

***Cotxes i accidents (II): alguns problemes de l'assegurança de responsabilitat civil de l'automòbil***  
***Fernando Gómez Pomar***

***Sumari***

1. Els efectes de l'assegurança de responsabilitat civil sobre el comportament dels conductors
2. És desitjable socialment l'assegurança de responsabilitat civil de l'automòbil?
3. Insolvència dels conductors i incentius a la cura i a l'assegurament
4. L'obligatorietat de l'assegurança

***Abstract***

Un tret prevalent en el sector dels danys causats per la circulació de vehicles a motor és la presència importantíssima de l'assegurança de responsabilitat civil concertada pel propietari del vehicle per cobrir les eventuals responsabilitats indemnitzatòries dels qui el condueixin.

De fet, les asseguradores de responsabilitat civil són els agents principals en el procés d'administració (allò que comprèn la reclamació, gestió i liquidació, tant judicial com extrajudicial) dels perjudicis derivats d'accidents de trànsit. A més, els demandats en les pretensions indemnitzatòries deduïdes per les víctimes dels danys provocats per vehicles de motor són, en la immensa majoria dels casos, les asseguradores dels vehicles involucrats en aquests danys.

A això contribueix, sens cap dubte, l'acció directa atribuïda al perjudicat amb caràcter general pels arts. 76 de la Llei de Contracte d'Assegurança i 117 del Codi penal i, específicament per al sector d'accidents de trànsit, per l'art. 6 de la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor.

L'article 76 de la Llei de Contracte d'Assegurança estableix que:

*"El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar,..."*

Al seu torn, segons l'article 117 del Codi penal:

*"Los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada,..."*

Per últim, l'article 6 de la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor, estableix el següent:

*"El asegurador, dentro del ámbito de aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, el cual, o sus herederos, tendrán acción directa para exigirlo."*

## **1. Els efectes de l'assegurança de responsabilitat civil sobre el comportament dels conductors**

És ben conegut que l'art. 2 de la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor imposa al propietari de qualsevol vehicle de motor la contractació d'una assegurança que cobreixi les responsabilitats civils derivades del seu ús:

*"Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España vendrá obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular que cubra, hasta la cuantía de los límites del seguro obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1 anterior."*

Fins i tot en absència d'aquesta constricció legal, no obstant, seria esperable que un bon número de ciutadans motoritzats demandés cobertura d'assegurança per fer front a les seves eventuais obligacions indemnitzatòries. A què obeeix aquesta demanda d'assegurament?

1.- La resposta es troba en la teoria econòmica de les actituds davant del risc. Qui té aversió al risc i s'enfronta a la incertesa de la realització d'un esdeveniment indesitjable, està, en principi, disposat a pagar per alliberar-se d'aquest risc, traslladant-lo a algú altre que no rebi cap desutilitat especial per l'eventualitat en haver d'afrontar aquest succés incert. Per a la majoria dels propietaris de vehicles, el risc de causar un accident i veure's forçat a carregar amb una indemnització de danys, constitueix un risc del que preferirien poder escapar, tot i que això els suposi pagar una prima (igual o fins i tot superior al valor esperat de l'incert esdeveniment indesitjat) a qui absorbeixi aquest risc.

2.- Això no vol dir que l'assegurança de responsabilitat no pugui servir altres objectius diferents als de translació del risc des de qui presenta aversió cap a algú que hi sigui neutral. Per exemple, una assegurança obligatòria de responsabilitat civil pot resultar atractiva, fins i tot en absència d'aversion al risc del causant potencial de danys, si aquest presenta solvència limitada (la qual cosa redueix l'incentiu a l'adopció de les precaucions oportunes) i l'assegurador pot raonablement controlar el compliment de les mesures de precaució per part de l'assegurat. En definitiva, l'obligatorietat de l'assegurança de responsabilitat civil en aquestes circumstàncies vindria a ser un mitjà d'emprar a les companyies d'assegurances com a agents de control de mesures de seguretat pública, si es vol seria, quasi, una modalitat de privatització del *law enforcement*. Aquest pot ser el cas dels riscos medi ambientals de les grans empreses: Peter J. JOST "*Limited Liability and the Requirement to Purchase Insurance*", 16 Int. Rev. L. & Econ., 259 (1996). En el sector d'accidents de circulació, en canvi, sembla clar que la justificació radica en l'aversion al risc dels conductors.

