

**Servicio de  
Prevención de  
Riesgos Laborales  
Coordinador**



**INFORME  
ACCIDENTES  
LABORALES  
DE TRÁFICO  
2019**





## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. METODOLOGÍA.....</b>	<b>3</b>
2.1 DATOS UTILIZADOS .....	3
2.2 INDICADORES CALCULADOS .....	5
<b>3. RESULTADOS.....</b>	<b>5</b>
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT .....	9
3.1.1. <i>Sexo</i> .....	9
3.1.2. <i>Edad</i> .....	11
3.1.3. <i>Ocupación del trabajador</i> .....	12
3.1.4. <i>Distribución temporal</i> .....	13
3.1.5. <i>Aspectos relacionados con la vía</i> .....	15
3.1.6. <i>Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT</i> .....	17
3.1.7. <i>Aspectos relacionados con el factor humano</i> .....	19
3.1.8. <i>Causas a juicio de los accidentados</i> .....	21
3.1.9. <i>Causas establecidas en los informes de investigación</i> .....	21
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA .....	22
3.3 RESULTADOS DESTACADOS .....	23
<b>4. REFERENCIAS .....</b>	<b>25</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

Tras la aprobación del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios, cuyo objetivo fundamental procurar una mejora de las condiciones de seguridad durante los desplazamientos del personal perteneciente a este ámbito así como disminuir tanto el número de accidentes laborales de tráfico (ALT) como su gravedad, se estableció como uno de sus compromisos a llevar a cabo durante el periodo comprendido entre los años 2018–2021, la realización anual del Informe de Siniestralidad Laboral Vial.

En este sentido, el Servicio de Prevención Coordinador viene realizando una labor de investigación de todos los ALT ocurridos en el ámbito de su competencia, con el fin de conocer las causas de estos siniestros y poder llevar a cabo actuaciones preventivas que conduzcan a su eliminación o máxima disminución. En el presente documento se muestran los resultados correspondientes al año 2019, intentando de esta forma contribuir a la prevención eficaz de este tipo de siniestros y vigilando su evolución.

## 2. METODOLOGÍA

### 2.1 Datos utilizados

Los datos que se han utilizado proceden de los partes Delt@ de accidente de trabajo, de la base de datos Cibermutua perteneciente a la Mutua de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales Ibermutua y de las investigaciones de los ALT realizadas por los técnicos de prevención del Servicio de Prevención Coordinador.

Los conceptos utilizados a efectos del presente informe son los siguientes:

**Accidente de trabajo:** toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Desde el punto de vista técnico preventivo, es un suceso anormal que se presenta de forma brusca e inesperada, normalmente evitable, interrumpe la continuidad del trabajo, puede causar o no lesiones a las personas y genera pérdidas económicas. Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.



**Accidente de tráfico:** el producido o que tenga su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, siempre que resulte del mismo, una o varias personas muertas o heridas o sólo daños materiales y esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

**Accidente laboral de tráfico (ALT):** Se considera que un accidente de trabajo es un Accidente Laboral de Tráfico (ALT) si reúne las tres circunstancias siguientes:

1. Se produce, o tiene su origen, en vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que son:

- Vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana. (Por ejemplo: autopistas, carreteras, travesías, calles, carriles bici).
- Vías que, sin tener la aptitud de las anteriores, son de uso común. (Por ejemplo: caminos agrícolas, pistas forestales).
- Vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. (Por ejemplo: aparcamiento de un establecimiento público para uso de los clientes, sea gratuito o de pago).

2. Está implicado al menos un vehículo en movimiento. Puede tratarse de vehículos a motor o cualesquiera otros aptos para la circulación por las vías enunciadas en el punto 1 (incluido bicicletas y ciclomotores y vehículos de maquina agrícola, industrial o de obra). Se incluyen también los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en los terrenos aptos para la circulación indicados en el punto 1. A estos efectos no se consideran como vehículos: los coches de niño o similares (con o sin motor), los vehículos sin motor de pequeñas dimensiones (por ej.: las carretillas o carritos), los ciclos o ciclomotores cuando se conduzcan a pie, y los patines y artefactos parecidos. Las personas que los conducen u ocupan se consideran peatones.

3. El trabajador accidentado se encuentra en una de las siguientes circunstancias:

- a. Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente, bien por colisión con otro u otros vehículos, peatones, animales u otro obstáculo,



o sin necesidad de colisión por salida de la vía, vuelco o cualquier otra circunstancia del tráfico que haya producido los daños en el trabajador.

- b. Ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón, ya sea por atropello o por cualquier otra circunstancia del tráfico.

Además, se pueden producir dos tipos de accidente laboral de tráfico:

- **Accidente de tráfico “in itinere”**: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo. Existen tres criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.
- **Accidente de tráfico en jornada laboral**: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.

## 2.2 Indicadores calculados

- Distribución porcentual de la variable:  $(N^{\circ} \text{ ALT en la categoría de estudio} / N^{\circ} \text{ ALT total categorías}) \times 100$ . Con este parámetro se localiza en qué grupos o categorías están más concentrados los trabajadores afectados por ALT.
- Índice de incidencia:  $(N^{\circ} \text{ ALT} / N^{\circ} \text{ total de empleados públicos}) \times 1.000$ . Con este indicador se localiza los grupos de trabajadores en los que el riesgo de sufrir el ALT es mayor.

