
INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo analizaremos, en términos teóricos, los factores determinantes de los accidentes viales, considerados como elementos de un sistema complejo y dinámico, y realizaremos un análisis empírico centrado en el caso de Portugal, integrando también algunos datos sobre accidentes viales en España.

DEFINICIÓN E IMPORTANCIA DEL PROBLEMA

En el contexto europeo, en Portugal se registra una de las cifras más altas de accidentes de tráfico con víctimas en términos relativos.

A lo largo del periodo 1959-2006, el número de accidentes de este tipo no evolucionó en ciclos de periodicidad o frecuencia regular, sino con movimientos oscilatorios¹ (lo que raramente ocurre en la realidad, exceptuando la sazonalidad). Esto se debe al predominio de las componentes estocásticas sobre las determinísticas.

En el periodo considerado de 47 años, pueden distinguirse cuatro ciclos. El primero, de 14 años de duración, se caracteriza por el aumento del número de accidentes, y comprende los años 1959 a 1973 (con excepción del año 1970, correspondiente a la crisis del petróleo). Coincide con una época de crecimiento de la economía², con bajas tasas de desempleo.

El siguiente ciclo tiene una duración de 11 años, desde 1974 hasta 1985. Se evidencia un decrecimiento general con algunas oscilaciones de crecimiento. En el inicio (1974 y 1975), se produjeron dos alteraciones estructurales (choques) relacionadas con cambios político-sociales: la “revolución” de 25 de abril de 1974 y los acontecimientos políticos de 25 de noviembre de 1975. Estos eventos, que denominamos “choques”, tienden a producir efectos de largo plazo en las series cuya componente dominante es estocástica, es decir, cuando las series no son determinísticas, hasta que un nuevo choque o innovación de diversa naturaleza se produce y altera la trayectoria. Esas innovaciones provocan cambios en las expectativas de los individuos y esto afecta su comportamiento. Pueden consis-

¹ Véase Anexo 3.

² Véase Anexo 7.

tir en modificaciones legislativas y en alteraciones en la probabilidad de su aplicación, en la evolución de los vectores económicos (renta, tasa de desempleo), en cambios tecnológicos, políticos y de otra naturaleza interna o externa.

El tercer periodo que va de 1986 hasta 1992, se caracteriza por el intenso crecimiento de la tasa de siniestralidad. Se verificó una alta tasa de crecimiento económico, y una baja tasa de desempleo. En el inicio de este periodo se produjo la adhesión de Portugal (y España) a las Comunidades Europeas, que se tradujo en un nuevo choque estructural con efectos de largo plazo en distintas dimensiones de la sociedad portuguesa, y ha tenido repercusiones en las expectativas positivas de los individuos.

Por último, el periodo que va desde 1992 hasta 2006 puede ser subdividido en tres fases. En la primera, de dos años, se aprecia la disminución del número de accidentes viales, después de un ciclo político-económico de fuerte crecimiento. La segunda fase, de cuatro años de duración, comienza con un cambio político y con expectativas de mejoría en cuanto a la renta disponible. En la tercera fase se aprecia una disminución del número de accidentes, desde su inicio en 1999, situación que se mantiene hasta el fin del periodo (2006). Varios factores pueden explicar esta disminución. En primer lugar, la implementación de la medida “Tolerancia Cero”, que provocó el aumento de la probabilidad de aplicación de la ley en el ámbito de la circulación vial, lo que habría alterado el comportamiento de los conductores en el sentido de elevar sus niveles de precaución en la conducción³. También influyeron el aumento de la tasa de desempleo en el marco de un crecimiento económico bajo, el aumento de los impuestos, que incidió en la reducción de la renta disponible *per capita*, y la disminución de los salarios reales debido a las políticas dirigidas a disminuir el *déficit fiscal*, que actualmente se mantiene.

Por otro lado, el número de muertos fue creciente hasta 1975, cuando alcanzó el valor máximo: 2.676 muertos. A partir de este año, la tendencia fue decreciente hasta 1984, volviendo a aumentar hasta 1990, año a partir del cual la tendencia se torna decreciente, llegando a la cifra de 850 muertos⁴ en 2006, el mínimo absoluto desde 1964⁵.

En relación con el número de muertos por millón de habitantes, considerando un universo de 25 países de la Unión Europea durante el período 1991-2005, Portugal ocupó cinco veces el primer lugar hasta 2003, una vez el segundo puesto, seis veces el tercero, y una vez el cuarto. En 2004 ascendió al décimo lugar, y lo mantuvo en 2005.