No obstant, l'assegurança de responsabilitat civil (a l'igual que altres modalitats d'assegurança), s'enfronta a dificultats, especialment greus, a més, en l'àmbit dels accidents de trànsit.

La principal és la coneguda en la teoria econòmica com a "risc o atzar moral" (*moral hazard*): si l'assegurat pot influir amb la seva conducta en la probabilitat de que s'esdevingui el sinistre objecte de la pòlissa, el fet mateix de la cobertura asseguradora afecta negativament als incentius de l'assegurat per a reduir aquesta probabilitat. Un conductor que se sap cobert per l'assegurança del pagament de les indemnitzacions pels danys que causi, té menys incentius que un altre no assegurat a adoptar mesures que redueixin la probabilitat d'accident, almenys d'aquells no susceptibles d'afectar a la seva pròpia integritat física.

L'obstacle del risc moral no és, amb tot, insuperable. L'assegurador pot acudir a diversos mètodes per paliar-lo [Steven SHAVELL, *Economic Analysis of Accident Law*, Harvard University Press, Massachusetts (1987), 210 i seg.; Gary T. SCHWARTZ, *Insurance, Deterrence and Liability*, The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law, T. II, 336-337 (1998)]:

- Si l'assegurador pot observar *ex ante* el grau de precaució del causant potencial i fer dependre la cobertura de que l'assegurat ajusti les seves mesures de precaució al nivell de diligència social i legalment exigible, el problema s'esvaeix. Aquesta solució, per desgràcia, és rarament viable (amb caràcter parcial sí ho és en aquells casos on la cura consisteix en essència en una inversió en capital fix que no pot ser retirada o neutralitzada, un sistema o un filtre anticontaminant, per exemple) i no ho és en absolut en l'àmbit dels accidents d'automòbil.
- La precaució pot no ser observable *ex ante*, abans de l'accident, però sí verificable *a posteriori* un cop materialitzat el dany, almenys sota certes circumstàncies: l'automòbil que no ha superat la preceptiva Inspecció Tècnica de Vehicles provoca un accident i és descobert darrera d'ell; el conductor ebri que ocasiona un sinistre és sotmès a una prova d'alcohol en sang que dona positiva. En ambdós casos, si més no en la relació interna assegurador-assegurat, la Companyia no assumiria el cost dels danys ocasionats. A aquesta possibilitat responen, per exemple, alguns dels supòsits de fet de la facultat de repetició de l'assegurador davant l'assegurat, conductor, etc., previstos per l'art. 7 de la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor.
- La cobertura parcial o l'aplicació de franquícies mínimes a la cobertura són igualment solucions factibles, si bé incompletes, per al problema del risc moral. El seu ús en l'assegurança de responsabilitat civil automobilística és, a la pràctica, relativament escàs, en contrast amb la seva difusió en els diferents rams de l'assegurança de danys - inclosos els del sector de l'automòbil -.

- En canvi, a l'anàlisi de l'historial de sinistralitat de l'assegurat a efectes del càlcul de la prima pels asseguradors de la responsabilitat civil dels conductors és avui prevalent. Per tal d'induir la cura en els conductors, l'incentiu d'eludir el pagament de la indemnització - o, si més no, de reduir la indemnització esperada- es reemplaça per l'incentiu de pagar una prima més baixa o evitar una més alta l'any següent. Fins i tot, en cas extrem, si l'augment de la prima és de suficient magnitud, l'incentiu comporta la renúncia a conduir, en no trobar-se cap Companyia disposada a assegurar la responsabilitat civil a un preu assequible (o a conduir sense assegurança, si les sancions administratives i penals no són suficientment dissuasòries).