## 3. RESULTADOS

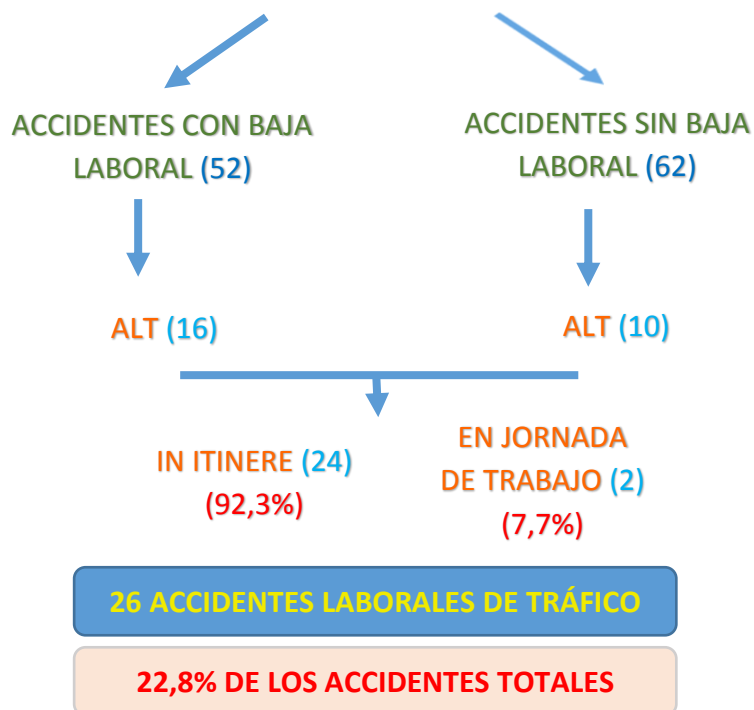
Durante el año 2019 en el ámbito de Administración y Servicios se produjeron un total de 114 accidentes de trabajo, incluyendo tanto los procesos que han causado baja laboral (52) como aquellos que no (62), siendo accidentes de tráfico un 22,8% de ellos (26 ALT). Del total de ALT producidos, el 61,5% (16 ALT) causó al menos un día de baja laboral. Por otro lado, si únicamente tenemos en cuenta aquellos procesos que han causado baja laboral, se observa que el porcentaje de ALT es del 32,7%, es decir, prácticamente un tercio de los accidentes con baja han sido accidentes de tráfico.



Si comparamos los datos con el año anterior, se observa un aumento de los accidentes que causan baja laboral. Mientras que en 2018 los ALT que causaron baja laboral suponían el 34,8% del total, en 2019 los ALT que han causado baja representan el 61,5% de los siniestros.

Si analizamos el tipo de desplazamiento durante el que se producen los accidentes de tráfico, el 92,3% de los siniestros (24 ALT) ha tenido lugar en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (ALT in itinere), mientras que el 7,7% (2 ALT) se ha producido en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo realizado (ALT en misión).

### ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2019 (114)



En términos de Índice de Incidencia:



	ALT EN JORNADA	ALT IN ITINERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
I. INCIDENCIA 2019	0,4	4,8	5,2	22,7
I. INCIDENCIA 2018	0,8	3,9	4,7	24,4
I. INCIDENCIA 2017	1,0	5,2	6,2	34,6
I. INCIDENCIA 2016	0,8	4,9	5,7	31,8

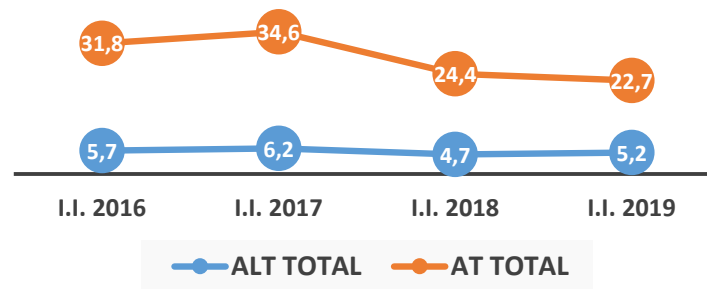
AT: accidente de trabajo

Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

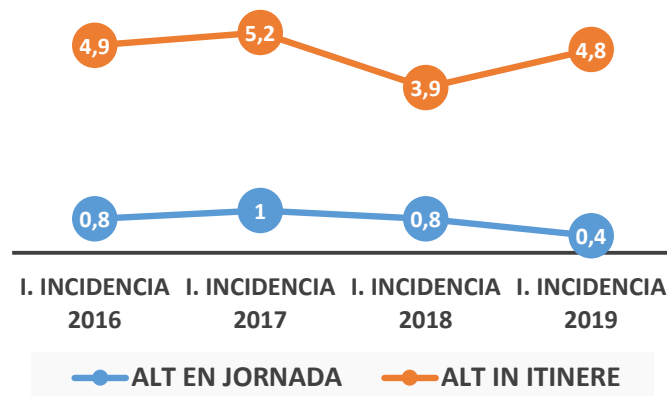
Nº total empleados en el ámbito de Administración y Servicios en 2019 = 5.016

Como puede observarse, la incidencia de los ALT supone aproximadamente una cuarta parte respecto al total de accidentes de trabajo. Si tenemos en cuenta los ALT ocurridos durante la jornada, cabe señalar que el índice de incidencia se ha calculado utilizando el número total de empleados públicos pertenecientes al ámbito de Administración y Servicios debido a la imposibilidad de disponer del dato preciso relativo a los empleados que realizan desplazamientos en jornada, siendo conscientes de que el número de empleados con riesgo de sufrir un ALT en jornada, probablemente será menor que el utilizado. No obstante, la diferencia entre dicho índice y el índice de incidencia de los ALT in itinere es, como viene siendo habitual, bastante considerable. La incidencia de los ALT in itinere es doce veces superior a la incidencia de los ALT en jornada, confirmando la enorme importancia de este tipo de siniestralidad entre el personal al servicio de la Administración Regional.

Si comparamos los datos obtenidos con los obtenidos para años anteriores, se observa un ligero aumento de la incidencia de los accidentes laborales de tráfico respecto al año anterior, aunque si bien disminuye la incidencia de los accidentes laborales totales.



Respecto a la incidencia de los ALT en jornada e in itinere, se observa una gran disminución de los ALT en jornada, disminuye a la mitad, mientras que los ALT in itinere sufren un aumento considerable.



Si atendemos a la calificación de los accidentes en función de la gravedad, todos ellos han sido calificados como de carácter leve, al igual que ocurría en el año anterior.