En este ranking, el puesto ocupado por España varió entre el sexto lugar en 1991 y el decimoquinto en 1994. En 2004 y 2005 ocupó el decimoprimer y el decimosegundo lugar respectivamente. No obstante, si consideramos solamente

³ La *Tolerancia Cero* será una de las variables que introduciremos en los modelos econométricos que expondremos en el Capítulo III. Esta variable ha sido significativa en todos los modelos.

⁴ El número de muertos (850) deberá ser multiplicado por el factor 1,14 para comparaciones internacionales (muertos a 30 días), lo que daría como resultado 969 muertos.

⁵ Véase Anexo 3.

los países de la Unión Europea de 15 miembros (más próximos a Portugal en términos culturales) observamos que Portugal ocupó, durante el período 1991-2005, once veces el primer lugar, y cuatro veces el segundo, siendo apenas superado por Grecia. A su vez, España ocupó el segundo lugar en 1991 (su peor posición), el séptimo en 1994 (su mejor posición), habiendo variado, más allá de las posiciones referidas, entre el tercero y el sexto lugar⁶. En 2005, España, con 105 muertos por millón de habitantes, estaba por encima de la media europea que era de 91 muertos⁷.

La situación en Portugal puede ser considerada como una referencia de ineficacia de las políticas en el ámbito de la seguridad vial, aunque las medidas legales adoptadas hayan sido similares a las de otros países donde la seguridad vial es muy superior. Si las medidas legales han sido semejantes a las de otros países y los resultados han sido diferentes, debemos preguntarnos cuáles son los factores explicativos de esta diferencia para poder sugerir medidas políticas que conduzcan a obtener resultados eficientes.

Los accidentes de tráfico ocasionan importantes costes sociales que se traducen en daños personales (muertos y heridos), materiales y morales. En Portugal, los costes estimados de los accidentes viales (sin considerar los costes morales) han variado entre el 3,44% (el máximo absoluto) en 1975 y el 1,52% en 2005 en relación con el Producto Interior Bruto⁸. Ante la magnitud del problema de los accidentes de tráfico, en las últimas décadas se llevaron a cabo diversas reformas de la regulación de la circulación vial. No obstante, la tasa de siniestralidad continúa siendo una de las más elevadas de la Unión Europea.

FACTORES DETERMINANTES DE LOS ACCIDENTES VIALES

La circulación conlleva un riesgo de accidentes que depende, sobre todo, del nivel de precaución que adopten los usuarios de las vías, en especial, los conductores. No obstante, el objetivo no consiste en reducir ese nivel de riesgo a cero, ya que toda actividad humana comporta un riesgo. La meta debe consistir, más bien, en conseguir un nivel eficiente de costes sociales de los accidentes.

Más que identificar una causa de los accidentes viales, consideramos que los factores que los determinan son múltiples y que se integran unos con otros, generando, a veces, efectos de sustitución, y otras veces potenciándose mutuamente en sentido positivo o negativo. En cada accidente concreto, se conjugan varios factores que producen efectos directos e indirectos.

Podemos considerar una gran variedad de factores determinantes de la probabilidad de accidentes, así como de sus consecuencias en términos de muertos y heridos, que conforman un sistema complejo:

⁶ Véase Anexo 24.

⁷ Ibidem.

⁸ Véase anexo 7 y apartado 1.7 del Capítulo I.