Per descomptat, el valor predictiu de l'historial d'accidentalitat per calcular l'entitat del risc que un conductor individual suposa per a la Companyia d'Assegurances no és uniforme ni absolut. Per exemple, quant més inherentment perillosa és una activitat (això és, quant major és la probabilitat del dany fins i tot emprant tota la cura exigible) o quant més inusual sigui en sí mateix l'adveniment del dany, menor valor de predicció tindran els antecedents de sinistralitat. L'ús en la responsabilitat civil derivada d'accidents d'automòbil sembla, no obstant, més que justificat. Tal vegada no tan com en altres en que la capacitat predictiva és més alta (accidents de treball o medi ambientals en el sí de grans empreses), però sens dubte més que en altres (*malpractice* del metge individual i no del servei sanitari públic en el seu conjunt o d'un cert centre hospitalari).

Amb tot, resulta difícil pensar que l'eliminació del risc moral en la responsabilitat civil automobilística pugui arribar a ser completa. Això vol dir que el nivell de precaució dels conductors i, per tant, el dany esperable dels accidents de circulació es veuen negativament afectats per l'assegurança de responsabilitat civil.

## **2. ¿És socialment desitjable l'assegurança de responsabilitat civil de l'automòbil?**

Tot i així, el corollari de l'efecte que s'acaba d'explicitar no és la indesitjabilitat social d'aquesta modalitat d'assegurança. D'algun dels possibles avantatges de l'assegurança de responsabilitat civil en relació amb els problemes derivats de la solvència limitada o la insolvència dels causants d'accidents, es tractarà en la secció següent. Allò que sí importa ressaltar és que la previsible reducció dels incentius a la cura en la conducció no és *per se* motiu suficient per condemnar l'eficiència de l'assegurança de responsabilitat civil. Si, per hipòtesi, suposem que les víctimes són compensades totalment dels danys soferts (principi de reparació íntegra), i donat que, per definició, assegurat i assegurador

milloren la seva posició en acordar el trasllat del risc mitjançant l'assegurança de responsabilitat civil, aquest suposa una millora en la situació de benestar social (tècnicament, la seva adopció suposa un canvi Pareto-superior, això és, no empitjorarà la situació d'utilitat de ningú al mateix temps que elevarà el benestar d'almenys un individu).

Sens dubte, el supòsit de compensació plena de les víctimes no reflexa la realitat del funcionament del sistema jurídic. Però tampoc l'augment en la probabilitat d'accidents que pot portar amb ella l'assegurança de responsabilitat civil és un inconvenient insoluble: les sancions penals o administratives poden contribuir a mitigar el creixement de la sinistralitat.

Per exemple, en accidents amb resultat de mort, és obvi que les víctimes potencials no són indiferents a un increment de la probabilitat de patir un accident. Això mateix succeeix en altres casos susceptibles de provocar danys morals a les víctimes directes o indirectes: la pròpia teoria econòmica ens diu que aquests danys no haurien de ser, en principi, compensats a les seves víctimes (Dany moral). És a dir, si l'assegurança de responsabilitat civil indueix un augment dels accidents, les víctimes potencials resulten perjudicades com a conseqüència d'aquesta assegurança, i la seva desitjabilitat social apareix com a problemàtica. La resposta automàtica no ha de ser, no obstant, la prohibició de l'assegurança de responsabilitat civil. L'Estat i el sistema jurídic tenen al seu abast altres mecanismes capaços, almenys en teoria, de portar els nivells de probabilitat d'accident als que es donarien de no existir l'assegurança de responsabilitat civil. La utilització de sancions administratives i penals per castigar els comportaments negligents dels conductors pot aconseguir aquest resultat, sense sacrificar al mateix temps el guany d'eficiència que suposa transferir el risc de pagar la indemnització dels conductors que tenen aversió al risc a les Companyies d'Assegurances. Aquest guany, a més, és especialment notable en activitats relativament perilloses i difoses socialment, com és la circulació de vehicles de motor.