Finalmente, respecto a la investigación de este tipo de siniestros, todos los ALT producidos han sido investigados por el personal técnico del Servicio de Prevención Riesgos Laborales Coordinador, emitiéndose el correspondiente informe de investigación en el que se establecen las correspondientes medidas preventivas. A través de esta investigación, se ha



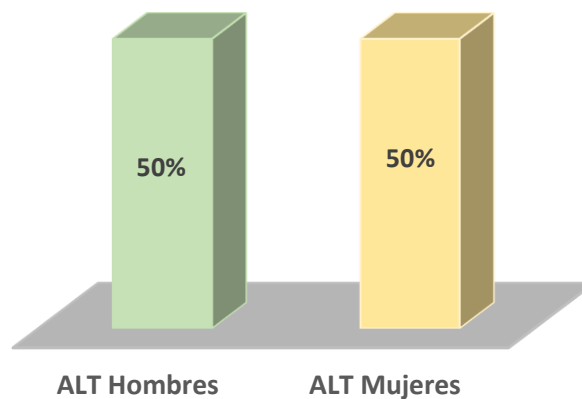
podido recabar toda la información referente a las variables atribuibles tanto al factor humano como al factor vehículo y al factor vía y entorno.

### 3.1 Siniestralidad de los ALT

En base a las variables analizadas y en función de los datos recopilados en la investigación de los ALT, se detallan las características más significativas a continuación.

#### 3.1.1. Sexo

Atendiendo al sexo del personal accidentado, como se puede observar en el siguiente gráfico, tanto hombres como mujeres han sufrido el mismo número de accidentes de tráfico.



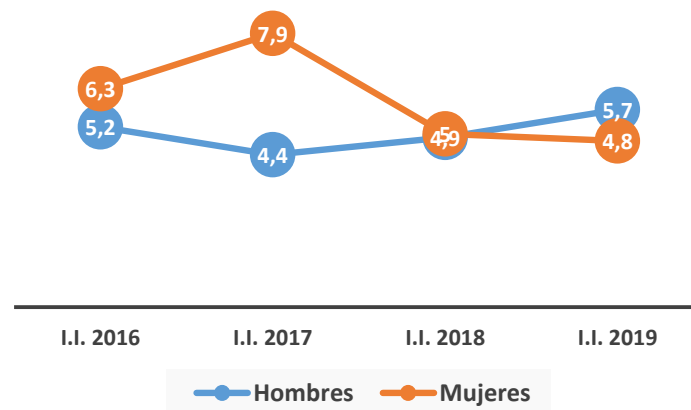
No obstante, en términos de Índice de Incidencia los hombres se han accidentado más que las mujeres.

I. INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2019	5,7	4,8
2018	4,9	5,0
2017	4,4	7,9
2016	5,2	6,3

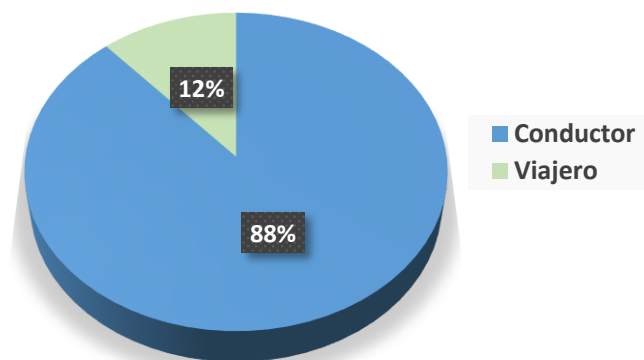
Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº empleados (2019): Hombres = 2.291; Mujeres = 2.725

Si comparamos los datos con los obtenidos en años anteriores, se advierte una tendencia al alza de los ALT en hombres mientras que disminuyen en el caso de las mujeres.



Por otro lado, si tenemos en cuenta la actividad realizada por las personas accidentadas en el momento del accidente, el 88% de éste personal realizaba la actividad de conducción del vehículo, mientras que tan solo 12% de los accidentados ostentaba la condición de acompañante en el vehículo implicado en el siniestro. A diferencia de años anteriores, no se ha producido ningún accidente en el que el personal accidentado haya sido un peatón.





### 3.1.2. Edad

En función de la edad, el porcentaje más elevado del personal accidentado se encuentra entre los 41 y 60 años, y concretamente las mujeres de entre 51 y 60 años. No obstante, en términos de índice de incidencia, observamos una incidencia muy elevada en varones entre 18 y 30 años pero esto se debe a que tan solo hay 6 empleados públicos en esa franja de edad. A continuación, la mayor incidencia la observamos en hombres de edad comprendida entre 41 y 50 años.

Edad	Hombres		Mujeres	
	%	I. Incidencia	%	I. Incidencia
18 - 30 años	3,8	167	0	0
31 - 40 años	0	0	3,8	5,7
41 - 50 años	19	7,1	19	5,3
51 - 60 años	19	4,6	23	4,9
más de 60 años	7,7	5,3	3,8	2,8

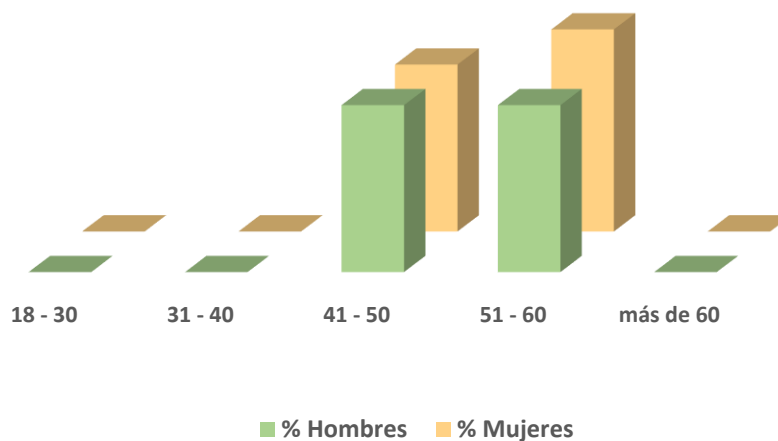
Nº empleados (18 - 30 años): Hombres = 6; Mujeres = 15

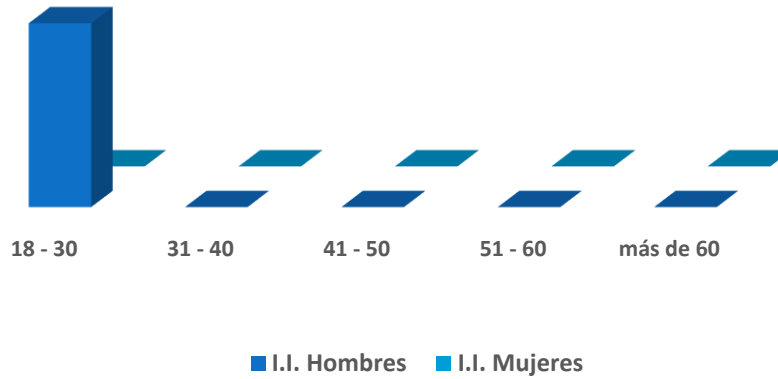
Nº empleados (31 - 40 años): Hombres = 120; Mujeres = 174