- El comportamiento humano en el ámbito de la circulación vial, sobre todo, la conducción bajo la influencia del alcohol y otras sustancias psicoactivas, y el exceso de velocidad;
- El grado de seguridad de los vehículos;
- El ambiente físico, que comprende los diversos tipos de vías, su diseño y grado de seguridad, la señalización;
- El vector de factores económicos, como la evolución del PIB, la renta disponible, la asimetría de la distribución la renta, la tasa de desempleo, los impuestos sobre los combustibles y los vehículos, que inciden en el tiempo de exposición al riesgo y, en consecuencia, en el número de accidentes y en sus consecuencias;
- Las normas jurídicas y el modo como son interpretadas y aplicadas, sea en el ámbito de la responsabilidad civil o de los reglamentos, por parte de los agentes de fiscalización o por los tribunales;
- El precio de los peajes en las autovías, que provocará efectos de sustitución, como la búsqueda de vías menos seguras;
- Los choques (alteraciones) estructurales y corrientes, sobre todo cuando el comportamiento de individuos es predominantemente no determinístico;
- Factores demográficos, como la edad o el género de los individuos;
- La masa del vehículo utilizado (esencialmente, el peso), que está relacionada, sobre todo, con factores económicos, y que tiene una incidencia sustancial en el número de muertos y heridos en caso de accidente. Existe una relación inversa entre la masa de los vehículos y la renta disponible, por una parte, y el riesgo de los ocupantes de morir o padecer heridas en un accidente. Cuanto menor sea la masa, mayor será ese riesgo⁹.
- El ambiente cultural, caracterizado por valores morales, éticos, religiosos y sociales, que son transmitidos a los individuos a través del continuo proceso de socialización, sobre todo a través de la educación. Aunque la mayoría de los países europeos, en particular España y Portugal, han desarrollado medidas semejantes tendientes a mejorar la seguridad en el ámbito de la circulación vial, los resultados obtenidos han sido diferentes. Una de las razones radica en las diferencias culturales, sobre todo en las actitudes en relación con el cumplimiento de las normas legales en general, y en especial en el ámbito de la circulación vial, lo que supone diferentes niveles de interiorización de valores, con sanciones y recompensas morales en sentido amplio, incluyendo las sociales, éticas y morales en sentido estricto, diferentes, todo lo cual, conjugado con las sanciones y recompensas

⁹ Un estudio empírico llevado a cabo en Estados Unidos, mostró que cuando dos vehículos de masas diferentes (uno ligero y otro de mayor masa) colisionan frontalmente, la probabilidad de que el conductor del vehículo de menor masa muera es cerca de 17 veces superior. Evans, Leonard (2004) *Traffic Safety and the Driver*; Chapter 4. ENGINEERING, ROADWAY AND ENVIRONMENTAL FACTORS.

legales esperadas, se traduce en sanciones y recompensas totales esperadas diferentes, con distintos efectos sobre el comportamiento humano en general y en la circulación vial. Esas sanciones esperadas totales constituyen incentivos que actúan sobre el comportamiento de los individuos, modificándolo.

Si los individuos tienen percepciones y valoraciones diferentes sobre su comportamiento en relación con el cumplimiento de la ley, actuarán de conformidad con esos valores y de acuerdo con las sanciones y beneficios esperados.

Los que valoran menos el cumplimiento de las normas jurídicas serán más propensos a su incumplimiento y a la corrupción en el ámbito de la circulación vial que los individuos con valores morales más elevados en relación con el cumplimiento de las normas jurídicas, lo que pone de relieve la importancia de la educación en la transmisión de valores morales, y de valores de ciudadanía y respeto.

La noción de “causa” en el ámbito de los accidentes viales –en el cual los “actores” son personas con objetivos que desean alcanzar de la forma menos costosa (costes entendidos en sentido lato, incluyendo los no patrimoniales)– transmite una idea determinista que puede conducir a conclusiones erradas y, en consecuencia, a la adopción de políticas que se demuestran ineficaces e ineficientes. En efecto, la aceptación del determinismo en la elaboración de modelos con series temporales lleva a resultados espurios cuando la componente dominante es estocástica, no estacionaria. Y si esos resultados sirven de fundamento a decisiones políticas, los efectos que éstas acarreen podrán ser, muchas veces, perversos en relación con los objetivos pretendidos.

Si partimos, en cambio, de la idea de *interacción* de múltiples factores causantes de los accidentes, que conforman un *sistema complejo y dinámico*, podemos actuar de forma integrada para obtener resultados eficientes y, de este modo, minimizar los costes sociales.

Los individuos reconsideran sus expectativas frente a la alteración del medio ambiente económico, político, legal y cultural, y también ante variaciones de las probabilidades de aplicación de la ley, modificando su comportamiento. Estas alteraciones de la conducta pueden traducirse, de forma dinámica, en una evolución no reversible de la media, produciéndose efectos persistentes cuando el comportamiento destaca de la dominancia de una componente no determinística.