D'altra banda, si es té en compte el problema de la solvència limitada dels conductors (la qual cosa s'analitza amb més detall a l'apartat següent), la solució de prohibir l'assegurança de responsabilitat civil perd encara més atractiu, davant de la solució contrària, és a dir, la imposició d'aquesta assegurança com a obligatòria: si se suposa que el nivell de dany és únic i que l'assegurança obligatòria imposa una cobertura al menys igual a la diferència entre el dany i la solvència del conductor ( $Cobertura \geq Dany - Solvència$ ), el nivell de cura dels conductors no serà inferior al que hi hauria en absència d'assegurança [Mattias POLBORN, *Mandatory Insurance and the Judgement Proof Problem*, 18 Int. Rev. of L. & Econ., 143 (1998)]. En definitiva, que tot i no sent les víctimes indiferents al nivell de sinistralitat, no estarien pitjor les víctimes amb assegurança obligatòria que amb prohibició d'assegurança -i els conductors amb aversió al risc estarien millor, és clar -.

Amb tot, la meva intenció en formular el raonament anterior no és defensar a ultrança l'eficiència de l'assegurança de responsabilitat civil. De fet, quan l'efecte de deteriorament dels incentius per reduir el risc és molt elevat i no és fàcilment recuperable per altres mitjans, pot resultar aconsellable, com a opció de política jurídica, la prohibició de concertar assegurança de responsabilitat civil, com succeeix amb les sancions pecuniàries penals, que no són assegurables. La importància de l'argument resideix en la dependència que posa de manifest entre el nivell de compensació dels perjudicats i el funcionament de l'assegurança de responsabilitat civil. Quan

major és la fracció del dany sofert que quedi sense cobrir per la indemnització, menys desitjable es fa l'assegurança de responsabilitat civil. I, al seu torn, les conseqüències negatives de la infracompensació del dany [vegi's Pablo SALVADOR i Juan Antonio RUIZ, "Problemas de la responsabilidad civil en Derecho español", *Europa e Diritto privato* núm. 433 (1999)] es magnificaran en un sector del tràfic en el qual, per imposició legal o per demanda social, l'assegurança de responsabilitat civil sigui prevalent: l'increment de la probabilitat d'accidents que aquesta assegurança porta amb ella reforça les distorsions a la prevenció i a la compensació pròpies d'un sistema de responsabilitat civil infracompensatori.

Tot i que no hi ha encara evidència empírica significativa en termes agregats, quasi ningú dubta que el dret de danys espanyol infracompensa de forma marcada. En un sector com el dels accidents de circulació, el fenomen, d'acord amb el que s'acaba d'exposar, és encara més preocupant. I si els molt esperats estudis sobre el barem de valoració de danys personals que la Llei 30/1995, de 8 de novembre, d'Ordenació i Supervisió de les Assegurances Privades va introduir com a Annex de la Llei de Responsabilitat civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor concloguessin que el barem reforça el caràcter infracompensatori del sistema ([Barems](#)), aquesta preocupació s'incrementaria notablement.

### **3. *Insolvència dels conductors i incentius a la cura i a l'assegurament***

Si l'aversion al risc dels propietaris de vehicles és de per sí apta per generar una demanda àmplia d'assegurança de responsabilitat civil automobilística, quin significat té l'obligació legal de contractar-la?

La resposta ve donada per la insolvència o la solvència limitada d'una part important dels potencials causants de danys i en els efectes negatius que les mateixes determinen per a la prevenció, l'assegurament i la compensació a les víctimes.

Si tots els propietaris d'automòbils fossin titulars d'un patrimoni suficient per fer front a la més alta indemnització que pogués derivar-se d'un accident de circulació, l'obligatorietat de l'assegurança de responsabilitat civil automobilística seria per complet redundant (tot i que seguiria existint demanda d'assegurança per part dels propietaris amb aversion al risc). Això mateix s'esdevindria si l'Estat pogués restringir eficaçment l'ús de vehicles als qui acreditessin solvència suficient.

La primera possibilitat és il·lusòria; la segona, socialment injustificable. Això motiva que sigui necessari comptar, com a dada de la realitat, amb que un determinat percentatge de conductors no estaran avalats per un patrimoni

suficient per fer front als danys que causin. I, com afecta aquest fet al comportament dels conductors?