Nº empleados (41 - 50 años): Hombres = 708; Mujeres = 946

Nº empleados (51 - 60 años): Hombres = 1.079; Mujeres = 1.228

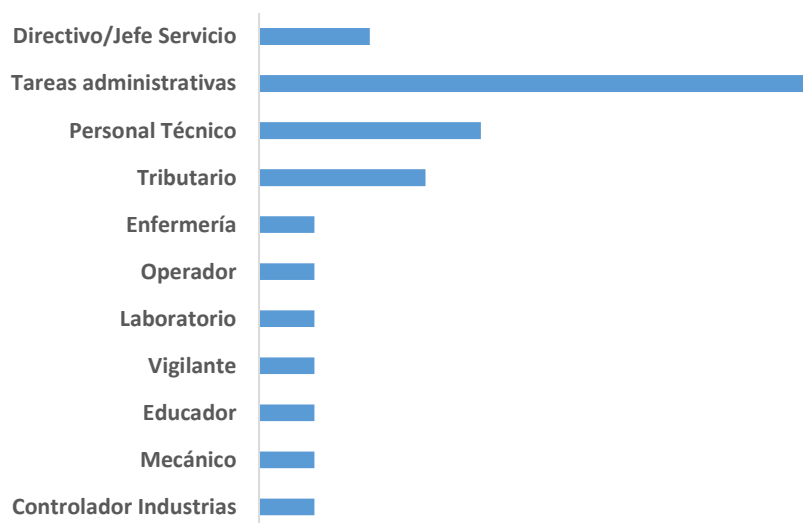
Nº empleados (más de 60 años): Hombres = 378; Mujeres = 362



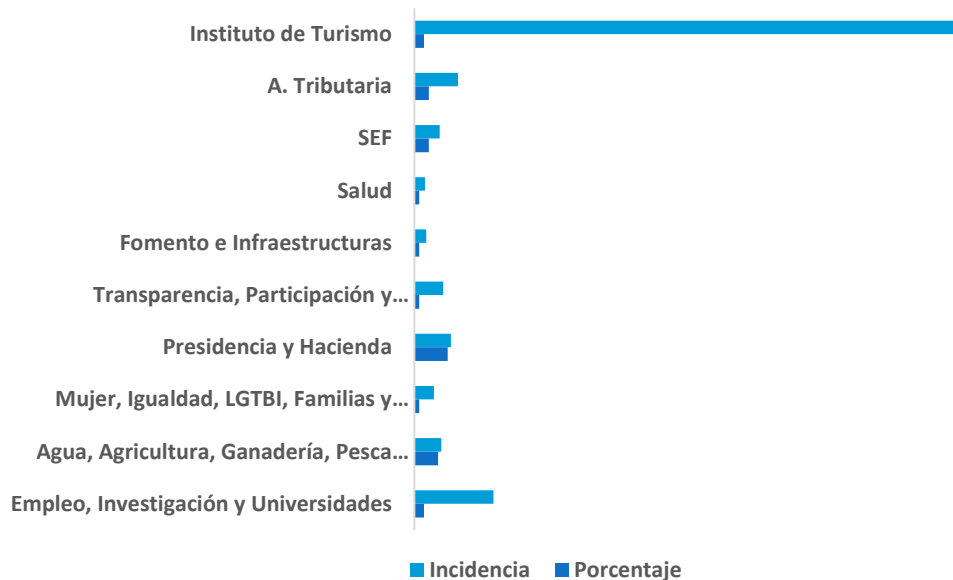


### 3.1.3. Ocupación del trabajador

Atendiendo a la ocupación del personal accidentado, es el personal que realiza tareas de tipo administrativo el que presenta mayor siniestralidad vial representando el 38,5% del total, seguido de personal técnico (15,3%) y personal tributario (11,5%). Respecto a la relación laboral del personal, el 69.2% de este personal es funcionario de carrera, el 23,1% es personal interino y tan solo el 7,7% personal laboral.



En función de la Consejería u Organismo Autónomo al que está adscrito el personal accidentado, es la Consejería de Presidencia y Hacienda la que mayor porcentaje de siniestros presenta.

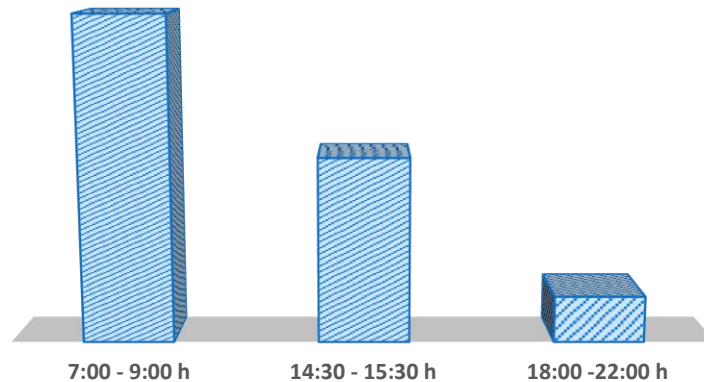


No obstante, en términos de Índice de Incidencia es el Instituto de Turismo el que presenta una elevada incidencia respecto al resto, debido al pequeño número de empleados de dicho organismo. La mayor incidencia por Consejerías se observa en la Consejería de Empleo, Investigación y Universidades. Es importante señalar que para el cálculo de este índice se ha utilizado el número de empleados adscritos a los citados Organismos dado que se desconoce el número concreto del personal que utiliza el vehículo para realizar sus desplazamientos.

