



# RELATÓRIO ANUAL 2022

**SINISTRALIDADE 30 DIAS**

FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES

## **VISÃO ZERO.**

ZERO, É O ÚNICO NÚMERO ACEITÁVEL DE VÍTIMAS NA  
ESTRADA.





## **FICHA TÉCNICA**

### **TÍTULO**

**RELATÓRIO ANUAL 2022**

### **AUTOR**

**AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

Avenida de Casal de Cabanas, 1

2734-507 Barcarena

E-mail: mail@ansr.pt

### **CONCEÇÃO TÉCNICA**

Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária

Divisão de Observatório de Segurança Rodoviária

### **DATA DE EDIÇÃO**

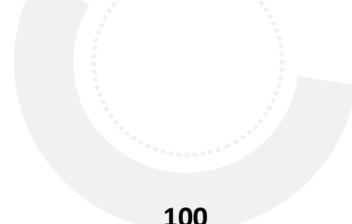
11/06/2024



## Índice

<b>Sumário executivo</b>	<b>8</b>
<b>Definições gerais</b>	<b>15</b>
<b>Introdução</b>	<b>19</b>
<b>Organização do documento</b>	<b>20</b>
<b>I. Contexto nacional</b>	<b>21</b>
<b>I.1 Infraestrutura</b>	<b>21</b>
<b>I.2 Tráfego na rede rodoviária</b>	<b>23</b>
I.2.1 TMDA	23
I.2.2 Circulação	25
<b>I.3 Condutores</b>	<b>26</b>
<b>I.4 Veículos</b>	<b>30</b>
I.4.1 Parque segurado	30
I.4.2 Idade média e taxa de motorização do parque presumivelmente em circulação	32
I.4.3 Inspeções periódicas obrigatórias	34
I.4.4 Vendas de veículos ligeiros de passageiros	35
<b>I.5 Custo económico dos acidentes</b>	<b>37</b>
<b>II. Enquadramento europeu</b>	<b>39</b>
<b>II.1 Evolução Global da Sinistralidade na Europa</b>	<b>45</b>
<b>II.2 Portugal na Europa</b>	<b>47</b>
<b>III. Sinistralidade a 30 dias</b>	<b>53</b>
<b>III.1 Evolução Global</b>	<b>53</b>
III.1.1 Evolução da sinistralidade nos últimos 10 anos em Portugal Continental	54
III.1.2 Venda de Combustível Rodoviário, 2021 vs 2020	55
<b>III.2 Acidentes com vítimas e Vítimas</b>	<b>56</b>
III.2.1 Sinistralidade por mês	56
III.2.2 Sinistralidade por dia da semana	58
III.2.3 Sinistralidade por período horário	60
III.2.4 Sinistralidade por fatores atmosféricos	62
III.2.5 Sinistralidade por luminosidade	63
III.2.6 Sinistralidade por natureza do acidente	64

III.2.7	Sinistralidade por localização	66
III.2.8	Sinistralidade por tipo de via	67
III.2.9	Sinistralidade por distrito e região autónoma	69
<b>III.3</b>	<b>Veículos intervenientes em acidentes com vítimas</b>	<b>70</b>
III.3.1	Veículos intervenientes em acidentes, por categoria	70
III.3.1	Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a natureza do acidente	71
III.3.2	Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a idade do veículo	73
<b>III.4</b>	<b>Vítimas</b>	<b>75</b>
III.4.1	Vítimas por categoria de utente	75
III.4.1	Vítimas por categoria de veículo	76
III.4.2	Vítimas por sexo	79
III.4.3	Vítimas por grupo etário	80
III.4.4	Vítimas mortais por grupo etário e população	81
<b>III.5</b>	<b>Peões</b>	<b>83</b>
III.5.1	Peões vítimas	83
III.5.2	Evolução dos peões vítimas	84
<b>III.6</b>	<b>Passageiros</b>	<b>85</b>
III.6.1	Passageiros vítimas	85
III.6.2	Evolução dos passageiros vítimas	86
<b>III.7</b>	<b>Condutores</b>	<b>87</b>
III.7.1	Condutores vítimas	87
III.7.2	Evolução dos condutores vítimas	90
<b>III.8</b>	<b>Pontos Negros 2022</b>	<b>92</b>
<b>III.9</b>	<b>Vítimas mortais por entidade gestora de via (apenas Continente)</b>	<b>95</b>
<b>IV.</b>	<b>Fiscalização</b>	<b>96</b>
<b>IV.1</b>	<b>Fiscalização ANSR, GNR, PSP e PML</b>	<b>96</b>
IV.1.1	Condutores fiscalizados	96
IV.1.2	Infrações	97
IV.1.3	Tipologia de infrações	97
IV.1.4	Infrações por excesso de velocidade	98
IV.1.5	Infrações por influência de álcool	98
IV.1.6	Detenções	99
<b>V.</b>	<b>Processo Contraordenacional</b>	<b>100</b>



<b>V.1</b>	<b>Evolução da Carta por Pontos</b>	<b>100</b>
V.1.1	Condutores e pontos na carta de condução	100
V.1.2	Pontos subtraídos na carta de condução	100
V.1.3	Cartas cassadas	101
V.1.4	Condutores com zero pontos	101
<b>V.2</b>	<b>Evolução das Contraordenações Rodoviárias</b>	<b>101</b>
V.2.1	Autos registados, decididos, cobrados e prescritos no SIGA	101
<b>VI.</b>	<b>Anexo de Quadros de Contexto Nacional</b>	<b>103</b>
<b>VI.1</b>	<b>Infraestrutura e tráfego</b>	<b>103</b>
<b>VI.2</b>	<b>Condutores</b>	<b>104</b>
<b>VI.3</b>	<b>Veículos</b>	<b>106</b>
<b>VI.4</b>	<b>Custo económico dos acidentes</b>	<b>110</b>
<b>VII.</b>	<b>Anexo de Quadros de Sinistralidade</b>	<b>111</b>
<b>VII.1</b>	<b>Vítimas</b>	<b>111</b>
VII.1.1	Vítimas por categoria de utente	111
VII.1.2	Vítimas por grupo etário, segundo o sexo	111
<b>VII.2</b>	<b>Peões</b>	<b>113</b>
VII.2.1	Peões vítimas por mês	113
VII.2.2	Peões vítimas por dia da semana	115
VII.2.3	Peões vítimas por período horário	115
VII.2.4	Peões vítimas por fatores atmosféricos	115
VII.2.5	Peões vítimas por luminosidade	116
VII.2.6	Peões vítimas por localização	116
VII.2.7	Peões vítimas por tipo de via	117
VII.2.8	Peões vítimas por distrito e região autónoma	118
VII.2.9	Peões vítimas por sexo	119
VII.2.10	Peões vítimas por grupo etário	119
VII.2.11	Peões vítimas por ação do peão	122
VII.2.12	Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente	122
<b>VII.3</b>	<b>Passageiros</b>	<b>123</b>
VII.3.1	Passageiros vítimas por mês	123
VII.3.2	Passageiros vítimas por dia da semana	124
VII.3.3	Passageiros vítimas por período horário	125
VII.3.4	Passageiros vítimas por fatores atmosféricos	126

VII.3.5	Passageiros vítimas por luminosidade	126
VII.3.6	Passageiros vítimas por tipo de natureza	126
VII.3.7	Passageiros vítimas por localização	128
VII.3.8	Passageiros vítimas por tipo de via	128
VII.3.9	Passageiros vítimas por categoria de veículo	129
VII.3.10	Passageiros vítimas por acessório de segurança	130
VII.3.11	Passageiros vítimas por distrito e RA	130
VII.3.12	Passageiros vítimas por sexo	131
VII.3.13	Passageiros vítimas por grupo etário	132
<b>VII.4</b>	<b>Condutores</b>	<b>135</b>
VII.4.1	Condutores vítimas por mês	135
VII.4.2	Condutores vítimas por dia da semana	136
VII.4.3	Condutores vítimas por período horário	137
VII.4.4	Condutores vítimas por fatores atmosféricos	137
VII.4.5	Condutores vítimas por luminosidade	137
VII.4.6	Condutores vítimas por natureza do acidente	138
VII.4.7	Condutores vítimas por localização	139
VII.4.8	Condutores vítimas por tipo de via	140
VII.4.9	Condutores vítimas por categoria de veículo	141
VII.4.10	Condutores vítimas por utilização de acessórios de segurança	142
VII.4.11	Condutores vítimas por licença de condução	142
VII.4.12	Condutores vítimas por antiguidade do título de condução	143
VII.4.13	Condutores vítimas por distrito	143
VII.4.14	Condutores vítimas por sexo	144
VII.4.15	Condutores vítimas por grupo etário	145
VII.4.16	Condutores vítimas por ação do condutor	147
<b>VII.5</b>	<b>Vítimas Mortais por Entidade Gestora de Via</b>	<b>148</b>



## Sumário executivo

### Relativamente ao contexto geral em 2022:

- A União Europeia (UE), registou um decréscimo entre 2019 e 2022 tanto nos acidentes com vítimas por milhão de habitantes, que se situaram em 1.644 em 2022 (-21,5% face a 2019), como nas vítimas mortais por milhão de habitantes, que corresponderam a 46,4 em 2022 (-9,2% face àquele ano pré-pandemia).
- Portugal registou em 2022, 59,7 vítimas mortais por milhão de habitantes, mais 28,6% que a média da UE27 o que representa uma diminuição de 16,6% face ao valor registado em 2012 (71,6 vítimas mortais por milhão de habitantes).
- Segundo informações da Direção Geral da Energia e Geologia, as vendas de combustíveis para uso rodoviário aumentaram 5,3% em 2022; verifica-se que este crescimento foi inferior ao verificado no número de acidentes com vítimas +11,7% e de vítimas mortais +10,2%.
- Em 2022, o Tráfego Médio Diário (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) alcançou a média de 20,2 mil veículos por dia, o que representou um aumento de 15,9% em comparação com 2021, quando o TMDA tinha sido de 17,4 mil veículos por dia. Destaca-se as vias com maior tráfego médio diário: o IC19 com 109,1 mil, a A20 com 90,6 mil e a A5 com 88,9 mil veículos por dia.
- A circulação rodoviária da rede rodoviária concessionada em 2022, aumentou 7,2% em comparação com o ano anterior.
- Houve um aumento de 23,5% nas emissões de cartas de condução, totalizando 1,2 milhão.
- As inspeções técnicas a veículos alcançaram 6,4 milhões, com uma taxa de reprovação de 7,8%, abaixo de 9,0% em 2019.
- O parque automóvel segurado atingiu 8,5 milhões, com os veículos ligeiros representando 82,5% desse total, ultrapassando os 7 milhões.
- Quanto à distribuição de vendas de veículos por tipo de combustível, verificou-se que os veículos a gasolina diminuíram o seu peso no total de vendas para 41,6% (-1,4 p.p.) em 2022, enquanto o gasóleo caiu para 17,9% (-4,0 p.p.). A quota nas vendas dos veículos elétricos (elétricos (BEV), híbridos elétricos convencionais (HEV) e híbridos plug-in (PHEV)) aumentou de 32,7% em 2021 para 37,0% em 2022.
- Em termos económicos e sociais, os acidentes de viação com vítimas representaram um custo de 4,9 mil milhões de euros em 2022, correspondendo a 2,0% do PIB. Os custos individuais associados foram de 3,3 milhões de euros por vítima mortal, 579,9 mil euros por ferido grave e 54,6 mil euros por ferido leve. Os investimentos realizados desde 1995 em segurança rodoviária tiveram por



consequência que, no total, foram salvas 29,0 mil vítimas mortais, bem como 198,3 mil feridos graves e 272,1 mil feridos leves, evitando custos sociais e económicos de 206,7 mil milhões de euros desde aquele ano.

No que respeita à evolução e padrões de **sinistralidade rodoviária em Portugal**:

- No Continente e Regiões Autónomas:
  - Em 2022 registaram-se 34.276 acidentes de viação com vítimas<sup>1</sup>, 618 vítimas mortais, 2.302 feridos graves e 40.114 feridos leves.
  - Face a 2019, registaram-se, menos 2.975 acidentes (-8,0%), menos 70 vítimas mortais (-10,2%), menos 81 feridos graves (-3,4%) e menos 4.820 feridos leves (-10,7%).
  - Comparativamente a 2021, ano ainda sob o efeito de restrições de circulação<sup>2</sup>, registaram-se acréscimos em todos os principais indicadores: aumento de 3.585 acidentes com vítimas (+11,7%), mais 57 vítimas mortais (+10,2%), mais 141 feridos graves (+6,5%), bem como um aumento de 4.261 feridos leves (+11,9%).
  
- No Continente:
  - Registaram-se 32.788 acidentes de viação com vítimas<sup>3</sup>, 591 vítimas mortais, 2.124 feridos graves e 38.446 feridos leves.
  - A comparação com o ano de 2019, ano que a Comissão Europeia considerou como o ano base de referência para efeitos da avaliação da evolução da sinistralidade rodoviária durante a presente década, critério que também foi adotado em Portugal na [Estratégia Visão Zero 2030](#), revela diminuições em todos os indicadores: -8,2%, -5,6%, -2,0% e -11,0%.
  