HIPÓTESIS DE LA TESIS

El elevado número de accidentes que se producen en Portugal y también en España, y la severidad de sus consecuencias constituyen graves problemas para la sociedad. Sin embargo, los reglamentos portugueses y españoles sobre circulación vial están en consonancia con los de otros países europeos y prevén sanciones relativamente elevadas para las infracciones. Además, se ha incrementado

el número de km. de carreteras y autopistas, se han introducido mejoras en su diseño y se controla su estado de conservación. ¿Por qué, entonces, Portugal (y también España) tienen una tasa de siniestralidad tan elevada? Esta pregunta nos lleva a plantear las siguientes hipótesis:

A) En cuanto a la aplicación de las normas de responsabilidad civil por parte de los tribunales en los litigios relacionados con accidentes de tráfico, formulamos la siguiente hipótesis:

1. La discrecionalidad que las normas conceden a los jueces explica la variabilidad de la cuantía de las indemnizaciones fijadas en las sentencias que resuelven casos semejantes. Esto afecta las funciones preventiva y compensatoria de las normas de responsabilidad civil e incide en el número de accidentes;
2. El valor de las indemnizaciones se torna imprevisible y, con ello, se introduce un elemento de riesgo que aumenta en la medida en que la variabilidad de las sentencias es mayor. Esto influye en los valores de las compensaciones fijadas mediante acuerdo con las aseguradoras, hecho que, a su vez, incide en el coste estimado de los accidentes para los conductores.

B) En relación con la eficacia de la reglamentación de la circulación vial, proponemos la siguiente hipótesis:

1. La probabilidad de detección de las infracciones de tráfico y de aplicación de las sanciones correspondientes es baja y;
2. La eficacia y eficiencia en la aplicación de la ley por los tribunales es igualmente baja, debido, entre otros motivos, a la considerable dilación judicial y a la variabilidad de las indemnizaciones por accidentes viales.

C) Conjugando las hipótesis A) y B), la sanción esperada por la violación de las normas de circulación vial es baja, lo que genera un nivel de precaución inferior al óptimo y se refleja en el incremento del riesgo de accidentes de tráfico.

LOS DATOS

Los datos que utilizamos fueron obtenidos en diversos organismos oficiales e instituciones privadas de reconocida idoneidad, aunque con cierta dificultad, con el consecuente retraso de la investigación. Emplearemos dos tipos de datos: cuantitativos y cualitativos. Algunos corresponden a un sólo periodo (*cross section data*) –los datos relacionados con las sentencias– y otros corresponden a varios periodos. Considerando que estos últimos datos plantean algunos problemas en cuanto a su estacionariedad y su carácter estacional, serán adecuadamente analizados a partir de modelos apropiados para evitar resultados espurios. Las *unidades de análisis* empleadas en el presente estudio son:

- i) Sentencias que fijan indemnizaciones por daños ocasionados en accidentes de tráfico;

- ii) Acuerdos suscritos con aseguradoras sobre indemnizaciones por daños causados en accidentes viales;
- iii) Accidentes con víctimas (muertos y heridos) que se producen anual y trimestralmente;
- iv) Conductores muertos registrados anual y trimestralmente;
- v) Total de muertos registrados anual y trimestralmente;
- vi) Total de heridos registrados anual y trimestralmente;
- vii) Km de autopistas y carreteras.

LA VALIDACIÓN DE LAS CONCLUSIONES

Con el fin de realizar el tratamiento de la información con la máxima objetividad, se llevarán a cabo análisis con distintos modelos econométricos en la evaluación de las eventuales relaciones entre las variables. En términos teóricos, supuestamente existe relación entre las variables independientes y el número de accidentes de tráfico. Se intentará responder a las siguientes cuestiones esenciales, procurando minimizar las dificultades de la validación:

- a) ¿Existe alguna relación significativa entre las variables consideradas en los modelos?
- b) ¿Es esa relación causal?
- c) ¿Pueden generalizarse las conclusiones obtenidas?

En lo que respecta a la primera cuestión, es importante comprobar la existencia de asociación entre las variables. La segunda cuestión está relacionada con la validación externa y es relevante para la evaluación de las variables explicativas que serán utilizadas. Es preciso determinar si las modificaciones de esas variables han incidido en la alteración del comportamiento de los individuos en el ámbito de la circulación vial. Sobre la tercera cuestión, particularmente en lo que respecta a las sentencias, las muestras obtenidas fueron escogidas en forma aleatoria de un universo de sentencias *similares* dictadas en el territorio de Portugal continental, y pueden considerarse una réplica de ese universo, que refleja la consistencia de la aplicación de la ley por los tribunales en los litigios sobre indemnizaciones relacionadas con accidentes de tráfico. Por ello, las conclusiones pueden ser generalizadas.