#### 3.1.4. Distribución temporal

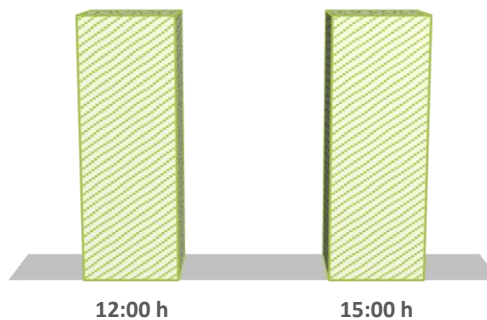
En cuanto a los aspectos temporales de los ALT, en el caso de los desplazamientos realizados in itinere, al igual que ocurría el año anterior, la máxima concentración de ellos se produce en las primeras horas de la mañana, entre las 7 h y las 9 h, coincidiendo con los desplazamientos de ida al centro de trabajo.

### IN ITÍNERE

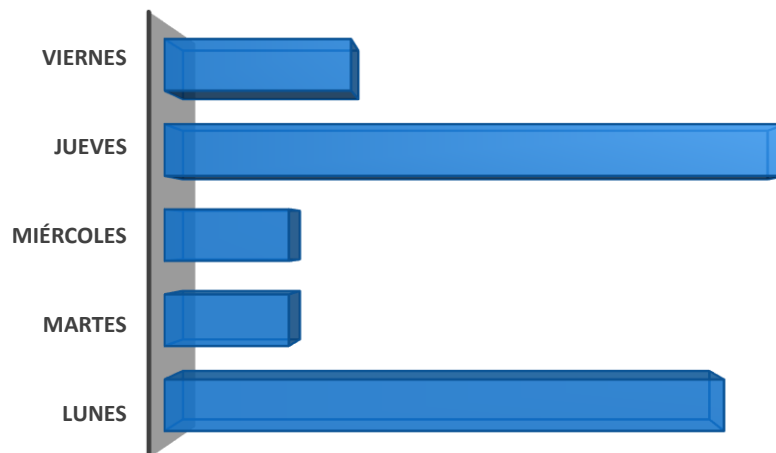


En el caso de los desplazamientos realizados durante la jornada laboral, tan solo se han producido 2 ALT teniendo lugar en las horas centrales del día, concretamente a las 12 h y las 15 h.

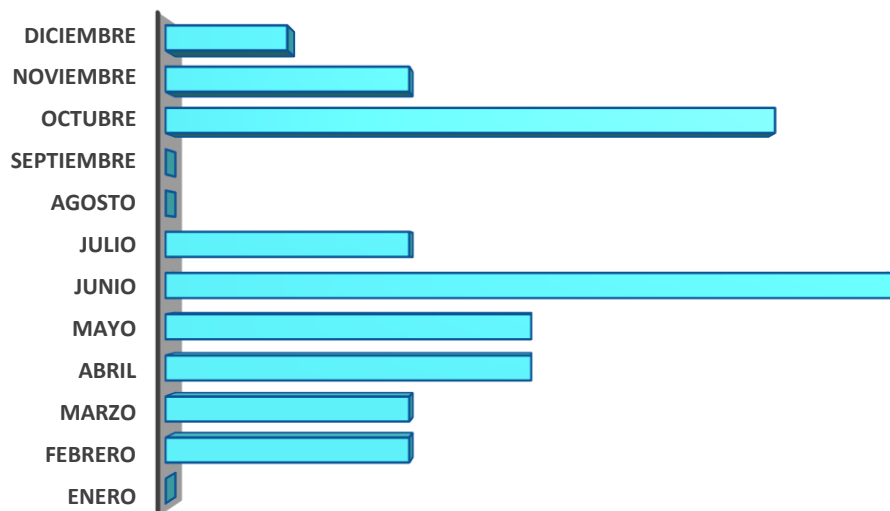
### EN MISIÓN



En función del día de la semana, a diferencia de los datos obtenidos en años anteriores, el número de siniestros no sigue una tendencia, siendo lunes y jueves los días en los que se producen un mayor número de siniestros.

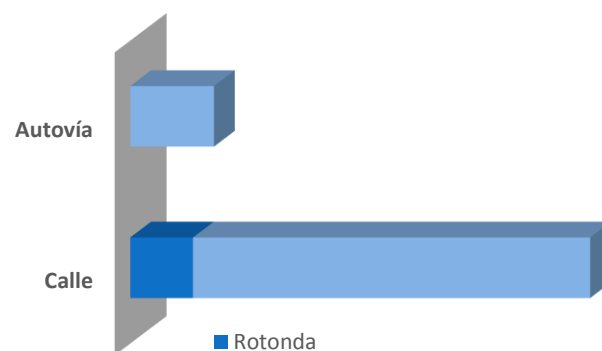
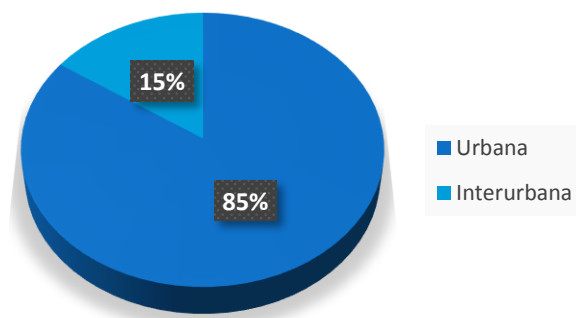
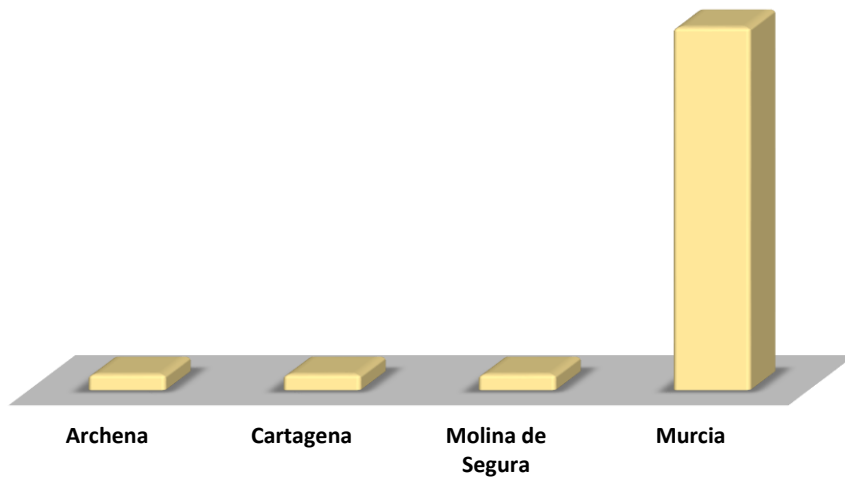


Por meses, al igual que en el año anterior, es el mes de junio el que registra una mayor siniestralidad, seguido del mes de octubre. Por otro lado, es importante destacar que en el ámbito de administración y servicios, el periodo vacacional del personal se suele extender desde el mes de julio hasta el mes de septiembre, de ahí la baja siniestralidad en dichos meses.