- No Continente e Regiões Autónomas nas várias dimensões:
  - Em 2022, e à semelhança de 2021, agosto continuou a ser o mês com maior número de vítimas mortais (12,3%). Este efetivo mensal constituiu, cumulativamente, o agregado com as maiores proporções de acidentes (9,8%), feridos graves (11,0%) e feridos leves (10,2%). O aumento de ocorrências mortais foi transversal à maioria dos agregados

---

<sup>1</sup> Adiante designados apenas como acidentes, por simplificação de linguagem.

<sup>2</sup> De acordo com os dados da DGE a venda dos combustíveis aumentou 10,6% (ver capítulo III.1.2)

<sup>3</sup> Adiante designados apenas como acidentes, por simplificação de linguagem.



mensais, excetuando julho (-11,3%), setembro (-11,7%) e novembro (-13,5%). Os meses de janeiro e fevereiro registraram aumentos bastante significativos em todas as métricas, sendo que estas variações muito acentuadas deverão ser analisadas com reservas, e à luz das restrições de circulação impostas pelos estados de emergência em 2021.

- No que respeita ao período horário, a maior proporção de acidentes (20,9%) ocorreu entre as 15h e as 18h, enquanto o período compreendido entre as 18h e as 21 h foi o mais representativo, em matéria de vítimas mortais (18,6%) e feridos graves (21,9%). O aumento das ocorrências mortais foi transversal a todos os períodos, com exceção dos intervalos entre as 21h e as 00h (-18,2%) e entre as 15h e as 18h (-8,2%). No período da madrugada, em contrapartida, verificou-se um aumento muito significativo da mortalidade (+68,7% entre as 00h e as 06h).
- A franca maioria dos acidentes (85,4%) e vítimas ocorreu com bom tempo: 87,2% das vítimas mortais, 87,1% dos feridos graves e 82,8% dos feridos leves.
- O aumento de acidentes e vítimas ocorreu em todas as categoriais de luminosidade, destacando-se o período noturno e a aurora ou crepúsculo no incremento da mortalidade (+15,0% e +81,8%, respetivamente). Pese embora a variação bastante expressiva da categoria *Noite*, a maioria dos acidentes (72,5%) e vítimas (61,3% das VM, 63,1% dos FG e 72,6% dos FL) continuaram a ocorrer durante o dia.
- Quanto à natureza do acidente, as colisões constituíram o tipo de acidente mais comum (51,7%) e os despistes a tipologia com maior proporção de vítimas mortais (41,9%). O aumento de acidentes e vítimas foi transversal às três categoriais, sendo que foi mais expressivo nos atropelamentos em acidentes com vítimas (+19,9%) e feridos graves (+16,1%) e nas colisões, em matéria de vítimas mortais (+14,9%).
- Em termos de localização, 78,4% dos acidentes, 53,9% das vítimas mortais e 64,7% dos feridos graves ocorreram dentro de localidades<sup>4</sup>. No entanto, foi *Fora das Localidades* que os acidentes e vítimas mais aumentaram face a 2021: +18,6% de acidentes, +24,5% de vítimas mortais e +8,8% de feridos graves.
- Quanto ao tipo de via, constatou-se que 63,0% dos acidentes, 37,4% das vítimas mortais e 47,2% dos feridos graves ocorreram em arruamentos. As estradas nacionais, onde

---

<sup>4</sup> Zona delimitada pelos sinais de Trânsito que identificam e fixam o início e fim das localidades para, a partir do local em que estão colocados, começarem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas. Dentro das localidades abrange não só arruamentos, mas também Estradas Nacionais (EN) e Estradas Municipais (EM) que atravessam localidades, e nem todas correspondem ao ambiente efetivo de rodovia urbana, uma vez que há sinais de localidade, que são colocados a uma distância considerável do efetivo início da zona urbanizada.



ocorreram 29,1% das vítimas mortais, proporção superior à verificada nos acidentes com vítimas (18,3%), configuraram um cenário menos frequente, mas com mais gravidade. Ainda em matéria de gravidade, os Itinerários Principais manifestaram em 2022, à semelhança dos efetivos anuais anteriores, o IG mais elevado (5,7). O aumento da sinistralidade foi transversal a todos os tipos de via, com exceção das estradas regionais e das outras vias, onde se verificou um ligeiro decréscimo na maioria dos parâmetros.

- Em matéria de acidentes com vítimas, em 2022, assistiu-se a um aumento generalizado de ocorrências, destacando-se os distritos de Viana do Castelo (+ 21,9%) e Faro (+ 20,6%), com maiores variações face a 2021. Já no que respeitou a vítimas, o incremento da sinistralidade grave, designadamente vítimas mortais e feridos graves, não ocorreu em todos os distritos, reservando diminuições bastante significativas em Castelo Branco (-24,3%) e Braga (-22,0%) e mais ligeiras em Beja (-12,4%), Viana do Castelo (-10,9%), região autónoma da Madeira (-7,6%), Leiria (-6,6%) e Lisboa (-4,3%). Inversamente, nos restantes distritos registou-se um recrudescimento, com as variações mais elevadas registadas na Guarda (+67,5%), Porto (+34,1%), Vila Real (+32,2%) e Coimbra (+30,9%).
- Relativamente à categoria de utente das vítimas, os condutores representaram 65,4% das vítimas mortais, enquanto passageiros e peões constituíram 17,3% cada. Foram as vítimas passageiros que evidenciaram os maiores aumentos face a 2021 nas vítimas mortais (+28,9%). Por sua vez, os maiores aumentos de feridos graves e feridos leves verificaram-se na categoria de peões (+14,4% e + 20,9%, respetivamente). Face a 2019, passageiros e peões reduziram a sua expressão em todas as categorias de vítima (exceto os passageiros feridos graves), por oposição aos condutores vítimas, cujos aumentos se traduziram em +0,2% nas vítimas mortais e +1,5% nos feridos graves.
- No que respeita ao perfil de vítimas, a distribuição por sexo, no total, traduz-se em 60,6% de homens e 39,4% de mulheres, tendo os homens diminuído o seu peso no total 1,8 p.p. face a 2021, por oposição a um aumento de 1,8 p.p. das mulheres. Nas vítimas mortais, a representatividade dos homens subiu para 80,9%, acima do peso em 2019 (73,4%) e 2021 (78,8%), enquanto nos feridos graves corresponderam a 73,2% (74,5% em 2019 e 76,9% em 2021). De referir ainda que, em 2022, houve um aumento expressivo nos feridos graves (+23,8%) do sexo feminino.
- Em termos de grupos etários, no geral houve um aumento significativo das vítimas dos grupos 65-69 anos (+24,0%), de idade igual ou inferior a 14 anos (+17,4%) e de idade igual ou superior a 75 anos (+17,2%) face ao ano anterior. No caso do conjunto de vítimas mortais



e feridos graves, os maiores contributos para o aumento anual teve origem nos escalões 65-69 anos (+49 VM+FG) e 45-49 anos (+42 VM+FG).

- Considerando os tipos de veículos envolvidos em acidentes com vítimas, os automóveis ligeiros corresponderam a 72,0% do total em 2022 (71,8% em 2021, e abaixo do peso de 75,1% em 2019), seguidos pelos motociclos (14,7%), os ciclomotores (3,4%) e os pesados (2,7%). Os automóveis ligeiros e os motociclos aumentaram a sua participação nos acidentes em 10,8% e 13,8%, respetivamente, face a 2021, mas, relativamente a 2019, os automóveis ligeiros registaram uma redução de 12,6% e os motociclos um aumento de 8,2%. Refiram-se ainda os aumentos em 2022 de 8,4% nos velocípedes (+237 veículos) e de 11,3% nos pesados (+153 veículos), mas é de salientar que estes últimos apresentaram redução de 9,9% face a 2019.
  - Em 2022, do total de vítimas de acidentes, 54,8% deslocava-se em veículos ligeiros, 19,6% em motociclos, 6,9% em velocípedes, 4,5% em ciclomotores e 1,5% em veículos pesados. Sobressaiu o aumento de 36,0% de vítimas em triciclos e de 19,0% em veículos pesados, casos em que o número de vítimas mortais duplicou em relação ao ano anterior. Refira-se, pelo contrário a redução de 14,9% das vítimas de veículos agrícolas, em especial as vítimas mortais (-35,3%; - 6 casos).
- No Continente:
    - Identificaram-se 26 pontos negros, 6 deles recorrentes, sendo a gestão dos mesmos atribuída à IP (22, 5 recorrentes), Lusoponte (2, 1 recorrente), Concessão Norte Litoral (1) e Município do Porto (1).
    - Em 2022, no Continente, 51,1% do número de vítimas mortais registou-se na rede rodoviária sob a responsabilidade das seguintes entidades gestoras de via: Infraestruturas de Portugal (41,5%), Brisa (5,2%), Ascendi (1,7%), Município de Lisboa (1,4%) e Município Loures (1,4%). Verificou-se que 50,4% das vítimas mortais decorreram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (8,9% na rede concessionada para além da IP), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 49,1%.
    - Considerando as vítimas mortais por entidade gestora de via ponderadas pela circulação nessas vias, conclui-se que o maior número de vítimas mortais pela circulação (10,2 mortos por veíc.km x 10<sup>9</sup>) ocorreu nas vias sob gestão IP, SA, seguida das vias sob gestão Municipal com 9,8 mortos por veíc.km x 10<sup>9</sup> e por fim as vias sob a gestão das restantes concessionárias com 2,7 mortos por veíc.km x 10<sup>9</sup> com cerca de 4 vezes menos que as restantes vias.



No que diz respeito à **fiscalização de veículos e condutores**, bem como aos processos contraordenacionais no Continente, destacam-se os seguintes pontos:

- Durante o ano de 2022, foram fiscalizados um total de 130,7 milhões de veículos, evidenciando um aumento de 5,2% em comparação com o ano anterior. Desse número, 119,1 milhões foram fiscalizados pelo SINCRO, representando um aumento de 7,8%. Pelo contrário, as forças de segurança registaram reduções, com a GNR a fiscalizar 7,1 milhões de veículos (-10,3%), a PSP 3,6 milhões (-19,4%) e a Polícia Municipal de Lisboa 9,3 mil (-34,1%).
- Quanto ao número de infrações registadas, houve um aumento face a 2021 totalizando 1,5 milhão de infrações (+21,2%). O SINCRO aumentou em 26,8%, totalizando 430,0 mil infrações, enquanto a GNR registou um aumento de 1,7%, contabilizando 498,4 mil infrações. A PSP teve uma diminuição em 9,0%, somando 250,0 mil infrações, enquanto a PML registou um aumento significativo de 174,0%, com 326,0 mil infrações.
- A taxa de infração (nº de infrações de velocidade/nº de veículos+condutores fiscalizados) manteve os 0,95% do ano anterior. O SINCRO, registou uma taxa de infração de 0,36% (+11,6% face ao ano anterior), a GNR assinalou uma taxa de 7,05% (+13,4%), a PSP teve uma taxa de 6,86% (+12,8%) e a PML registou uma taxa de 9,91% (+142,9%).
- As infrações por excesso de velocidade aumentaram 24,4% em 2022 face ao ano anterior, totalizando 876,8 mil infrações, sendo que a taxa de infração em 2022 situou-se em 0,48%, uma diminuição de 8,7% face ao registado em 2021 (0,53%).
- Relativamente à condução sob o efeito do álcool, em 2022 foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 1,8 milhão de condutores, o que representa um aumento de 7,7% no número de testes efetuados, comparativamente a 2021, o que teve como consequência um aumento de 29,2% nas infrações por influência do álcool. A taxa de infração aumentou 20,0% de 1,67% em 2021 para 2,01% em 2022.
- Em relação às outras tipologias de infração, registou-se um aumento na ausência de seguro (+2,8%) e reduções nas restantes categorias: inspeção periódica obrigatória (-6,9%), telemóvel (-15,1%), cinto de segurança (-11,4%) e sistemas de retenção para crianças (-9,8%).
- No que diz respeito a detenções, houve um aumento significativo de 23,2%, totalizando 34,3 mil detenções. Mais especificamente, as detenções relacionadas com infrações por efeito de álcool somaram 18,8 mil (+42,6%) e por falta de habilitação legal totalizaram 11,4 mil (+1,9%).
- Até ao final de 2022, 518.968 condutores encontravam-se sancionados com a subtração de pontos na carta, representando um aumento de 18,1% em relação ao ano anterior, e 2.410 ficaram com o seu título de condução cassado.

- 
- Em 2022 foram registados 1,3 milhão de autos de contraordenação, decididos 905,6 mil, cobrados 657,7 mil e 584 prescreveram.



## Definições gerais

### Fontes de dados

#### **Sinistralidade rodoviária:**

Boletim Estatístico de Acidente de Viação (BEAV) com dados da GNR e PSP.

#### **Fiscalização:**

Dados da GNR, PSP e PML, bem como do sistema de radares SINCRO na ANSR.

#### **Processo contraordenacional:**

Dados ANSR.

### Âmbito geográfico

Portugal.

### Critério de apuramento (sinistralidade)

Vítimas a 30 dias.