1.- La solvència insuficient opera a la pràctica com un límit superior al dany esperat al seu càrrec, com un límit a la indemnització esperada. El conductor es veu, doncs, induït a adoptar un nivell de precaució que queda per sota del que correspon al dany que veritablement es pugui derivar de la seva activitat. Per afegitò, en no fer front al veritable cost social de la seva activitat (ja que pot causar danys que excedeixin de la seva solvència i que no recauen sobre ell com a cost privat), la seva decisió de realitzar o no l'activitat de conduir un vehicle, i fins a quin punt realitzar-la, no és la correcta des del punt de vista del benestar social. Tot això, suposant, clar està, que la del volum d'activitat del conductor, amb independència de la cura que es posi al volant, és un factor que afecta a la probabilitat de causar un accident de trànsit. El supòsit sembla més que raonable.

2.- Tampoc els incentius a l'assegurament per part del conductor amb aversió al risc seran els adequats. Atès que els seus recursos són inferiors al dany que pot produir, part de la prima que hauria d'abonar a l'assegurador serviria per pagar la cobertura d'una porció de responsabilitat que el conductor, gràcies a la seva solvència limitada, no hauria d'afrontar. De fet, per sota d'un cert llindar de solvència, el conductor optaria per renunciar completament a contractar assegurança de responsabilitat civil, i preferiria assumir el risc -limitat, per descomptat, per la seva escassa solvència- de pagar la indemnització a la víctima. I això tot i que, en tenir aversió al risc, seria eficient que el traslladés a un assegurador mitjançant un contracte d'assegurança.

El treball de referència sobre els efectes de la insolvència és el d'Steven SHAVELL, *The Judgement Proof Problem*, 6 Int. Rev. L. & Econ., 45 (1986) [recollit i ampliat a SHAVELL, *Economic Analysis of Accident Law*, cit., 240 i seg.].

3.- En darrer lloc, és evident que la insolvència del responsable incideix de forma negativa sobre les possibilitats de compensació de les víctimes. De fet, aquest efecte sol ser el més destacat per la doctrina jurídica com a fonament de l'obligatorietat de l'assegurança de responsabilitat civil automobilística. Des d'una perspectiva analítica, no obstant, no és més greu que els anteriors. Fins i tot, seria el menys transcendent, si se suposa que existeixen esquemes de seguretat social que cobreixen, almenys parcialment, els infortunis, siguin o no de trànsit, o es pot imposar la contractació d'una assegurança a les víctimes potencials davant dels infortunis en la circulació de vehicles: SHAVELL, *Economic Analysis of Accident Law*, cit., 243.

Aquest darrer escenari sembla poc realista. Les assegurances d'accidents que s'observen en els mercats reals ofereixen cobertura bé contra riscos genèrics -malaltia o accident de qualsevol tipus- o bé contra riscos específics dins d'activitats també específiques -les assegurances d'accident en activitats esportives, per exemple-. Una assegurança com la proposada per SHAVELL seria una assegurança davant d'un risc específic -l'accident de circulació- però que pot donar-se en el curs d'un ampli nombre d'activitats de la víctima -vianant, corredor matinal, venedor a domicili, mestressa de casa de compres-. No encaixaria en cap dels mercats existents i, previsiblement, els costos de transacció derivats de la seva contractació serien elevats -la qual cosa sembla suggerir la superioritat de la seguretat social en aquest terreny-. Per afegit, la justificació política d'una mesura que faria recaure sobre el col·lectiu de víctimes potencials el cost d'aquests accidents és problemàtica.

#### **4. L'obligatorietat de l'assegurança**

Davant de les conseqüències negatives derivades de la solvència insuficient dels qui desenvolupen una activitat generadora de riscos per a altres, són possibles diverses solucions teòriques. En l'àmbit dels accidents de circulació, la solució adoptada de manera quasi universal pels sistemes jurídics reals consisteix en imposar als causants potencials la contractació d'una assegurança que cobreixi la seva responsabilitat civil -almenys fins a una quantia relativament elevada- amb caràcter previ a iniciar l'activitat, en aquest cas, la d'utilitzar un vehicle a motor.

