

## **Coûts/utilité et financement de Via sicura**

**Tout en permettant de circuler avec bien moins de risques sur le réseau routier suisse, Via sicura pèse moins lourdement sur notre économie nationale. Ne serait-ce qu'eu égard aux prestations effectivement payées pour les graves accidents de la route, l'utilité de Via sicura dépasse les coûts d'environ 25 %, voire de 250 % si l'on prend en compte les coûts immatériels.**

### **Utilité de Via sicura**

Si Via sicura déploie ses effets, on estime que l'on pourra économiser chaque année environ 840 mio. de francs en paiements effectifs (prestations d'assurances, franchises, etc.) grâce aux vies humaines épargnées et aux blessés graves évités. En tenant compte de tous les coûts matériels et immatériels (p. ex. des souffrances humaines et d'autres limitations) il sera probablement possible, grâce à Via sicura, d'éviter de dépenser presque 2,5 milliards de francs par année. Les coûts économisés pour les personnes légèrement blessées et les dommages matériels ne sont pas pris en compte dans ces montants. En regard de ces allègements financiers, les coûts annuels de la mise en oeuvre des mesures s'élèveront à environ 670 mio. de francs au cours des 15 prochaines années. A l'échelle de l'individu, l'utilité économique (grâce à la réduction escomptée des primes d'assurance et aux franchises moins élevées) dépassera à moyen terme les contributions individuelles qu'il devra s'attendre à devoir payer pour le financement des mesures.

### **Coûts de Via sicura**

Un tiers environ des coûts doivent être assumés par les particuliers. Il s'agit concrètement des équipements complémentaires liés à l'amélioration de la visibilité des véhicules. Pour les voitures de tourisme, les coûts supplémentaires s'élèvent toutefois à moins de 1 % du prix d'achat moyen du véhicule et, pour les poids lourds, à moins de 0,2%. En raison de l'obligation de rouler en tout temps phares allumés, les automobilistes devront en outre déboursier en moyenne 20 centimes de plus par 100 km pour les frais de carburant et d'usure des ampoules. Les frais supplémentaires à la charge des cyclistes pour l'amélioration de l'éclairage de leur vélo s'élèveront à environ Fr. 20.-- par véhicule.

D'autres dépenses seront mises à la charge des conducteurs non seulement pour des coûts supplémentaires et des taxes (p. ex. pour la formation complémentaire obligatoire), mais encore pour des amendes et des émoluments. Ces dernières dépenses ne concernent évidemment que l'utilisateur de la route en infraction (p. ex.

les amendes infligées en raison d'un comportement répréhensible, les émoluments perçus pour la formation complémentaire des personnes prises, pour la première fois ou en état de récidive, en flagrant délit de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues).

Les dépenses à la charge des pouvoirs publics (Confédération, cantons / communes) seront surtout dues aux adaptations techniques à apporter et aux exigences accrues en matière d'exploitation et d'entretien du réseau routier. Les cantons et les communes devront en outre faire face à des coûts supplémentaires importants pour axer et concentrer les contrôles de la circulation sur les comportements fautifs qui compromettent le plus la sécurité. Il leur sera toutefois possible de compenser en partie ces coûts – même si ce n'est pas le but de la mesure – grâce aux recettes supplémentaires résultant de la perception des amendes. Nous estimons que les coûts non couverts atteindront environ 300 mio. de francs par année pour les pouvoirs publics.

### **Financement des coûts non couverts des pouvoirs publics**

Diverses sources de financement ont été examinées pour financer les coûts non couverts d'environ 300 mio. de francs par année à la charge des pouvoirs publics. A cet égard, le supplément perçu sur la prime nette de l'assurance-responsabilité civile des véhicules automobiles s'est révélé comme étant la forme la mieux appropriée pour obtenir des ressources. Si les mesures mises en oeuvre déploient leurs effets, les assurés auront à supporter des coûts nettement moins élevés, ce qui permettra, à moyen terme, de réduire les primes. La prime d'assurance-responsabilité civile étant déterminée en fonction des risques et selon le principe de causalité (sans assurance-casco), la perception d'un pourcentage supplémentaire constituera un moyen de plus pour inciter les conducteurs à rouler prudemment et en sécurité, d'autant que les primes sont calculées individuellement pour chaque assuré, sur la base de divers facteurs de risques. Ainsi, par exemple, la personne qui assure un véhicule présentant un potentiel de risques relativement élevé devra payer davantage. Lors du calcul des primes, l'assureur tient également compte du potentiel de risques du conducteur et de ses antécédents individuels en termes de dommages. C'est ainsi que les assurés ayant conduit pendant des années sans causer d'accident bénéficient d'un rabais et que les personnes responsables de dommages doivent s'acquitter d'un supplément de prime. Au cours des 15 premières années, la redevance s'élèvera en moyenne à quelque 60 à 70 francs par année (15% de la prime nette de l'assurance-RC). Lorsque les coûteuses mesures entreprises dans le domaine de l'infrastructure seront achevées, il sera possible d'abaisser considérablement ce taux au bout de 15 ans.