### Tipo de dados (sinistralidade)

#### **Ano 2022 e anteriores:**

Dados definitivos (a 30 dias) salvo situações excecionais de revisão.

### Taxas de variação

Salvo indicação em contrário, as taxas de variação apresentadas são taxas de variação homóloga, por comparação com o mesmo período do ano anterior.



## Glossário

### **Acidente com vítimas (AcV)**

Ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resulte pelo menos uma vítima.

### **Acidente com vítimas mortais (AcVM)**

Acidente do qual resulte pelo menos um morto.

### **Acidente com feridos graves (AcFG)**

Acidente do qual resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte.

### **Acidente com feridos leves (AcFL)**

Acidente do qual resulte pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves.

### **Vítima**

Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

### **Morto/vítima mortal a 30 dias**

Vítima cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente.

### **Ferido grave a 30 dias (FG)**

Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

### **Ferido leve 30 dias (FL)**

Vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

### **Condutor**

Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

### **Passageiro**

Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

### **Peão**

Pessoas que transitam na via pública a pé; crianças até aos 10 anos que conduzam velocípedes; pessoas que conduzam à mão velocípedes de duas rodas sem carro atrelado, motocultivadores sem reboque, carros de mão e carros de crianças ou de pessoas com deficiência; pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas com motor elétrico, trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos sem motor.

### **Dentro das localidades (DL)**

Área delimitada pelos sinais do Regulamento de Sinalização de Trânsito que identificam e fixam o início e fim das localidades para, a partir do local em que estão colocados, começarem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas.

Dentro das localidades abrange não só arruamentos, mas também Estradas Nacionais (EN) e Estradas Municipais (EM) que atravessam localidades, e nem todas correspondem ao ambiente efetivo de rodovia urbana, uma vez que há sinais de localidade, que são colocados a uma distância considerável do efetivo início da zona urbanizada.

### **Índice de gravidade (IGR)**

Número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

### **Indicador de gravidade (IG)**

$IG=100*VM+10*FG+3*FL$ , onde VM é o número de mortos, FG o número de feridos graves e FL o número de feridos leves.

### **Ponto negro**

Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, 5 acidentes com vítimas (AcV), no ano em análise, e cujo indicador de gravidade (IG) é superior a 20.



## Siglas e abreviaturas

<b>ACAP</b>	Associação Automóvel de Portugal
<b>ANSR</b>	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
<b>APCAP</b>	Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens
<b>ASF</b>	Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões
<b>BEAV</b>	Boletim Estatístico de Acidente de Viação
<b>CARE</b>	<i>Community database on road accidents</i>
<b>DG MOVE</b>	Direção Geral de Mobilidade e Transportes, da Comissão Europeia
<b>DGEG</b>	Direção Geral de Energia e Geologia
<b>FG</b>	Ferido grave (a 30 dias)
<b>FL</b>	Ferido leve (a 30 dias)
<b>GNR</b>	Guarda Nacional Republicana
<b>IMT</b>	Instituto da Mobilidade e dos Transportes IP
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística IP
<b>IP</b>	Infraestruturas de Portugal SA
<b>LNEC</b>	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
<b>n.d.</b>	Não disponível
<b>p.p.</b>	pontos percentuais
<b>PML</b>	Polícia Municipal de Lisboa
<b>PSP</b>	Polícia de Segurança Pública
<b>RASI</b>	Relatório Anual de Segurança Interna
<b>SINCRO</b>	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
<b>TMDA</b>	Tráfego Médio Diário Anual
<b>UE</b>	União Europeia
<b>VM</b>	Vítima mortal (a 30 dias)



## Introdução

O presente documento oferece uma análise abrangente dos resultados da sinistralidade rodoviária em Portugal em 2022. Através da análise minuciosa dos dados estatísticos disponíveis, este relatório contribui para uma melhor compreensão da sinistralidade rodoviária, aprofundando a caracterização desse fenómeno. Este documento desempenha um papel fundamental como uma ferramenta para a elaboração de programas tanto a nível local quanto nacional, além de auxiliar na definição de medidas destinadas a reduzir o impacto da sinistralidade rodoviária.

A menos que seja expressamente indicado o contrário, os dados apresentados referem-se aos acidentes com vítimas ocorridos em Portugal, a 30 dias.

Este documento resulta da análise conduzida pelo Observatório de Segurança Rodoviária da ANSR, que se baseia em informações dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV) e da consulta de diferentes fontes de dados devidamente identificadas. Entre essas fontes de dados, destacam-se o CARE - *Community database on road accidents* (base de dados comunitária de acidentes rodoviários), bem como o Relatório Nacional de Segurança Interna (RASI), juntamente com informações de organismos como o Instituto da Mobilidade e dos Transportes IP (IMT), a Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), a Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), o Instituto Nacional de Estatística IP (INE), a Associação Automóvel de Portugal (ACAP) e os gestores das infraestruturas rodoviárias em Portugal.



## Organização do documento

Este documento inicia-se com uma introdução à situação do setor rodoviário, fornecendo informações contextuais importantes:

No Capítulo I é apresentado o contexto nacional, abordando diversos aspetos, como a infraestrutura e o tráfego rodoviário, bem como detalhes sobre condutores e veículos. Além disso, são elencadas conclusões relacionadas com o custo económico dos acidentes rodoviários.

No Capítulo II é apresentado o contexto europeu, onde são destacadas as tendências de evolução no âmbito europeu, incluindo a posição de Portugal em relação à União Europeia (UE). Esta análise baseia-se nos resultados mais recentes disponíveis na base de dados CARE e na documentação divulgada pela DG MOVE.

O Capítulo III oferece uma análise detalhada dos resultados da sinistralidade rodoviária a 30 dias, inicialmente apresentando uma visão geral da evolução da situação no Continente e, em seguida, fornecendo uma análise pormenorizada dos resultados específicos de Portugal em 2022. Os tópicos abordados incluem estatísticas sobre acidentes, vítimas, veículos e tipos de utentes. Além disso, são estabelecidas comparações com as vendas de combustíveis e destacados os pontos críticos identificados em 2022.

No Capítulo IV, são apresentados os principais resultados da fiscalização, com base nas entidades responsáveis pela fiscalização, incluindo a ANSR. Este capítulo é seguido pelo Capítulo V, que trata do processo contraordenacional relacionado com a segurança rodoviária.

O documento inclui ainda dois anexos com quadros detalhados que fornecem informações adicionais sobre o contexto nacional e a sinistralidade rodoviária.

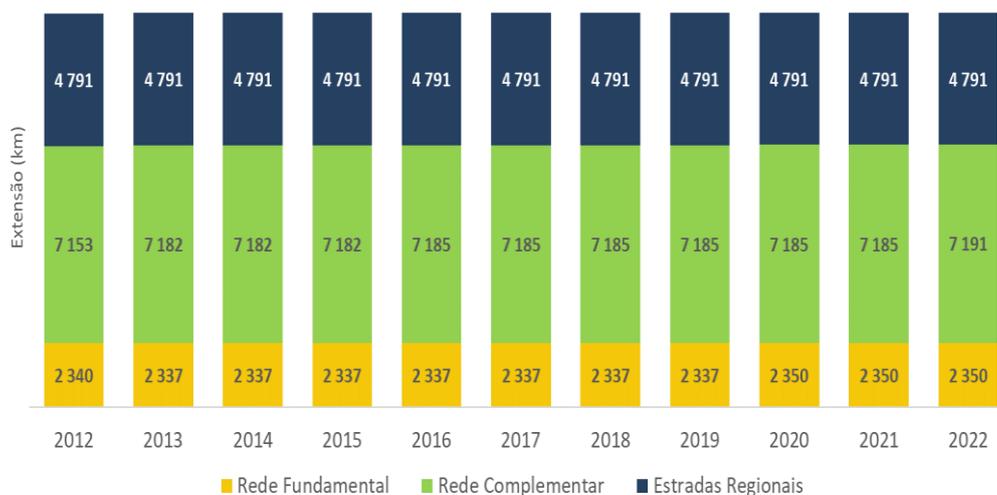
## I. Contexto nacional

### I.1 Infraestrutura

O Plano Rodoviário Nacional (PRN) teve seu início em 1945<sup>5</sup>, sob a denominação PRN45, abrangendo então uma rede viária nacional com aproximadamente 20.600 km. Posteriormente, em 1985, às vésperas da entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia (CEE), foi promulgado o PRN85, que introduziu a classificação de Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC) e estabeleceu que todas as sedes de concelhos deveriam estar interligadas por Estrada Nacional.

O ano de 1998 marcou a última revisão do PRN, conhecida como "PRN2000", a qual permanece em vigor até os dias de hoje. Essa revisão englobou a criação da Rede Nacional de Autoestradas (RNA<sup>6</sup>), compreendendo cerca de 3.000 km, e implementou medidas especiais voltadas para a promoção da segurança rodoviária, como auditorias de segurança rodoviária e planos de segurança rodoviária.

Gráfico I.1. Evolução da Rede Rodoviária Nacional, 2012 a 2022



Fonte: IMT/INE

Em relação ao estado atual da Rede Rodoviária Nacional (RRN) em 2022, observa-se uma extensão total de 14.332 km em 31 de dezembro. É relevante destacar que os únicos aumentos na extensão viária desde 2013 ocorreram, no ano de 2020, na rede fundamental, com um incremento de 13 km e, no ano de 2022, na rede

<sup>5</sup> Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio

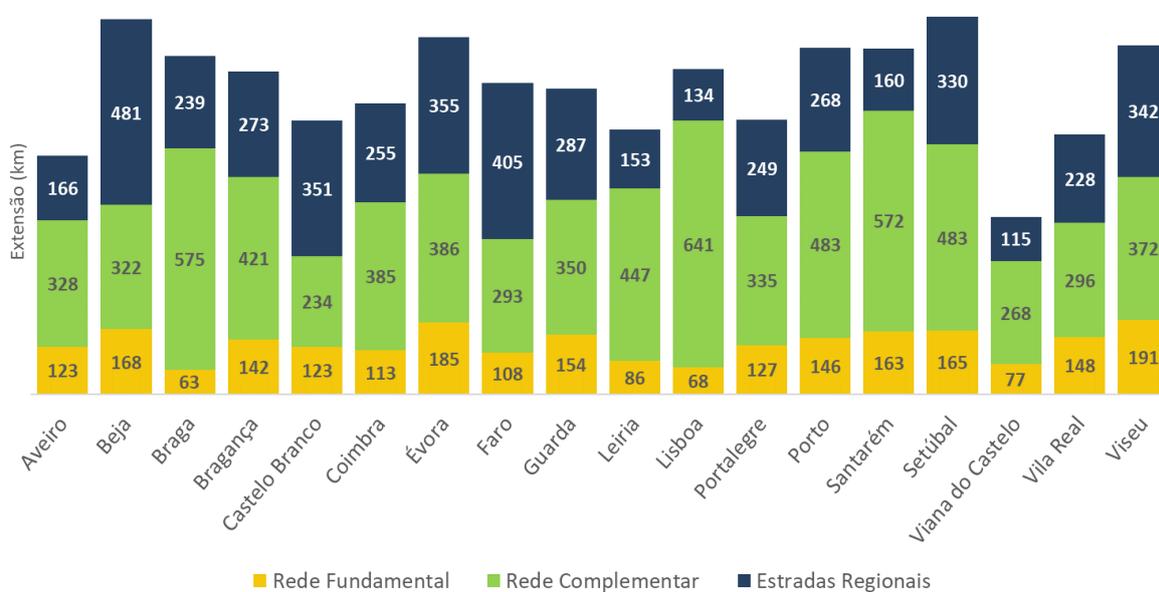
<sup>6</sup> IMT- Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional

complementar, com um aumento de 6 km. Metade dessa extensão pertence à rede complementar, enquanto 33,4% corresponde às estradas regionais, restando apenas 16,4% da extensão total para a rede fundamental.

No que diz respeito à distribuição da Rede Rodoviária Nacional (RRN) pelos 18 distritos, destacam-se Setúbal, que possui 978 km, Beja, com 971 km, Évora, com 926 km, e Viseu, com 905 km.

Quando se considera apenas a rede fundamental, Viseu, com 191 km, Évora, com 185 km, e Beja, com 168 km, são os distritos que se destacam. Por outro lado, na rede complementar, Lisboa lidera com 641 km, seguida por Braga, com 575 km, e Santarém, com 572 km.

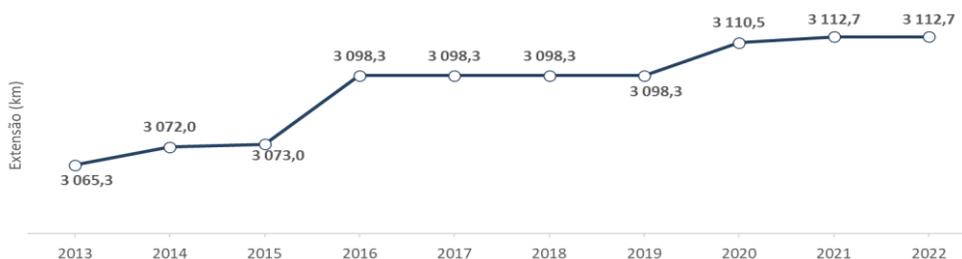
Gráfico I.2. Distribuição da Rede Rodoviária Nacional em 2022 por distrito



Fonte: IMT/INE

Manteve-se a extensão da Rede Nacional de Autoestradas (RNA) em 2022 em relação ao ano anterior.