Se verificará la validación de las previsiones en función de las alteraciones propuestas. Se determinará si el aumento de la probabilidad de aplicación de las normas (sobre todo las reglamentarias) puede conseguir un incremento de la sanción esperada (o de la recompensa esperada), de modo que los conductores tengan incentivos para modificar su comportamiento y aumentar su precaución.

IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

Un accidente de tráfico es el resultado de la conjugación de una miríada de factores. Sin duda, el factor humano es uno de los más importantes. Tomando en cuenta la literatura que existe sobre este tema, hemos identificado algunas de las variables determinantes del comportamiento de los usuarios de las vías. Son las siguientes:

a) Variables cuantitativas:

- i) El tiempo de exposición al riesgo, que se refleja en el combustible consumido durante la conducción (variable *proxi*);
- ii) El número de vehículos en circulación;
- iii) El tipo de vías (autopistas y carreteras) y su longitud;
- iv) La situación económica, especialmente, la variación del PIB y de la tasa de desempleo;
- v) Alteraciones estructurales.

b) Variables cualitativas:

- i) Las normas reglamentarias relativas a los conductores y los vehículos, y su aplicación (estableciendo la sanción esperada);
- ii) Las normas relacionadas con el seguro de responsabilidad civil obligatorio (las reformas que liberalizaron las primas de seguro y las que establecieron el derecho de regreso en favor de las aseguradoras).

Entre las medidas que se supone que han contribuido al incremento de la seguridad vial, podemos mencionar las innovaciones tecnológicas aplicadas al diseño de carreteras y vehículos, cuya incidencia será estudiada detalladamente en el Capítulo III. Otras medidas, en cambio, como la iluminación y la mejora de la pavimentación de calles y carreteras no han podido ser analizadas por falta de datos.

En cuanto a la determinación de la cuantía de las indemnizaciones de daños ocasionados en accidentes de tráfico (como variable dependiente) por sentencia o mediante acuerdos con las aseguradoras, se consideran dos tipos de variables explicativas:

a) Variables cuantitativas que dependen de:

- i) El grado de incapacidad permanente sufrida;
- ii) La edad de las víctimas;
- iii) La cuantía solicitada por el damnificado ante los tribunales y las aseguradoras;

b) Variables cualitativas que dependen de:

- i) El sexo de los perjudicados;

- ii) La profesión de los perjudicados;
- iii) El lugar donde fueron dictadas las sentencias o celebrados los acuerdos.

Se analizará la variabilidad de las sentencias en la valoración del daño a la vida *per se*, intentando determinar si el capital humano (medido a través de la variable “profesión” como *proxi*) tiene alguna influencia en esa valoración. Abordaremos también la variabilidad de las indemnizaciones acordadas entre los perjudicados y las aseguradoras.

EL MÉTODO

La teoría que sirve de base a la presente investigación es la *ECONOMÍA PÚBLICA*, la *ECONOMÍA POLÍTICA* y el *ANÁLISIS ECONÓMICO DEL DERECHO*¹⁰, que permiten abordar tres cuestiones diferentes pero relacionadas entre sí: a) la previsión de los efectos de las modificaciones de las normas legales aplicando la teoría de los precios; b) la determinación de las normas legales eficientes, premisa de nuestro análisis y objeto de estudio de la “economía del bienestar”; c) la determinación de las normas que serán adoptadas, cuestión enmarcada en el ámbito de la “elección pública”, que permite el estudio de la actuación de los políticos y de los grupos de presión en el mercado político. Muchas veces, éstos se oponen a reformas legales eficientes y procuran ejercer su influencia para que las normas sean favorables a sus intereses en detrimento de los intereses dispersos.

ESTRUCTURA DEL TRABAJO

En el Capítulo I se presentan los datos a partir de los cuales se efectuarán los análisis de regresión lineal y los ensayos respectivos en los capítulos subsiguientes. Se incluyen datos sobre accidentes, muertos y heridos registrados en el período 1959-2006 en relación con Portugal, y en el período 1980-2005 en relación con España. Se lleva a cabo un análisis de estadística descriptiva del que se podrán extraer algunas conclusiones indicativas. También se analizan datos sobre los accidentes de tráfico según la edad y el sexo de los damnificados y de los conductores. Finalmente, la *movilidad* se analiza en sus vertientes *temporal* y *espacial* con respecto a la población total y a los conductores. Se explican detalladamente las características principales de los datos del estudio, que se presentan en tablas resumen y en gráficos para que sirvan de referencia en análisis ulteriores. Finalmente, se expone en forma resumida la perspectiva del Análisis económico del Derecho de accidentes que servirá de marco al análisis posterior.