Altres solucions per mitigar el problema són conceptualment possibles (per exemple, establir un llindar de dany -no dany esperat sinó realitzat- per sota del qual el causant no respon, i per sobre del qual el causant perd tot el seu patrimoni), encara que els seus pressupòsits materials (danys estocàstics amb distribucions de probabilitat contínues, heterogenètat dels causants en relació amb aquestes distribucions, etc.) i/o econòmics (relacions contractuals dels causants potencials amb "deep pockets" aliens), no semblen ajustar-se de manera simple i coherent als accidents de circulació. Poden consultar-se dos articles molt recents que apliquen les esmentades solucions teòriques al cas dels danys medi ambientals continuats: Robert INNES, *Optimal Liability With Stochastic Harms, Judgement-Proof Injurers and Asymmetric Information*, 19 Int. Rev. L. & Econ., 181 (1999) i Tracy LEWIS i David E.M. SAPPINGTON, *Using Decoupling and Deep Pockets to Mitigate Judgement-Proof Problems*, 19 Int. Rev. L. & Econ., 275 (1999).

L'assegurança obligatòria de responsabilitat civil no és cap panacea, però sí presenta avantatges indubtables.

- 1.- Per definició, serveix per eliminar les ineficiències de assegurament insuficient dels conductors amb aversió al risc.
- 2.- Per afegiment, redueix enormement els riscos de manca total de compensació per a les víctimes - molt més encara si, com succeeix en el cas espanyol, mitjançant el Consorci de Compensació d'Assegurances s'introdueix un sistema de cobertura per a les víctimes de conductors que han vulnerat l'obligació de contractar assegurança -.



3.- A més, si es parteix del supòsit que la cobertura de l'assegurança obligatòria es pot considerar, a efectes pràctics, com a cobertura completa del dany esperat, la possibilitat de decisions ineficients sobre el desenvolupament o no de l'activitat perillosa i del seu nivell, resulta suprimida, almenys si se suposa que les primes d'assegurança es poden fer dependre dels nivells d'activitat practicats (tot i que una dependència perfecta no és molt plausible, sí sembla clar que els nivells d'activitat són més fàcils d'observar, *ex ante* i *ex post*, per les asseguradores i, per tant, poden influir més en els preus de les pòlisses).

No obstant, els problemes de risc moral esmentats a la secció anterior no desapareixen o disminueixen pel mer fet de l'obligatorietat de l'assegurança, ja que aquesta no afecta a la capacitat de l'assegurador d'influir o controlar el nivell de precaució dels assegurats. De fet, és possible provar que si els asseguradors no poden en absolut controlar el *moral hazard*, l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil fins i tot reduirà els nivells de precaució dels conductors respecte dels ja (ineficientment) baixos que es donen amb solvència limitada i induirà uns graus de precaució inferiors als que hi hauria amb cobertura d'assegurança (parcial, donada la solvència limitada) lliurement escollida pels conductors o amb un règim de prohibició de l'assegurança de responsabilitat civil: SHAVELL, *On the Social Function and the Regulation of Liability Insurance*, Working Paper 278, Center for Law, Economics and Business, Harvard Law School, 20 (2000). Fins i tot, si l'exigència legal de l'assegurança és absoluta, és a dir, la cobertura forçosa ha de cobrir el màxim dany resultant de l'activitat, el nivell de cura que elegiria un conductor sobreassegurat d'aquesta manera, seria precisament zero.

Això permetria concloure que una assegurança obligatòria amb Cobertura  $\geq$  Dany màxim - nivell de solvència és sempre teòricament superior a un altre que exigeixi cobertura = Dany màxim. Un sistema d'assegurança obligatòria del primer tipus, no obstant, seria més costós de gestionar.

Tot això no permet, en absolut, fonamentar un judici global negatiu sobre l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil automobilística. Cal valorar els seus avantatges, en termes de compensació a les víctimes i de transferència de risc, així com tenir en compte els costos i els beneficis relatius de les alternatives disponibles.

Tot i que no dispenso d'estudis empírics sobre la matèria, la meua intuïció és que, amb un alt grau de probabilitat, els guanys d'eficiència derivats de la imposició de l'assegurança superen amb escreix als seus possibles inconvenients. La qual cosa no vol dir que les ineficiències serioses que suscita el risc moral, en especial associat a la infracompensació dels danys, es puguin ignorar.