Gráfico I.3. Extensão da Rede Nacional de Autoestradas, 2013-2022



Fonte: IMT

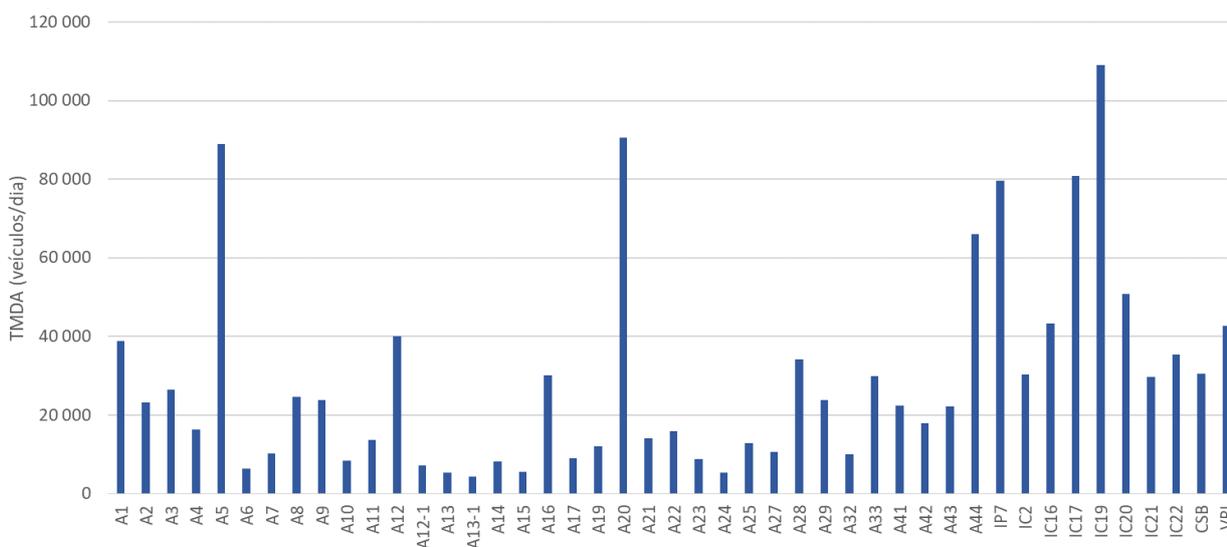
## I.2 Tráfego na rede rodoviária

### I.2.1 TMDA

Em 2022, o Tráfego Médio Diário (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) alcançou a média de 20,2 mil veículos por dia, o que representou um aumento de 15,9% em comparação com 2021<sup>7</sup>, quando o TMDA tinha sido de 17,4 mil veículos por dia. Registou-se também um aumento de 2,1% em relação a 2019, quando o TMDA foi de 19,8 mil veículos por dia.

Assim como no ano anterior, as três autoestradas com o maior TMDA em 2022 foram o IC19 (com 109,1 mil veículos por dia), a A20 (com 90,6 mil veículos por dia) e a A5 (com 88,9 mil veículos por dia). Os maiores aumentos face a 2021 registaram-se na VRI (+34,4%), na A22 (+32,8%) e no IC17 (+27,3%).

Gráfico I.4. Tráfego Médio Diário (TMDA) em 2022, por autoestrada



Legenda: IP7: Eixo Norte-Sul; IC2: entre Santa Iria e o Parque das Nações; IC16: Radial da Pontinha; IC17: Circular Regional Interior de Lisboa; IC19: Radial de Sintra; IC20: Via Rápida da Caparica; IC21: Via Rápida do Barreiro; IC22: Radial de Odivelas; CSB: Circular Sul de Braga; VRI: Via Regional Interior.

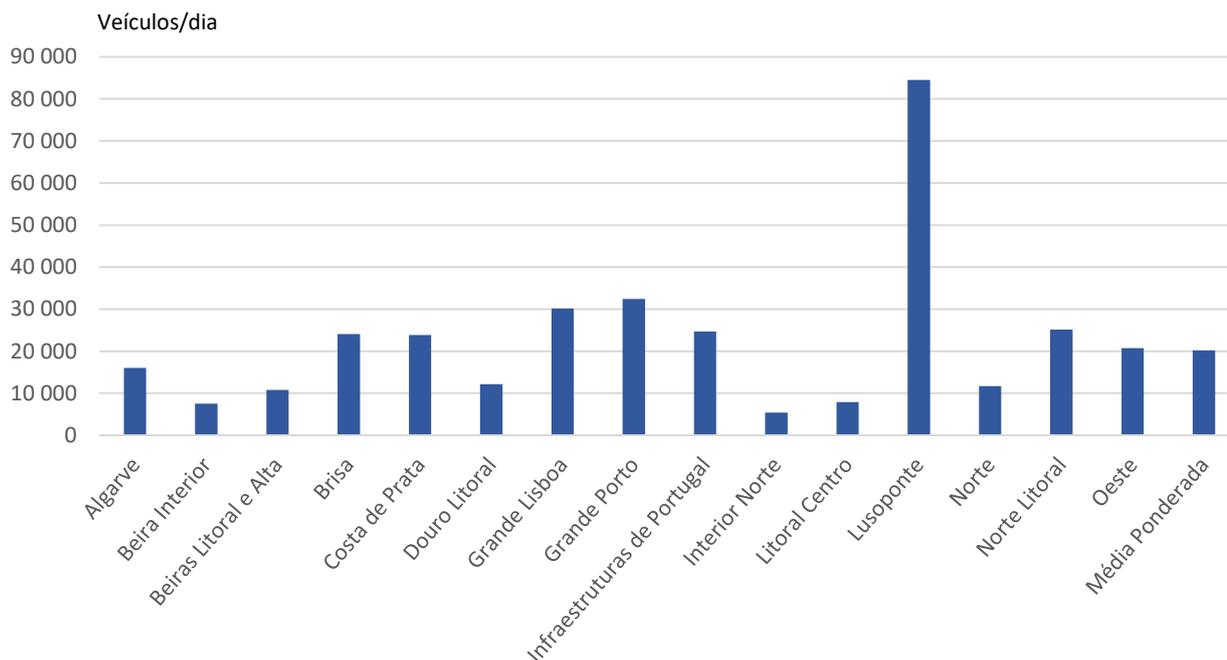
Fonte: IMT

Analisando por concessão, as quatro onde se verificam maior TMDA foram a concessão da Lusoponte com 84,5 mil veículos por dia, a concessão do Grande Porto com 32,4 mil veículos por dia, a concessão da Grande Lisboa com 30,1 mil veículos por dia e a Concessão do Norte Litoral com 25,1 mil veículos por dia.

<sup>7</sup> Valores de Tráfego Médio Diário Anual de 2021 revistos no [Anuário de 2022](#) do IMT.

Comparando com o ano de 2021, verificou-se um aumento do TMDA em todas as concessões, com os maiores destaques na concessão do Algarve (+32,6%), na concessão do Grande Porto (+21,4%) e na concessão do Litoral Centro (+21,2%). Em comparação com o ano de 2019<sup>8</sup>, observou-se também um aumento do TMDA em quase todas as concessões, com os maiores destaques na concessão da Grande Lisboa (+28,9%) e na concessão do Douro Litoral (+11,7%).

Gráfico I.5. Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) por concessão, 2022

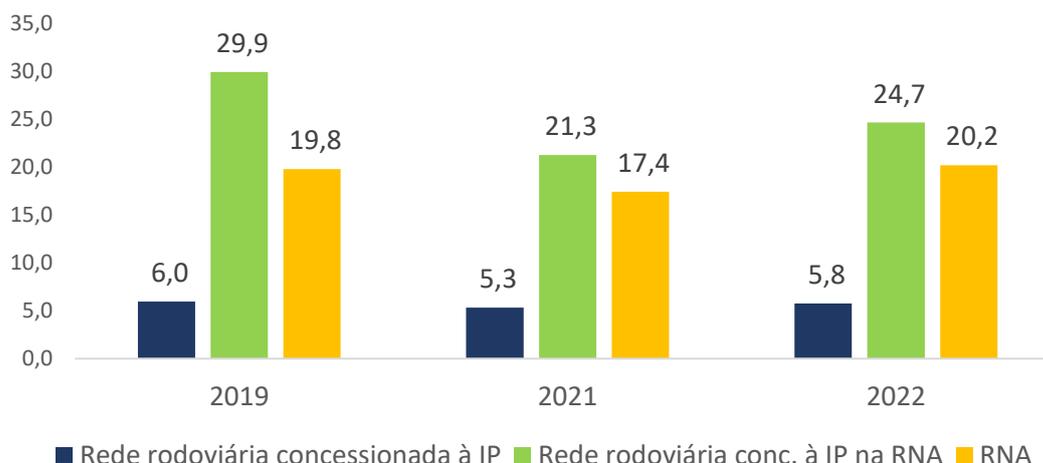


Fonte: IMT

Considerando a totalidade da rede rodoviária concessionada à Infraestruturas de Portugal (IP), a concessionária do Estado, o Tráfego Médio Diário (TMDA) foi de 5,8 mil veículos por dia em 2022. Naturalmente, este valor foi significativamente inferior ao valor registado na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) dessa concessionária que atingiu 24,7 mil veículos por dia. Tal deve-se à importância dos troços localizados nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, que são amplamente utilizados para deslocamentos pendulares diários.

<sup>8</sup> Valores de Tráfego Médio Diário Anual de 2019 revistos no [Anuário de 2022](#) do IMT.

Gráfico I.6. Tráfego médio diário (TMDA) na RNA e na IP, 2022 [mil veículos/dia]



### 1.2.2 Circulação

A circulação total anual, medida em veículos\*km\*10<sup>6</sup> (Veíc\*km\*10<sup>6</sup>), na Rede Concessionada no Continente, em 2022, atingiu situou-se em 43.867<sup>9</sup> milhões de Veíc\*km\*10<sup>6</sup>.

Entre as principais concessões, a IP abrangeu 54,6% da circulação e a Brisa Concessão Rodoviária abrangeu 22,0% do total da circulação da rede concessionada.

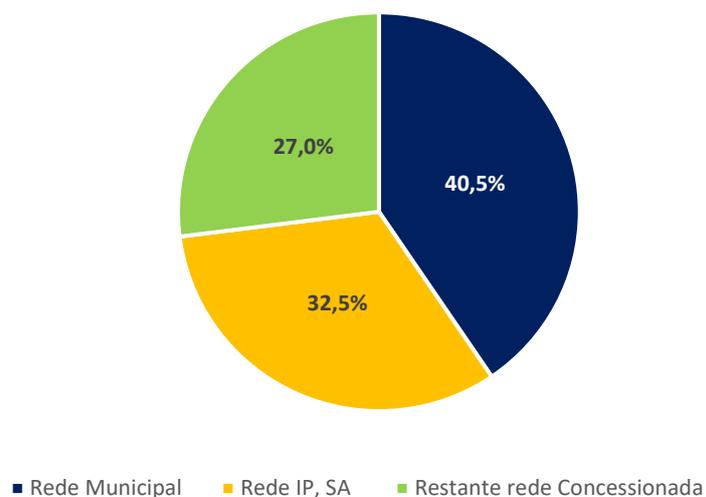
Em 2022, houve um aumento de 7,2% na circulação da rede concessionada em comparação com o ano de 2021, ao mesmo tempo em que se observou uma redução de 5,0% em relação a 2019.

Neste indicador, no ano de 2022, a concessão da IP registou aumento de 8,2% em comparação com 2021, e uma redução de 3,1% em relação a 2019.

Considerando a totalidade da rede rodoviária em Portugal, constata-se que a circulação verificada em 2022 se situou em 73.739 milhões de Veíc\*km\*10<sup>6</sup> em que a rede municipal representa 40,5%, a rede concessionada à IP, SA 32,5% e a rede concessionada às restantes concessões do Estado 27,0%.

<sup>9</sup> Dados Relatório e Contas da IP, SA e Indicadores APCAP 2022 apenas concessões Portugal Continental.

Gráfico I.7. Distribuição da Circulação (Veíc\*km\*10<sup>6</sup>) em Portugal em 2022



### I.3 Condutores

De acordo com os últimos dados disponíveis do IMT<sup>10</sup>, em 2022 existiam 6,6 milhões de condutores (+2,1% face a 2021) em Portugal com carta de condução válida, dos quais 56,1% eram do sexo masculino.