### 3.1.5. Aspectos relacionados con la vía

Al igual que en años anteriores, del análisis de los datos se desprende que el mayor número de siniestros se concentra en el municipio de Murcia, en vía urbana y concretamente en las calles del municipio.

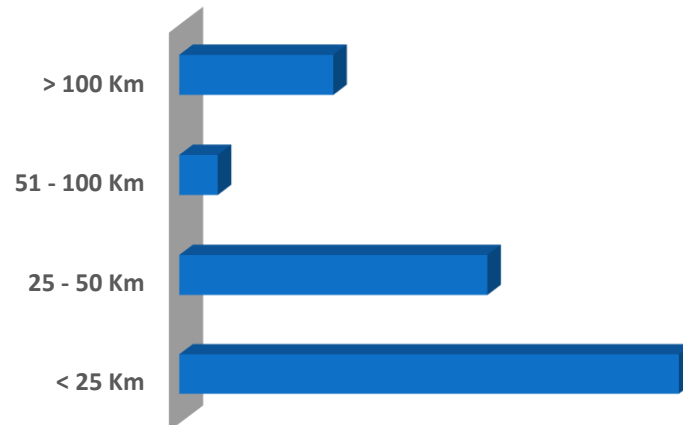


En cuanto a la vía interurbana, se ha producido un bajo porcentaje en este tipo de vías y todos los siniestros se han producido en autovía. El porcentaje más elevado de siniestros



(85%) se ha producido en vía urbana, en las calles del municipio y un 17% de estos ha tenido lugar en rotondas o glorietas.

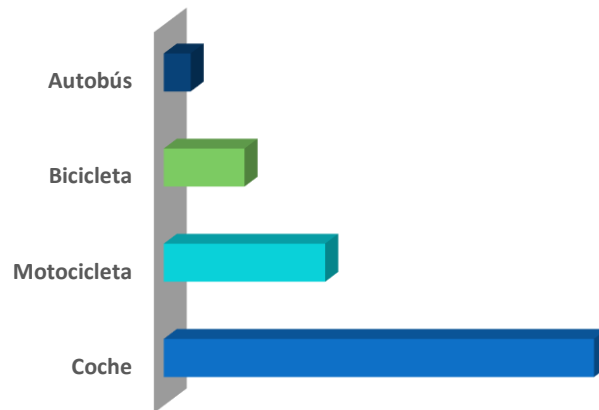
Respecto al trayecto realizado por el personal accidentado, tan solo en un 11,5% de los desplazamientos el trayecto no ha sido el habitual, siendo en la mitad de ellos la distancia total a recorrer inferior a 25 Km.



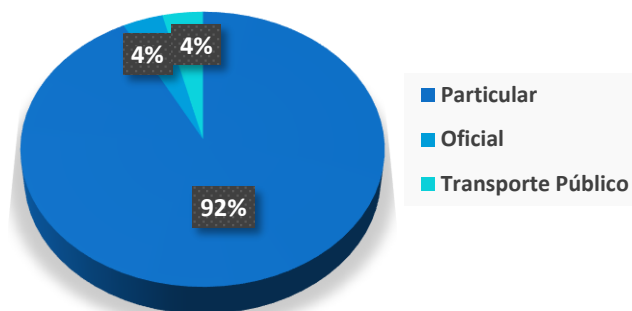
Además, en todos los desplazamientos realizados la vía utilizada se encontraba convenientemente señalizada y no presentaba tramos en obras o mal mantenidos. No obstante, en un 8% de los casos la vía presentaba gran densidad de tráfico y en un 8%, las condiciones meteorológicas eran adversas.

### 3.1.6. Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT

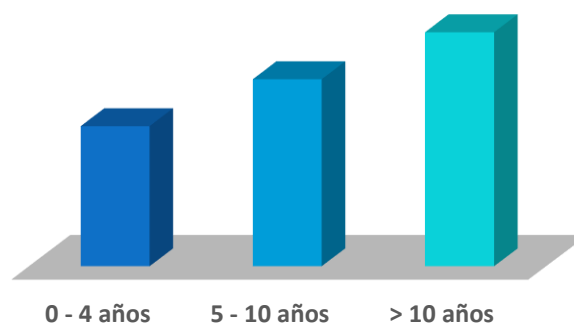
Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los ALT, son los turismos en mayor medida seguidos de las motocicletas, los vehículos que intervienen en mayor número de siniestros. No obstante, a diferencia de años anteriores se han registrado algunos accidentes con bicicleta debido al mayor uso de este tipo de vehículo.



Atendiendo a la titularidad del vehículo, en el 92 % de los casos se trata de vehículos particulares con una antigüedad superior a 10 años, siendo este el vehículo utilizado habitualmente en los desplazamientos. Tan solo en uno de los accidentes el vehículo implicado era propiedad de la Administración, con una antigüedad superior a los 10 años.

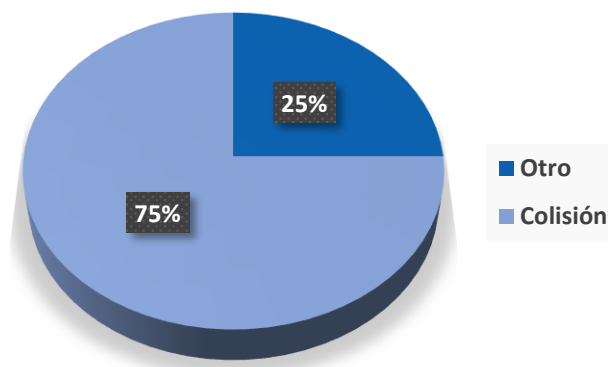


### Antigüedad Vehículo



Según los datos recabados durante la investigación y en base a las manifestaciones de los accidentados, todos los vehículos implicados en los ALT habían pasado su correspondiente ITV y habían sido sometidos al mantenimiento periódico pertinente.