¹⁰ Como señala Pintos Ager “... el análisis económico del derecho empleado... suma al análisis jurídico convencional el instrumental analítico desarrollado en la economía como medio para responder a la preocupación y necesidad de predecir efectos futuros o evaluar efectos pasados de las instituciones jurídicas.” Pintos Ager, Jesús. *Baremos, seguros y Derecho de daños*. Madrid: Civitas, 2000.

En el Capítulo II se aborda la eficacia de las normas de responsabilidad civil automovilística, que se describen en forma sumaria. Seguidamente se procede al análisis de las indemnizaciones derivadas de accidentes de tráfico resueltos por sentencia o mediante acuerdo con las aseguradoras, centrandó el interés en la valoración de los daños.

Analizamos también el problema de la dilación judicial como uno de los elementos del coste esperado de la demanda de tutela judicial, los eventuales efectos sustitución en relación con otros medios de resolución de conflictos -como son los acuerdos con las aseguradoras- y los efectos en el monto de las indemnizaciones pactadas. Suponemos que la dilación judicial, junto a otros factores determinantes de la demanda de tutela judicial, puede generar situaciones de ineficiencia ya que la media de las indemnizaciones fijadas por acuerdo con las aseguradoras tenderá a ser más baja de lo que sería si los tribunales funcionasen en forma más ágil. *A priori*, todo indica que la dilación judicial y la variabilidad de las indemnizaciones establecidas por los tribunales portugueses son decisivas en la elección de la vía que utilizarán las víctimas para reclamar el resarcimiento de los daños sufridos. Si la media de las indemnizaciones obtenidas por acuerdo es más baja como consecuencia del elevado coste¹¹ de la tutela judicial, es posible que las primas de los seguros no reflejen todos los costes de los accidentes, influyendo negativamente en el nivel de precaución en la circulación vial y en el número de siniestros. La variabilidad de las indemnizaciones fijadas judicialmente será analizada partiendo de una muestra de sentencias dictadas en el territorio de Portugal continental.

En los modelos econométricos incluimos diferentes variables que pudieran explicar la variabilidad de las sentencias. Se analiza también la variabilidad de la cuantía indemnizatoria acordada entre los damnificados y las aseguradoras para compararla posteriormente con la variabilidad de las sentencias.

En el Capítulo III se analizan los efectos y la eficacia de las normas reguladoras del tráfico vial en función del tiempo de *exposición al riesgo*, traducido como *proxi* por la variable combustible consumido durante la circulación (datos trimestrales). Por otra parte, se evalúa la influencia de las variables económicas en el número de accidentes, en particular, la tasa de desempleo y el PIB (a precios constantes), así como el número de vehículos en circulación (datos anuales). También se valora la influencia de las autopistas y carreteras en el número de accidentes viales.

Las normas relacionadas con el uso del cinturón de seguridad, con la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y con la velocidad reciben un tratamiento especial, dado que, en principio, influyen en gran medida en el número de accidentes. Se toma en cuenta también la renovación del parque automóvil en Portugal y las inspecciones obligatorias de los vehículos. Se estudia, en términos teóricos, la cuestión de la sanción óptima, que posteriormente es aplicada al análisis del caso concreto de Portugal. Se calcula la probabilidad

¹¹ El coste de la demanda de tutela judicial está determinada por diversos factores.

de aplicación de las leyes de circulación vial en este país para confirmar nuestra hipótesis acerca de que esta probabilidad es reducida.

A partir de muestras relativas a accidentes, conductores muertos, muertos totales y heridos totales, se lleva a cabo un análisis econométrico procurando calcular los parámetros de las variables que, a primera vista, parecen tener mayor influencia en el número de accidentes o en sus consecuencias. En este capítulo realizamos también un análisis coste-beneficio, donde evaluamos los costes adicionales derivados del aumento de la probabilidad de fiscalización policial y los comparamos con los eventuales beneficios resultantes de la disminución de los accidentes y sus consecuencias.

Finalmente, en el Capítulo IV se presentan las conclusiones generales.