Gráfico I.8. Condutores com carta de condução válida em 2022, por sexo

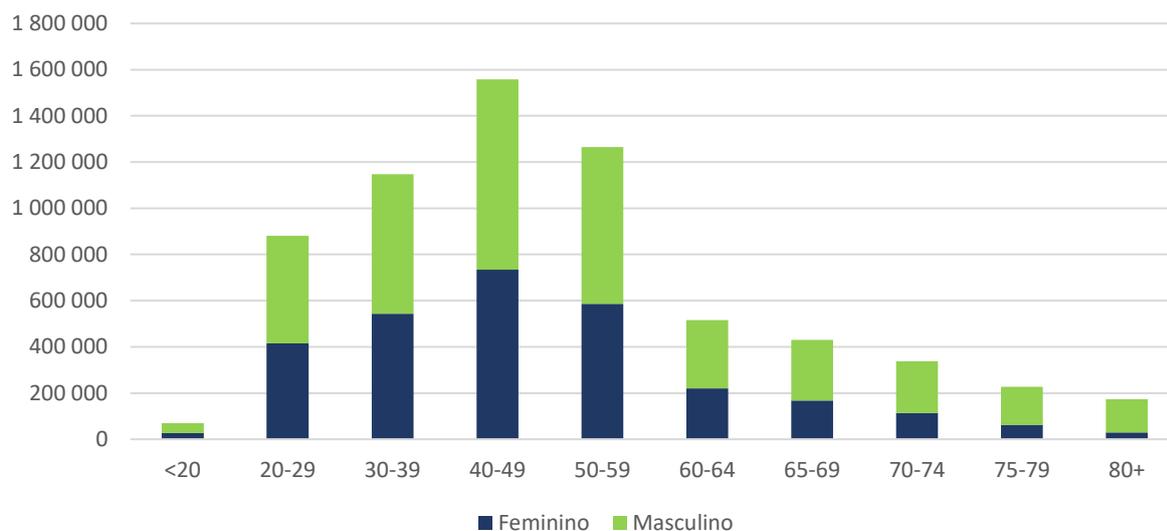


Fonte: IMT, Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2022

O grupo etário de 40 a 49 anos abrangeu 23,6% do total de condutores com carta de condução, com uma representação de 25,3% no feminino e 22,2% no caso do sexo masculino. Os condutores com idade igual ou superior a 65 anos constituíram 17,7% do total, sendo que 2,6% tinham idade igual ou superior a 80 anos.

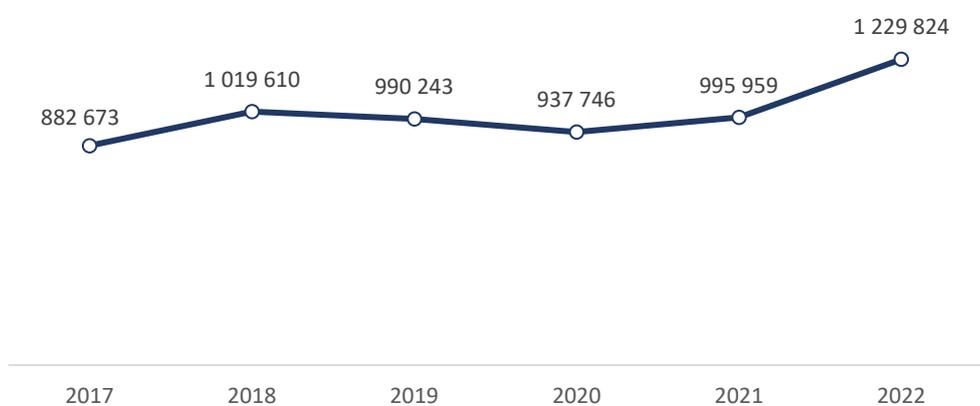
<sup>10</sup> [Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2022](#)

Gráfico I.9. Condutores com carta de condução válida em 2022, por grupo etário e sexo



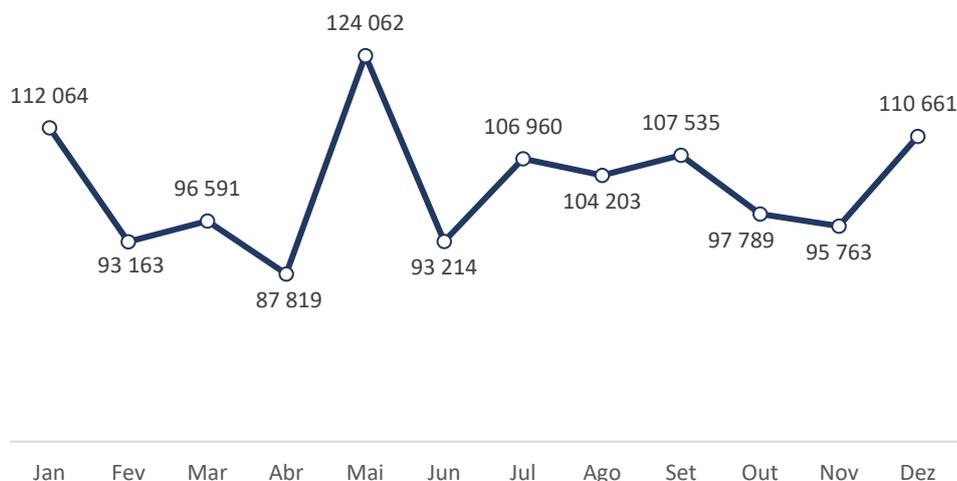
O número de emissões de cartas de condução, incluindo revalidações, substituições e 2<sup>as</sup> vias, totalizou 1,2 milhão em 2022, demonstrando um acréscimo de 23,5% face a 2021.

Gráfico I.10. Evolução do número de cartas de condução emitidas – últimos 6 anos



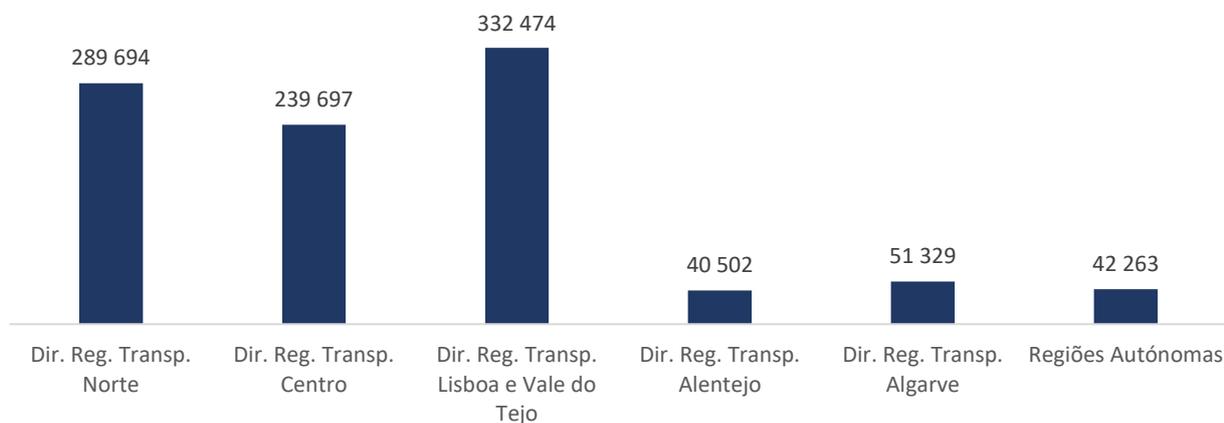
Durante o ano a emissão de cartas foi oscilando ao longo dos meses, tendo tido o seu pico em maio, com um total de 124,1 mil cartas emitidas e tendo abril sido o mês com menor número de cartas emitidas (87,8 mil cartas).

Gráfico I.11. Número de cartas de condução emitidas em 2022, por mês



Em relação à emissão de cartas de condução e considerando a sua distribuição geográfica por Direção Regional (DR) de Mobilidade e Transportes, observa-se que a DR de Lisboa e Vale do Tejo emitiu 33,3% do total, a DR Norte emitiu 29,2%, e a DR Centro emitiu 24,4%. O Algarve contribuiu com 5,0%, enquanto o Alentejo e as Regiões Autónomas, em conjunto, corresponderam a 8,1% do total.

Gráfico I.12. Cartas de condução emitidas por Direção Regional de Mobilidade e Transportes em 2022

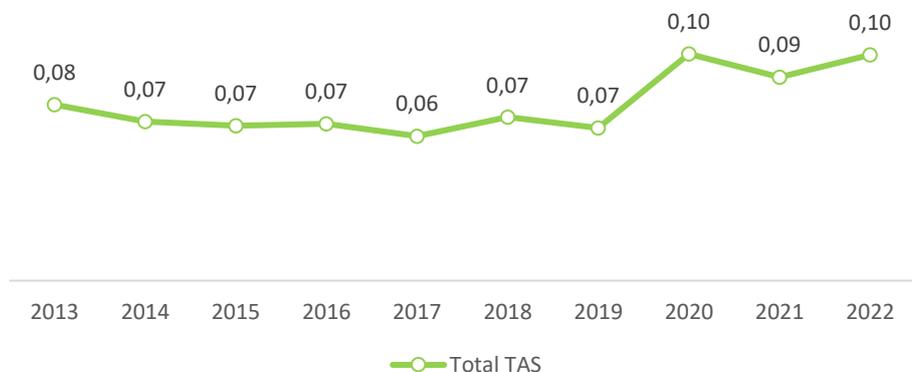


No que diz respeito a exames para determinação da taxa de álcool no sangue (TAS), é de referir que este tipo de teste é obrigatório para todos os condutores envolvidos em acidentes rodoviários.

Foram testados 49.048 condutores, dos quais 94,0% (46.105) apresentaram uma taxa menor que 0,5 g/l, 0,7% (336) tiveram uma taxa entre os 0,5 g/l e 0,79 g/l, 1,3% (649) apresentaram uma taxa entre os 0,8 g/l e os 1,19 g/l e 4,0% (1.958) revelaram taxa crime, portanto, igual ou superior a 1,2 g/l.

Em 2022, o nível médio de álcool no sangue dos condutores testados foi de 0,10 g/l, tendo representado um aumento face a 2021, que registou 0,09 g/l.

Gráfico I.13. Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores testados em Portugal Continental, 2013 a 2022



Nota: resultados de 2019 revistos

Considerando apenas os condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l, em 2022 o nível médio de álcool no sangue foi de 1,58 g/l, menos 0,63% que o verificado em 2021.

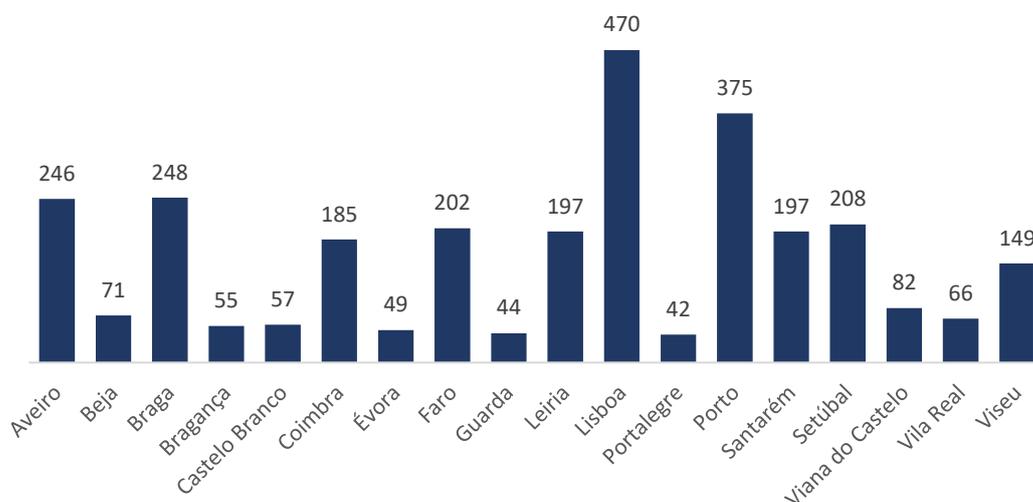
Gráfico I.14. Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores com taxa  $\geq 0,5$  g/l em Portugal Continental, 2013 a 2022



Nota: resultados de 2019 revistos

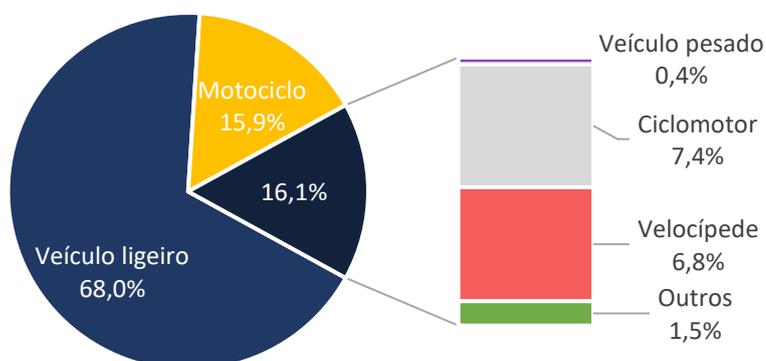
No gráfico seguinte é possível observar o número de condutores intervenientes em acidentes com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l em 2022, por distrito, destacando-se Lisboa (470), Porto (375), Braga (248), Aveiro (246) e Setúbal (208). Estes 5 distritos representaram 52,6% do número de condutores nesta situação (1.547 condutores).

Gráfico I.15. Condutores com taxa de álcool no sangue  $\geq 0,5$  g/l em 2021 em Portugal Continental, por distrito



Quanto aos condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l em 2022 por categoria do veículo, verifica-se que os condutores de ligeiros representaram 68,0% do total, os de motociclos 15,9% e os de ciclomotores 7,4%.