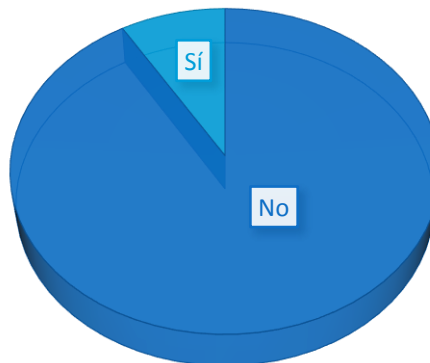
En cuanto a la forma de producirse los ALT, el porcentaje más elevado (75%) se ha producido por colisión por alcance entre los vehículos implicados. El resto de siniestros se han producido como consecuencia de la pérdida de control del vehículo por parte de sus conductores. A diferencia con años anteriores, no se ha producido ningún atropello de peatón. Respecto a las condiciones de la vía, en todos los casos ésta se encontraba señalizada de forma adecuada y no presentaba obras. No obstante, en un 8% de los casos la vía presentaba gran densidad de tráfico y en un 8%, las condiciones meteorológicas eran adversas.



### 3.1.7. Aspectos relacionados con el factor humano

Si analizamos los aspectos relacionados con el factor humano, se observa que todos los conductores de los vehículos implicados en el accidente poseen una amplia experiencia en la conducción, con más de 10 años de experiencia en todos los casos. Sin embargo, excepto dos de los accidentados, el resto aseguró no haber recibido formación específica en seguridad vial, únicamente la necesaria para la obtención del correspondiente permiso de conducción.

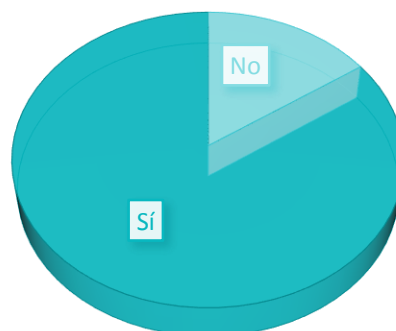
### FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL



Por otro lado, es importante señalar que según las manifestaciones de los accidentados, ninguno de ellos manipulaba ningún equipo electrónico ni teléfono móvil o estaba realizando cualquier otra acción que pudiera provocar una distracción en el momento del accidente.

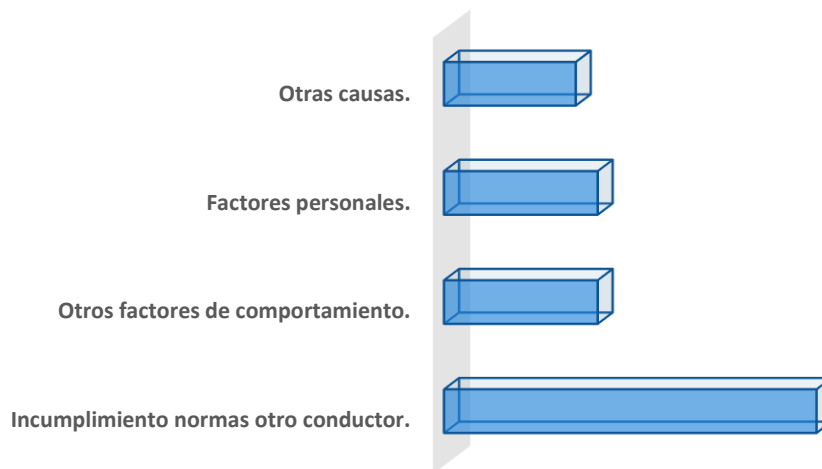
Asimismo, en lo que se refiere al estado psicofísico de los accidentados en el momento de producirse el siniestro, el análisis de los datos muestra que los accidentados manifestaron no padecer ningún tipo de enfermedad que impidiese la conducción, ni estaban tomando medicación u otras sustancias, que pudieran afectar a la actividad de conducción. Además, prácticamente el 85% de los accidentados se había sometido al examen de salud realizado por el Servicio de Prevención.

### EXAMEN SALUD



### 3.1.8. Causas a juicio de los accidentados

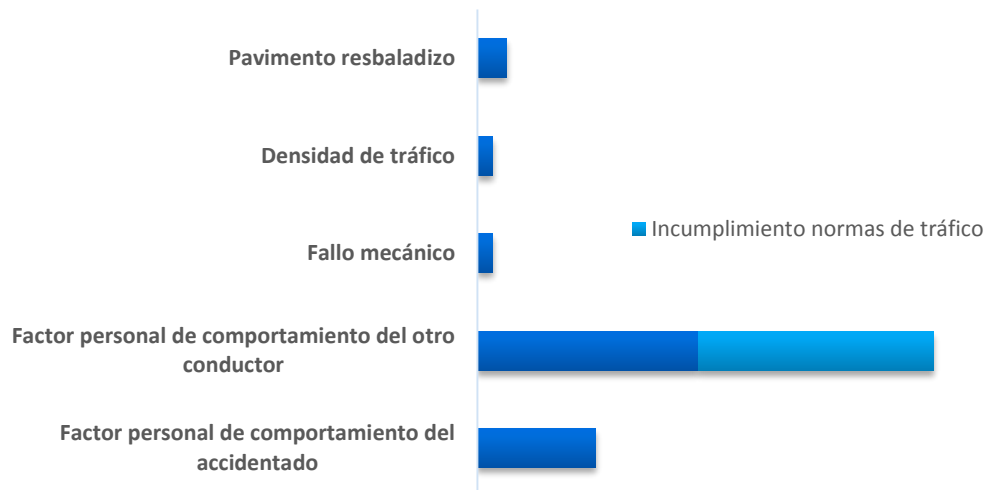
En relación a las causas que han originado los ALT, al igual que en años anteriores, el personal accidentado ha manifestado durante la investigación de los accidentes, que éstos se deben a un factor personal de “Otros conductores”, concretamente, a un incumplimiento de las normas de tráfico por parte de los otros conductores implicados en el accidente. No se ha tenido acceso a los atestados de los accidentes.