OFROU Office fédéral des routes  
Information et communication

Renseignements: Service d'information de l'Office fédéral des routes,  
tél. 031 324 14 91

## **Kosten/Nutzen und Finanzierung von Via sicura**

**Via sicura ermöglicht Fahren mit erheblich reduziertem Risiko auf Schweizer Strassen und entlastet gleichzeitig die Schweizer Volkswirtschaft in erheblichem Umfang. Allein unter Berücksichtigung der bei schweren Verkehrsunfällen geleisteten effektiven Zahlungen übersteigt der Nutzen von Via sicura die Kosten um rund 25%, bei Mitberücksichtigung der immateriellen Kosten sogar um über 250%.**

### **Nutzen von Via sicura**

Entfaltet Via sicura ihre Wirkung, können jährlich voraussichtlich rund 840 Mio. Franken effektiver Zahlungen (Versicherungsleistungen, Selbstbehalte etc.) für die vermiedenen getöteten und schwer verletzten Menschen eingespart werden. Unter Berücksichtigung aller materiellen und immateriellen Kosten (z.B. auch für menschliches Leid und andere Einschränkungen) können mit Via sicura voraussichtlich fast 2,5 Milliarden Franken pro Jahr vermieden werden. In diesen Beträgen sind eingesparte Kosten für leicht verletzte Personen und Sachschäden nicht eingerechnet. Diesen finanziellen Entlastungen stehen während den nächsten 15 Jahren Umsetzungskosten von rund 670 Mio. Franken jährlich gegenüber. Auf individueller Ebene wird der wirtschaftliche Nutzen mittelfristig (durch zu erwartende günstigere Versicherungsprämien und tiefere Selbstbehalte) höher ausfallen als die zu erwartenden individuellen Beiträge zur Finanzierung der Massnahmen.

### **Kosten von Via sicura**

Rund ein Drittel der Gesamtkosten sind direkt durch Private zu bezahlen. Konkret handelt es sich um zusätzliche Ausrüstungen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Sichtbarkeit der Fahrzeuge. Bei den Personenwagen belaufen sich die Zusatzkosten jedoch auf weniger als 1% des durchschnittlichen Anschaffungspreises eines Fahrzeuges; bei schweren Motorfahrzeugen auf weniger als 0.2%. Durch die Verpflichtung, jederzeit mit Licht zu fahren, erhöhen sich die Benzin- und Abnutzungskosten zudem durchschnittlich um ca. 20 Rappen je 100 km. Fahrradfahrende werden mit zusätzlichen Kosten von etwa Fr. 20.-- je Fahrrad für die verbesserte Fahrzeugbeleuchtung belastet.

Weitere Kosten entstehen Fahrzeuglenkerinnen und -lenker durch zusätzliche Kosten und Gebühren (zum Beispiel für die obligatorische Weiterbildung), aber auch durch Bussen und Gebühren, die allerdings nur aufgrund von Verfehlungen des einzelnen Verkehrsteilnehmenden erhoben werden (zum Beispiel Bussen für

rechtswidriges Verhalten, Gebühren bei Nachschulung von alkohol- und drogenerstauffälligen Personen oder Wiederholungstätern).

Die Aufwendungen für die öffentliche Hand (Bund, Kantone/Gemeinden) fallen vor allem für bautechnische Anpassungen und gesteigerte Anforderungen beim Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes an. In den Kantonen und Gemeinden entstehen zudem wesentliche zusätzliche Kosten für die Konzentration der Verkehrskontrollen auf die sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und die Verdichtung dieser Kontrollen, wobei diese durch zusätzliche Busseneinnahmen - auch wenn dies nicht Ziel der Massnahme ist - teilweise kompensiert werden können. Wir gehen davon aus, dass der öffentlichen Hand ungedeckte Kosten in der Höhe von rund 300 Mio. Franken pro Jahr entstehen.

### **Finanzierung der ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand**

Zur Finanzierung der ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand von ca. 300 Mio. Franken pro Jahr wurden verschiedene Finanzquellen geprüft. Dabei erwies sich der Zuschlag zur Nettoprämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung als zweckmässigste Form der Mittelbeschaffung. Werden die Massnahmen ihre Wirkung entfalten, fallen den Versicherern bedeutend weniger Kosten an, und die Prämien können mittelfristig gesenkt werden. Durch einen prozentualen Zuschlag auf der risiko- und verursachergerecht ermittelten Haftpflicht-Versicherungsprämie (ohne Kasko-Versicherung) wird ein zusätzlicher Anreiz für vorsichtiges und sicheres Fahren geschaffen, da die Prämien individuell anhand verschiedener Risikomerkmale berechnet werden. So hat zum Beispiel jemand, der ein Fahrzeug mit höherem Gefährdungspotenzial versichert, mehr zu bezahlen. Bei der Prämienberechnung wird ebenfalls das Risikopotenzial der Person und der individuelle Schadensverlauf berücksichtigt, indem versicherte Personen, die während Jahren unfallfrei gefahren sind, von einem Rabatt profitieren, während andere, die Schäden zu verantworten haben, einen Zuschlag zahlen müssen. Die Abgabe wird in den ersten 15 Jahren durchschnittlich ca. 60 bis 70 Franken pro Jahr betragen (15% der Netto-Haftpflichtprämie). Nach Beendigung der kostenintensiven Infrastrukturmassnahmen kann dieser Satz nach 15 Jahren wesentlich gesenkt werden.

Bern, 17. Dezember 2004

ASTRA Bundesamt für Strassen  
Information und Kommunikation

Auskünfte: Informationsdienst Bundesamt für Strassen, Tel. 031 324 14 91