Gráfico I.16. Repartição dos condutores com taxa de álcool no sangue  $\geq 0,5$  g/l em 2022 em Portugal Continental, por categoria do veículo



## I.4 Veículos

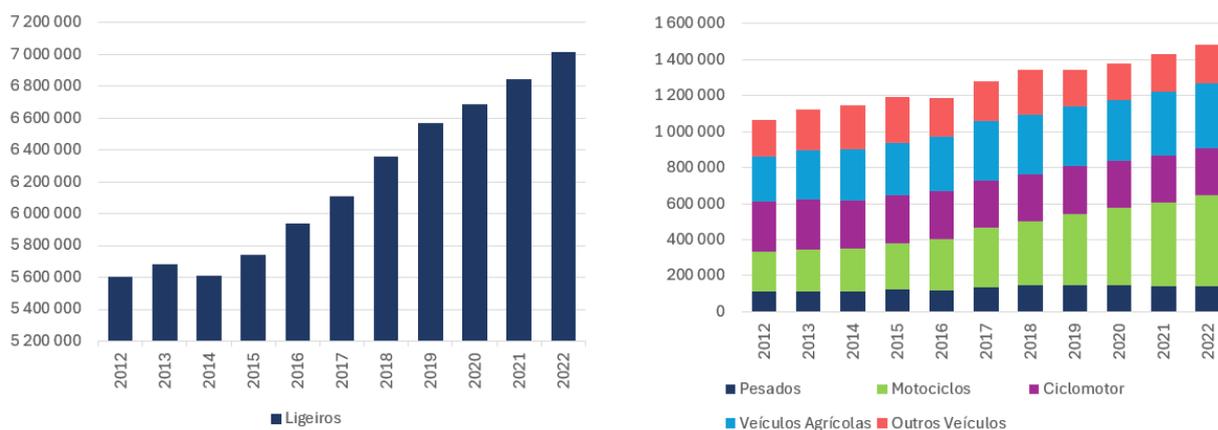
### I.4.1 Parque segurado

De acordo com os dados da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), o parque automóvel segurado em Portugal tem vindo a aumentar progressivamente desde 2012 (exceto diminuição

verificada em 2014), tendo atingido, em 2022, 8,5 milhões de veículos, com um crescimento anual de 2,6% face a 2021 (+7,4% que 2019).

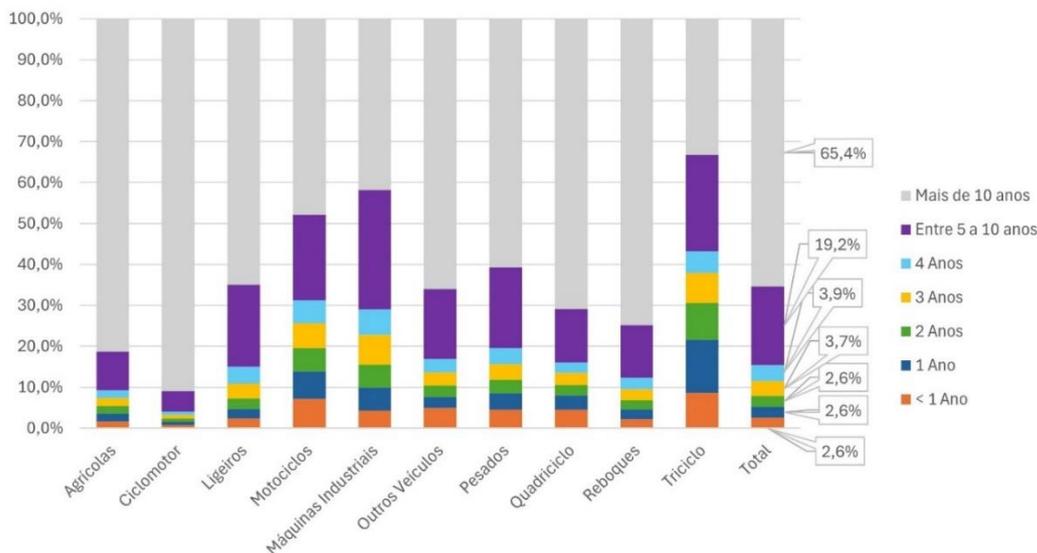
Em 2022, os veículos ligeiros corresponderam a 82,5% do total, os motociclos representaram 5,9%, os veículos agrícolas 4,2%, os ciclomotores 3,1%, os pesados 1,7% e os demais veículos 2,6% (reboques, máquinas industriais, quadriciclos, triciclos e outros).

Gráfico I.17. Evolução do parque automóvel segurado em Portugal, 2012 a 2022



Em 2022, a maioria do parque automóvel segurado de Portugal, especificamente 65,4%, tinha mais de 10 anos de idade, enquanto 19,2% tinha entre 5 e 9 anos e apenas 15,5% tinha menos de 5 anos. Existem 4 distritos onde mais de 75% dos veículos têm 10 ou mais anos de idade: Bragança (77,3%), Guarda (76,8%), Viana do Castelo (75,9%) e Vila Real (75,2%).

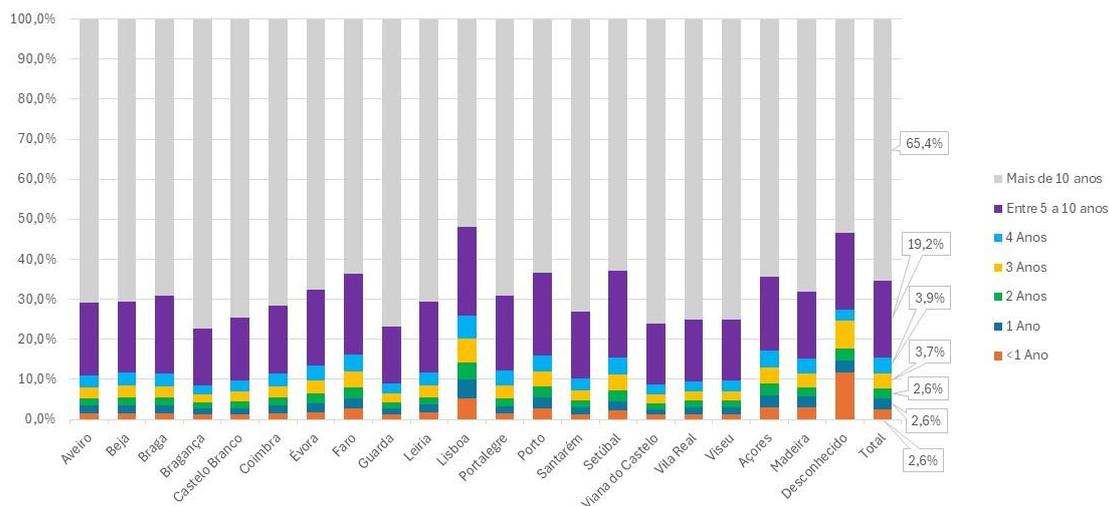
Gráfico I.18. Repartição dos veículos do parque segurado por escalões de idade, segundo a categoria, 2022



No que diz respeito às categorias de veículos agrícolas e ciclomotores, observou-se uma expressão ainda maior do escalão de 10 ou mais anos, atingindo 81,3% e 91,0%, respetivamente.

Em contrapartida, Lisboa (51,8%) é o distrito com a menor proporção de veículos com 10 ou mais anos, e, neste distrito, encontra-se a maior proporção de veículos entre 5 e 10 anos de idade: 22,1%.

Gráfico I.19. Repartição dos veículos do parque segurado por escalões de idade, em 2022, por distrito e RA

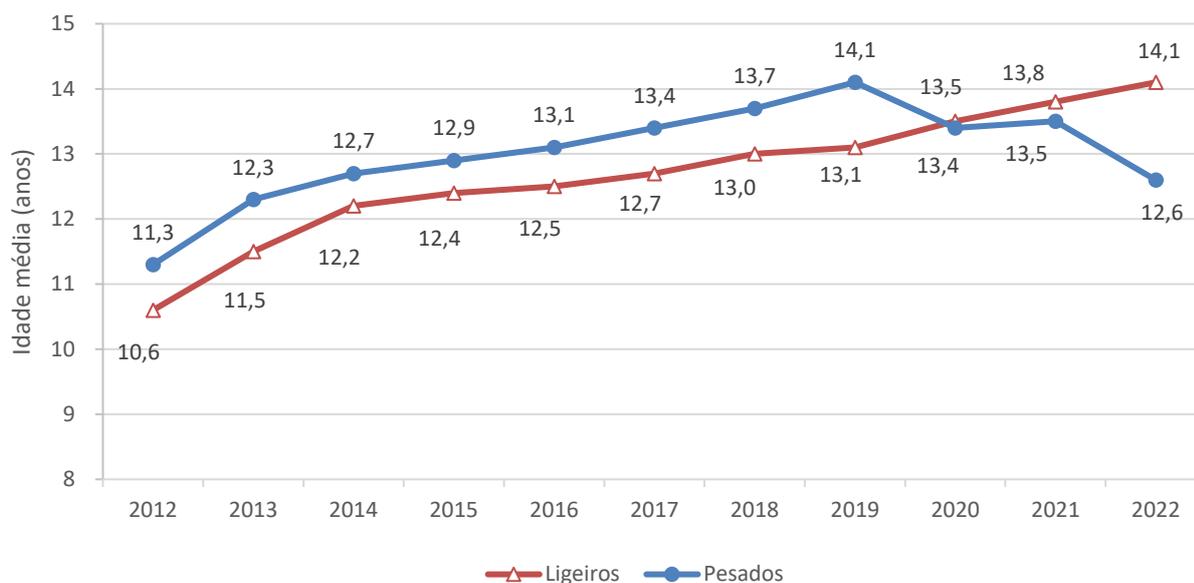


#### I.4.2 Idade média e taxa de motorização do parque presumivelmente em circulação

De acordo com os dados divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) e pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) sobre o parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação<sup>11</sup>, nos últimos 10 anos a idade média dos veículos ligeiros de passageiros tem vindo a aumentar e atingiu 14,1 anos em 2022. Já no que aos veículos pesados de passageiros diz respeito verificou-se uma diminuição para 13,4 anos em 2020, seguida de um ligeiro aumento para 13,5 anos em 2021, e em 2022 decresceu novamente para os 12,6 anos.

<sup>11</sup> Veículos presumivelmente em circulação: compareceram a, pelo menos, uma das duas últimas inspeções obrigatórias.

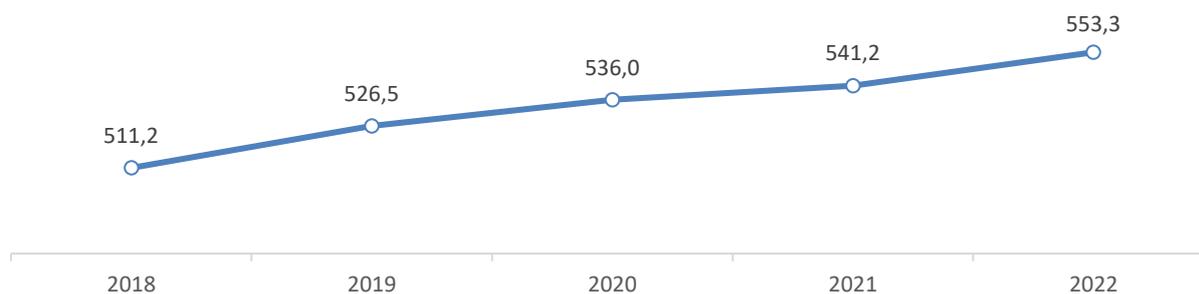
Gráfico I.20. Evolução da idade média dos veículos de passageiros (ligeiros e pesados) em Portugal, 2012 a 2022



Fonte: INE

O gráfico seguinte apresenta a taxa de motorização de veículos ligeiros de passageiros (presumivelmente em circulação) por 1.000 habitantes. Em Portugal cresceu substancialmente a taxa de motorização, de 541,2 (2021) para 553,3 (2022) de veículos ligeiros de passageiros por 1.000 habitantes, de acordo com a metodologia subjacente ao já referido parque rodoviário presumivelmente em circulação.

Gráfico I.21. Taxa de motorização<sup>12</sup>: nº de veículos ligeiros de passageiros por 1.000 habitantes em Portugal, 2018-2022



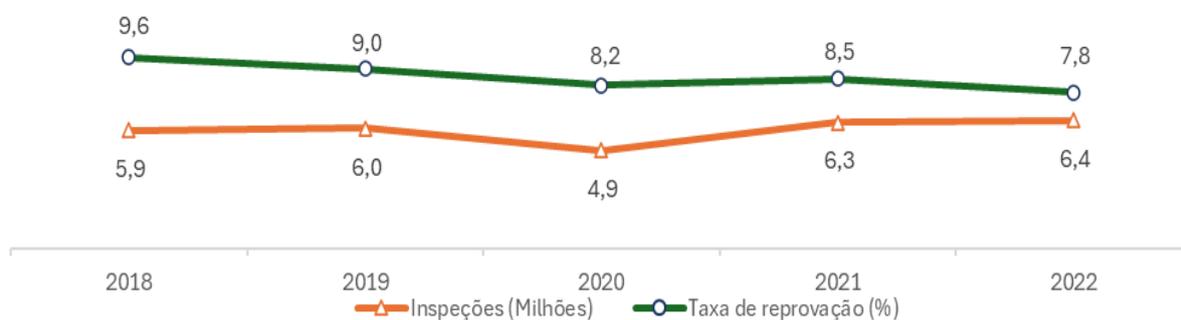
Fonte: IMT e INE

<sup>12</sup> Valores de taxa de motorização de 2018 a 2021 revistos no Anuário de 2022 do IMT.