### 3.1.9. Causas establecidas en los informes de investigación

Entre las causas de los accidentes determinadas en los informes de investigación, la que mayor porcentaje representa (72,1%) es un factor personal de comportamiento por parte del otro conductor del vehículo implicado en el accidente, siendo ese factor personal, en la mitad de las ocasiones, un incumplimiento de las normas de tráfico por parte del otro conductor.

Asimismo, como se observa en el gráfico, las causas principales de los accidentes han tenido su origen en un factor personal de comportamiento, bien del otro conductor del vehículo o bien del personal accidentado, lo que pone de manifiesto que el principal factor implicado en los accidentes de tráfico es el factor humano.



### 3.2 Costes de los ALT con baja

Según los datos obtenidos a través de la base de datos Cibermutua de la mutua Ibermutua, los accidentes laborales de tráfico ocurridos durante el año 2019 causaron un total de 245 jornadas perdidas. Los costes generados por estos accidentes se reflejan en la siguiente tabla.

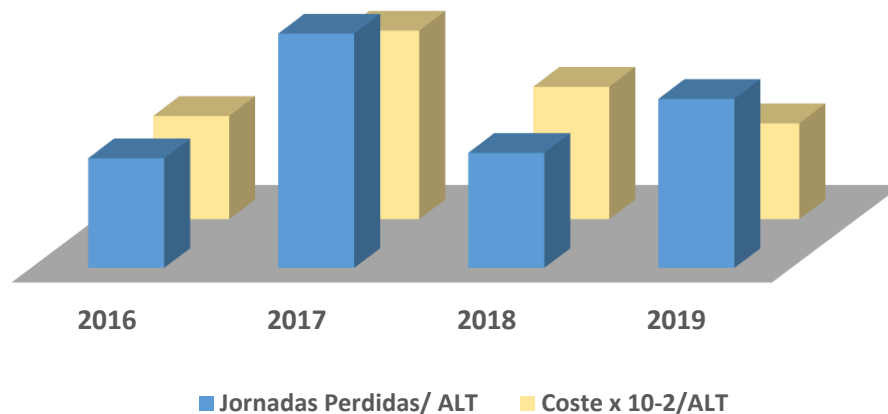
ALT con Baja Laboral	Jornadas Perdidas	Coste Empresa	Coste Mutua	Coste Proceso
1	4	189,24	190,08	379,32
2	6	190,99	250,43	441,42
3	15	412,73	767,03	1179,76
4	15	444,43	825,93	1270,36
5	17	418,21	800,40	1218,61
6	26	750,17	1552,50	2302,67
7	43	1526,72	3356,01	4882,73
8	59	1412,41	3185,07	4597,48
9	74	2044,95	4676,75	6721,70
10	88	2405,21	5549,51	7954,73
11	102	244,33	368,60	612,93



12	9	468,25	741,30	1209,55
13	240	1701,79	3858,44	5560,23
14	18	484,16	938,15	1422,30
15	3	247,50	192,36	439,86
16	12	469,83	821,21	1291,03
<b>TOTAL</b>	<b>731</b>	<b>13410,92</b>	<b>28073,77</b>	<b>41484,68</b>

Como se puede observar, el coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2019 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe algo superior a los 41.000 euros. Todo ello sin tener en cuenta el coste asociado a los ALT acaecidos sin producir baja laboral, ya que no ha sido posible realizar el cálculo.

Si comparamos estos datos con los obtenidos en años anteriores, se observa un aumento en el número medio de jornadas perdidas por ALT, sin embargo, disminuye el coste medio por ALT incluso respecto al año 2016.



### 3.3 Resultados destacados

Sintetizando todos estos resultados, podríamos definir como grupo vulnerable en base a las variables analizadas el siguiente:



GRUPO VULNERABLE				
Año	2019	2018	2017	2016
Género/ Edad	Hombre (41-50 años) (Conductor)	Hombre (> 60 años) (Conductor)	Mujer 31 – 40 años (Conductora)	Mujer (> 50 años) (Conductora)
Tipo de ALT	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)
Vehículo	Coche particular	Coche particular	Coche particular	Coche particular
Ocupación	Tareas Administrativas	Tareas Administrativas	Tareas Administrativas	Tareas Administrativas
Hora ALT	7 – 9 h	7 – 8 h	7 – 9 h	7 h – 9 h
Día	Lunes/Jueves	Viernes	Martes	Lunes/Martes
Mes	Junio	Junio	Octubre	Septiembre/ Octubre
Municipio	Murcia	Murcia	Murcia	Murcia
Vía	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)
Forma ALT	Colisión	Colisión	Colisión	Colisión
Antigüedad del permiso	Más de 10 años	Más de 10 años	Más de 10 años	Más de 10 años
Formación Seguridad Vial	Sin formación	Sin formación	Sin formación	Sin formación

Comparando los resultados obtenidos en los últimos años, se observa que se confirma el cambio de tendencia respecto al género de la persona accidentada, siendo los hombres los que más se han accidentado, si bien la edad ha disminuido con respecto al año anterior. Por otra parte, también ha variado el día de la semana en el que más siniestros se producen. Durante el año anterior los siniestros se producían mayormente el último día de la semana laboral, mientras que en 2019 se han producido en mayor medida los jueves, aumentando de forma significativa el número de siniestros a principio de semana. Por todo lo demás, se confirma el perfil obtenido en años anteriores.

Por último, respecto a los organismos que han sufrido mayor siniestralidad laboral vial en 2019, la incidencia ha sido muy elevada en el Instituto de Turismo dado el escaso personal





de dicho organismo, seguido de la Consejería de Empleo, Investigación y Universidades, a diferencia del año anterior que la mayor incidencia se producía en la Agencia Tributaria y la Consejería de Hacienda. No obstante, como ya se ha comentado anteriormente, este dato es relativo puesto que se obtiene mediante el cálculo en función del número de empleados adscritos a cada organismo, desconociéndose el número exacto de personas que utilizan un vehículo para sus desplazamientos.

#### **4. REFERENCIAS**

- Partes Delta de accidentes de trabajo emitidos por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.
- Base de datos de investigación de accidentes laborales de tráfico del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.
- Base de datos Cibermutua de la mutua de accidentes laborales y enfermedades profesionales Ibermutua.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2016 editado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2017 del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2018 del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.