ónákvæmt mat á réttum stika, þ.e virði mannlífsins, heldur en nákvæmt mat á röngum stika, sem felst í útgjöldum samfélagsins vegna umferðarslysa eingöngu.