### 1.4.3 Inspeções periódicas obrigatórias

Retomando a tendência crescente que se verificou até 2019, em 2022 foram realizadas 6,4 milhões de inspeções técnicas a veículos em Portugal Continental, o que representou um aumento de 6.7% em comparação com o número de inspeções realizadas em 2019. No entanto, em comparação com o 1º ano de pandemia, 2020, houve um aumento de 30,6% no número de inspeções realizadas em 2022.

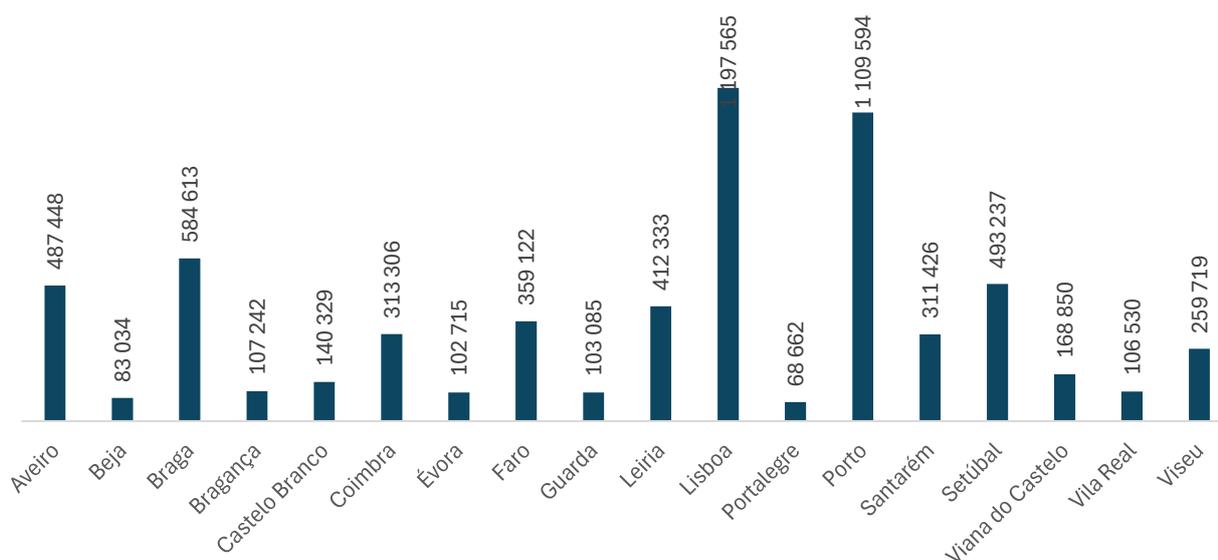
Gráfico I.22. Evolução do número de inspeções técnicas a veículos e da taxa de reprovação em Portugal Continental, 2018 a 2022



Fonte: IMT

A taxa de reprovação situou-se em 7,8% em 2022. Ainda que ligeiramente inferior à de 2020 (8,2%), veio dar continuidade à redução verificada nos anos precedentes.

Gráfico I.23. Número de inspeções técnicas a veículos em Portugal Continental em 2022, por distrito



Fonte: IMT

Nas inspeções técnicas a veículos em Portugal Continental em 2022, os distritos que se destacam são Lisboa, com 1,2 milhão de inspeções realizadas, seguido pelo Porto, com 1,1 milhão de inspeções, Braga com 584,6 mil inspeções, Setúbal com 493,2 mil inspeções e Aveiro com 487,4 mil inspeções. Em relação com todos os distritos, registou-se um acréscimo superior a 2,3 % no número de inspeções técnicas a veículos em comparação com 2021.

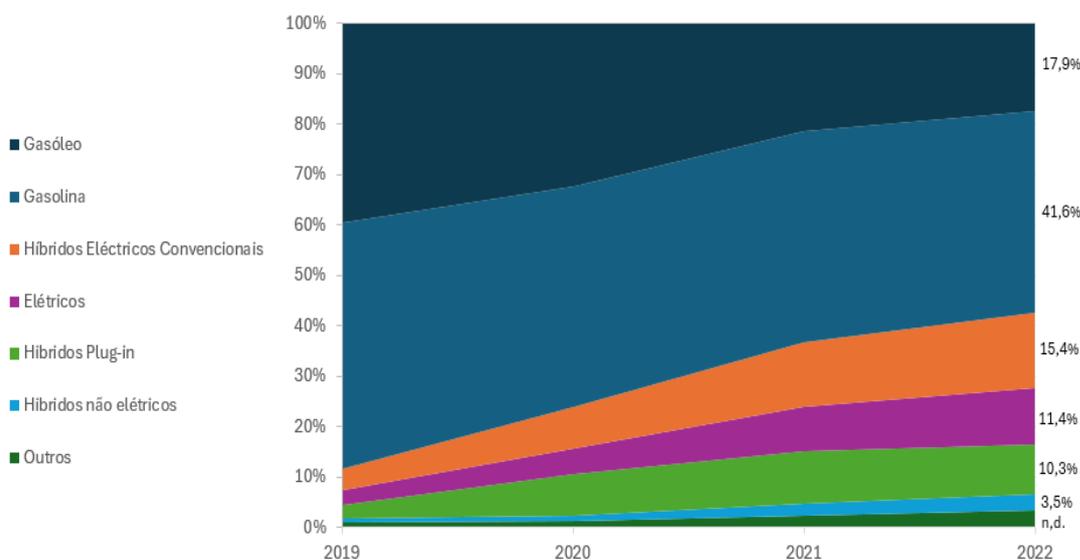
#### 1.4.4 Vendas de veículos ligeiros de passageiros

Em 2022 venderam-se 156,2 mil veículos ligeiros de passageiros, mais 9,6 mil que no ano anterior, o que representou um acréscimo de 6,6%. Contudo, relativamente a 2019 registou-se um decréscimo de 30,2% nas vendas.

A tendência de decréscimo de expressão das vendas de veículos a combustão continuou tendo a sua quota nas vendas decrescido de 64,8% em 2021 para 59,5% em 2022, essencialmente devido à perda de expressão dos veículos a gasóleo (-4,0 p.p.). As vendas de veículos a gasóleo diminuíram 12,8% enquanto os veículos a gasolina aumentaram 3,1%, em 2022.

Por outro lado, a quota nas vendas de veículos elétricos (elétricos (BEV), híbridos elétricos convencionais (HEV) e híbridos plug-in (PHEV)) aumentou de 32,7% em 2021 para 37,0% em 2022, perante um aumento de 20,6% nas vendas destes tipos de veículos elétricos, em conjunto.

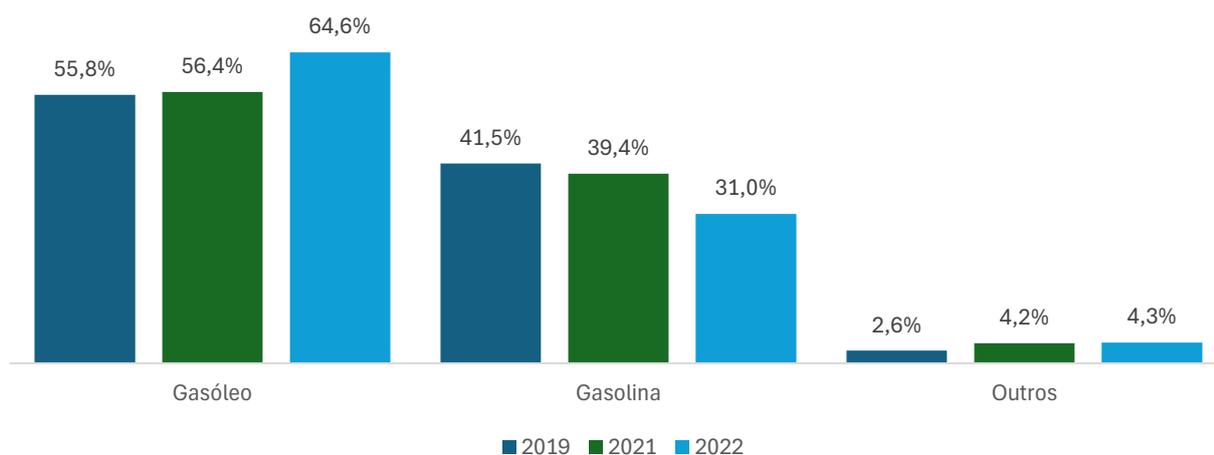
Gráfico 1.24. Evolução das quotas de vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2019 a 2022



Fonte: ACAP

Apesar do aumento significativo na venda de automóveis ligeiros de passageiros com combustível alternativo nos últimos anos, em 2022 o parque automóvel dos veículos ligeiros de passageiros em Portugal, presumivelmente em circulação, continuou a mostrar uma predominância do uso de gasóleo (64,6%) e uma utilização expressiva da gasolina (31,0%). Os veículos movidos a outras fontes de energia representaram apenas 4,3% do total, e decresceu em relação com 2021.

Gráfico I.25. Parque de veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação, por tipo de combustível, 2019, 2021 e 2022



Fonte: IMT

## I.5 Custo económico dos acidentes

Os acidentes rodoviários provocam custos humanos, económicos e sociais significativos. A quantificação deste custo económico e social é crucial para fundamentar o debate acerca das políticas públicas de segurança rodoviária em Portugal, especialmente para avaliar o impacto das políticas de segurança, em termos de análise de custo-benefício.

Deste modo é possível quantificar o retorno social dos investimentos, na melhoria da segurança das infraestruturas, nos programas de prevenção da sinistralidade, na melhoria da segurança dos veículos, e na melhoria da assistência e do apoio às vítimas.

É também possível comparar o retorno dos investimentos em segurança rodoviária com os investimentos realizados noutros domínios das políticas públicas, e priorizar as ações de intervenção, com base em critérios de eficácia e de eficiência económica.

Os custos económicos e sociais dos acidentes rodoviários podem ser classificados em duas componentes principais:

- **custos patrimoniais** ou **materiais**, ou seja, os prejuízos causados nos bens dos lesados acidentados e de terceiros, incluindo danos emergentes e lucros cessantes; e
- **custos não patrimoniais** ou **imateriais**, isto é, uma estimativa do valor económico das vidas humanas encurtadas ou permanentemente afetadas pelos acidentes rodoviários, da dor física e do abalo psíquico e emocional, da perda da qualidade de vida e das consequências temporárias ou permanentes das vítimas, tal como da sua capacidade de afirmação pessoal e social.

Se é possível usar preços de mercado para apurar o valor dos custos de natureza material, o mesmo não se verifica para os custos imateriais. Ainda que uma parte dos custos totais de acidentes com vítimas já esteja internalizada, por exemplo, através dos prémios de seguros, não é possível calcular uma outra parte, que representa um custo suportado por toda a sociedade, comumente designado como um custo externo.

Para a estimativa dos custos económicos e sociais dos acidentes com vítimas de viação abaixo apresentados recorreu-se ao estudo da ANSR executado pelo ISEG/CEGE em 2021 (sobre 2019) denominado "[Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal](#)" (Silva, C. M., Bravo, J. M., Gonçalves, J., 2021).

Quadro I.1. Custo económico unitário (euros) por tipo de vítima, em 2022

	Custo por vítima mortal (€)	Custo por ferido grave (€)	Custo por ferido leve (€)
<b>Portugal Continental</b>	3 337 595	579 863	54 567

Nota: valores base de 2019 atualizados para 2022

Fonte: [ISEG/CEGE, ANSR](#)

Em 2022, o custo económico e social dos acidentes com vítimas atingiu 4,9 mil milhões de euros, correspondente a 2,0% do PIB daquele ano.

Quadro I.2. Custo total da sinistralidade rodoviária em Portugal Continental, em 2022

	Total	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos leves
<b>Custo Acidentes com vítimas (M €)</b>	4 941	1 542	1 300,6	2 098,4

Nota: valores base de 2019 atualizados para 2022

Fonte: [ISEG/CEGE, ANSR](#)

Atualizando os valores dos custos em análise com os resultados de sinistralidade em 2022, verifica-se que, por comparação com 1995, o custo económico e social da sinistralidade em Portugal Continental diminuiu 47,4% em 2022 face àquele ano.

Entre 1995 e 2022, como consequência dos investimentos efetuados na segurança rodoviária, estima-se que foram salvas 29,0 mil vidas<sup>13</sup> e evitados 470,4 mil feridos<sup>14</sup> evitando-se 206,7 mil milhões de euros<sup>15</sup> em custos económicos e sociais.

Quadro I.3. Vítimas cumulativas evitadas em Portugal Continental com a redução da sinistralidade entre 1995 e 2022

Vítimas mortais salvas	Feridos graves salvos	Feridos leves salvos	Custos Sociais e Económicos evitados (mil M €)
28 763	198 309	272 076	206,7

Fonte: [ISEG/CEGE, ANSR](#)

<sup>13</sup> Vítimas mortais a 24h, uma vez que a contabilização das vítimas mortais a 30 dias apenas foi iniciada em 2010.

<sup>14</sup> Feridos a 24h, uma vez que a contabilização dos feridos a 30 dias apenas foi iniciada em 2010.

<sup>15</sup> Preços de 2022.



## II. Enquadramento europeu

A sinistralidade rodoviária é um problema à escala mundial e é considerada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como um problema de saúde pública. O “*Relatório global sobre a situação da segurança rodoviária 2023*”<sup>16</sup>, da OMS, salienta que a sinistralidade é a primeira causa de morte nos mais jovens (dos 5 aos 29 anos) e a 12ª para a globalidade da população referindo que o número de mortes anuais na estrada caiu ligeiramente para 1,19 milhões, o que corresponde a uma taxa de 15 mortes por 100 000 habitantes. Sendo assim, os esforços para melhorar a segurança rodoviária estão a ter impacto e podem ser conseguidas reduções significativas nas vítimas mortais nas estradas se forem aplicadas medidas comprovadas. As lesões causadas por acidentes rodoviários continuam a ser a principal causa de morte de crianças e jovens com idades compreendidas entre os 5 e os 29 anos. Mais de metade das mortes ocorrem entre peões, ciclistas e motociclistas, em particular aqueles que vivem em países de baixo e médio rendimento. Referem que são necessárias ações urgentes para que o objetivo global de reduzir pelo menos para metade as mortes e lesões causadas na estrada até 2030 seja alcançado.

Mantendo-se a situação atual da sinistralidade no mundo, estima-se que durante a próxima década ocorram mais 13 milhões de mortes e 500 milhões de feridos<sup>17</sup>. Trata-se de um preço, a nível humano, social e económico, inaceitável a pagar pela mobilidade. Ao sofrimento humano provocado pelos ferimentos causados, acresce um pesado fardo económico para as vítimas e suas famílias, quer através das despesas associadas ao tratamento dos feridos, quer através da perda de produtividade das pessoas mortas ou incapacitadas. Em termos gerais, estima-se que o impacto dos acidentes rodoviários nas economias dos países, a nível mundial, tenha custos da ordem de 5%<sup>18</sup> do seu produto interno bruto anual.

No ano de 2020 a sinistralidade rodoviária, tal como muitos outros fenómenos da sociedade, foi fortemente condicionada em Portugal, na Europa e no Mundo, pelas alterações verificadas na mobilidade, e consequentemente na exposição ao risco de acidente e no comportamento dos utentes das vias, em resultado das medidas de confinamento tomadas para conter a pandemia Covid-19. As consequências da pandemia perduraram ainda em 2021 com efeitos nos volumes de tráfego rodoviário e, consequentemente, na sinistralidade.

---

<sup>16</sup> [Global status report on road safety 2023, WHO, 13 dezembro 2023.](#)

<sup>17</sup> [Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030, WHO, 20 outubro 2021.](#)

<sup>18</sup> [Improving global road safety, United Nations, 2 setembro 2020.](#)



Na União Europeia, de acordo com os dados publicados pela Comissão Europeia<sup>19</sup>, o ano de 2022 foi marcado por um aumento anual em cerca de 3,8% de vítimas mortais por milhão de habitantes face a 2021, registando 20.641 vítimas mortais nas estradas europeias, em consequência de acidentes rodoviários. Isto significa que em 2022 mais 725 pessoas perderam a vida nas estradas europeias, em comparação com 2021.

Apesar da Europa continuar a ser o continente com as estradas mais seguras do mundo no que diz respeito à segurança rodoviária, em 2022 ocorreram 46 mortes na estrada por cada milhão de habitantes na UE. Estes números continuam, contudo, longe dos objetivos que se pretendiam atingir.

No ano de 2022, a Suécia demonstrou o melhor nível de segurança rodoviária, tendo registado 21,7 vítimas mortais por milhão de habitantes, ultrapassando a Dinamarca que registou 26,2. Estes valores contrastam com a Roménia que registou 85,8 mortes por milhão de habitantes. De salientar igualmente o decréscimo de 25,4% de vítimas mortais por milhão de habitantes registado na Eslovénia, relativamente ao ano anterior.

Adina Vălean, Comissária para os Transportes, apelou à importância da continuação da ação levada a cabo pela UE, no sentido de reduzir o número de mortes na estrada para valores tendentes para zero: *" À medida que os níveis de tráfego regressam à normalidade, temos de garantir que não regressaremos aos números de mortes anteriores à pandemia nas nossas estradas. A nível da UE, esforçar-nos-emos, através de financiamento, legislação e sensibilização, para ajudar a implementar o «sistema seguro» de infraestruturas mais seguras, veículos mais seguros, utilização rodoviária mais segura e melhores cuidados pós-acidente. Mas esta é uma responsabilidade partilhada com os Estados-Membros, a indústria e os utentes da estrada. Todas as mortes e ferimentos graves nas nossas estradas são evitáveis. O ano de 2021 registou um aumento de mais de 1.000 mortes comparado com 2020, ainda assim este valor representa uma redução de cerca de 3.000 mortes comparado com valores pré-pandemia (2019). A meta global é reduzir para metade o número de mortes até 2030. Em toda a UE, a última década registou uma queda de 36%. "*

Em toda a UE, cerca de 70% das mortes na estrada em áreas urbanas envolvem utentes vulneráveis, o que inclui peões, motociclistas e ciclistas. O combate à segurança rodoviária nas cidades é, por conseguinte, uma área chave e a Comissão Europeia quer assegurar que a segurança rodoviária é tida em consideração em todas as fases do planeamento da mobilidade urbana. A segurança rodoviária será um elemento

---

<sup>19</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO\\_annual\\_report\\_20220509.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf).



importante da nova Iniciativa de Mobilidade Urbana. É de salientar que duas capitais europeias, Helsínquia e Oslo, alcançaram o marco zero mortes de peões e ciclistas em 2019, tendo mencionado as reduções de velocidade como essenciais para o progresso.

A OMS refere que alguns dos maiores progressos foram alcançados onde a abordagem do sistema seguro à segurança rodoviária foi aplicada. Esta abordagem holística à mobilidade coloca as pessoas e a segurança no centro das atenções. Com uma população cada vez mais urbana e em rápido crescimento, exige uma combinação segura, eficiente e sustentável de tipos de transporte, incluindo transportes públicos de massa, garantindo ao mesmo tempo a segurança dos peões, ciclistas e outros utentes vulneráveis da estrada, que são responsáveis por metade de todas as mortes<sup>20</sup>.

Anteriormente, em abril de 2018, com o objetivo de melhorar os resultados que era evidente estarem longe de serem alcançados, a Comissão Europeia tinha apresentado um documento base para o desenvolvimento das Estratégias Europeias de Segurança Rodoviária, “*Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030*”<sup>21</sup>, no qual foram estabelecidos 3 objetivos:

- Avaliar os resultados da política de segurança rodoviária até 2017, com base na avaliação intercalar realizada em 2015<sup>22</sup>;
- Analisar as mudanças atuais e futuras na mobilidade e as suas consequências e desafios relacionados com segurança rodoviária;
- Contribuir para preparação do quadro europeu de segurança rodoviária para 2020-2030.

O documento contemplava:

- um exame sistemático e de alto nível da atividade da UE no que se refere às boas práticas de gestão da segurança rodoviária, às dimensões dos resultados, às intervenções e à gestão institucional no âmbito do quadro das orientações políticas;
- uma avaliação prospetiva baseada numa análise das tendências sociais e dos sistemas de mobilidade emergentes;
- maior ambição na obtenção de melhores resultados ao nível da segurança rodoviária;
- uma crescente adoção da abordagem do Sistema Seguro a nível internacional;

---

<sup>20</sup> [Global status report on road safety 2023.](#)

<sup>21</sup> [Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030.](#)

<sup>22</sup> [On the interim evaluation of the EU road safety policy framework 2011-2020.](#)





*é fundamental em qualquer sistema de transporte; deve ser sempre a primeira prioridade”, pelo que, face ao ainda elevado número de mortos e feridos graves registados na Europa e à estagnação da tendência de redução nos últimos anos, a UE e os seus Estados-Membros devem continuar a lutar para diminuir o número de vítimas, com o objetivo a longo prazo, de se aproximar o mais possível, de zero vítimas mortais e de zero feridos graves no transporte rodoviário, até 2050. Para tal, até 2030, a UE e os seus Estados-Membros deverão perseguir a meta a médio prazo de reduzir o número de mortos e de feridos graves em 50%.*

Para alcançar esses objetivos, a Comissão Europeia propôs um quadro comum para a segurança rodoviária no período de 2021 a 2030, através da implementação da abordagem do Sistema Seguro, recomendada em termos globais pela OMS e que está a ser adotado de modo incremental nos Estados-membros, nas Regiões e nos Municípios.

Para esse efeito, foi necessário o estabelecimento de objetivos claros, o acompanhamento do progresso com a ajuda de um conjunto de indicadores-chave de desempenho diretamente ligados à prevenção de mortes e feridos graves para todos os utentes da estrada, e exige uma ação coordenada de todos os setores e para todos os utentes da estrada sob uma estrutura de governação reforçada.

Em 2019, no documento *“EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”<sup>24</sup>*, a Comissão Europeia reafirma a ambição já expressa em 2011 no Livro Branco dos Transportes de, a médio-longo prazo, progredir para um objetivo de zero mortes nas estradas europeias até 2050, dando também seguimento às metas acordadas em 2017 na “Declaração de Valletta” - reduzir em 50% o número de feridos graves na UE até 2030, por comparação com 2020, objetivo reforçado em fevereiro de 2020 com a “Declaração de Estocolmo”, que apela para a redução para metade das mortes e dos ferimentos no trânsito até 2030 à escala mundial, com base na abordagem do Sistema Seguro e na Visão Zero, sublinhando a necessidade de uma ambição continuada e de um maior compromisso político global com a segurança rodoviária.

O referido documento recomenda aos Estados-membros:

- o reforço estratégico da “Visão Zero” no espaço europeu;
- a aplicação e desenvolvimento do Sistema Seguro;

---

<sup>24</sup> [COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”, SDW \(2019\) 283 final.](#)

- a promoção da cooperação interinstitucional e incentivo à participação em grupos de trabalho relacionados com a temática;
- a aplicação de 8 indicadores de desempenho para medir a segurança.

Acréscimo ainda referir que a Resolução da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), de 1 de setembro de 2020, inspirada na Declaração de Estocolmo, proclama uma nova Segunda Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2021-2030), apelando e encorajando os Estados-membros da ONU a tomarem ações específicas no âmbito dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, com o objetivo de reduzir em, pelo menos, 50% as mortes e os feridos nos acidentes rodoviários. Portugal é um dos países subscritores desta Resolução.

Em conformidade com estes princípios, no cumprimento das suas atribuições de planeamento e coordenação de apoio à política do Governo em matéria de Segurança Rodoviária, a ANSR desenvolveu a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030, designada Visão Zero 2030<sup>®</sup>. Esta Estratégia está alinhada com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030, a Declaração de Estocolmo, a abordagem do Sistema Seguro e traça a visão, a longo prazo, da política de segurança rodoviária em Portugal tendo como objetivo de se aproximar o mais possível de zero vítimas mortais e de zero feridos graves no transporte rodoviário até 2050 em linha com as políticas públicas europeias e internacionais.

A Visão Zero 2030<sup>®</sup>, que se assume também como um elemento fundamental para o desenvolvimento de uma mobilidade mais sustentável e inteligente, adota as melhores práticas e recomendações internacionais, através da aplicação da abordagem do Sistema Seguro na gestão da segurança rodoviária, que, tendo como premissa a inevitabilidade do erro humano, defende a necessidade de garantir a melhoria proativa dos níveis de segurança de todos os elementos intervenientes no sistema rodoviário, nomeadamente nos cinco elementos dos Sistema Seguro: utilizadores seguros, infraestruturas seguras, veículos seguros, velocidades seguras e melhor resposta pós-acidente.

A Visão Zero 2030<sup>®</sup> traça, pois, um percurso ambicioso, porém viável e exequível, se toda a sociedade se envolver e comprometer na construção de um sistema rodoviário autoexplicativo, tolerante e inclusivo, e que protege todos os que o utilizem, qualquer que seja o modo de transporte escolhido, sendo a segurança rodoviária uma responsabilidade partilhada por aqueles que decidem, planeiam, projetam, constroem, gerem, fiscalizam e utilizam as estradas e os veículos que nelas circulam.

A implementação da Visão Zero 2030<sup>®</sup> será realizada através da execução de Planos de Ação em que são estabelecidos os programas, compostos por várias medidas abrangendo os diferentes elementos do Sistema Seguro, que irão contribuir para o cumprimento das metas até 2030. Para cada medida serão definidas as entidades responsáveis pela sua elaboração, respetivo cronograma, estimativa de custo e fontes de financiamento, indicadores de execução, e Indicadores Chave de Desempenho (ICD) associados. Os Planos de Ação são documentos dinâmicos com uma validade de dois a três anos.

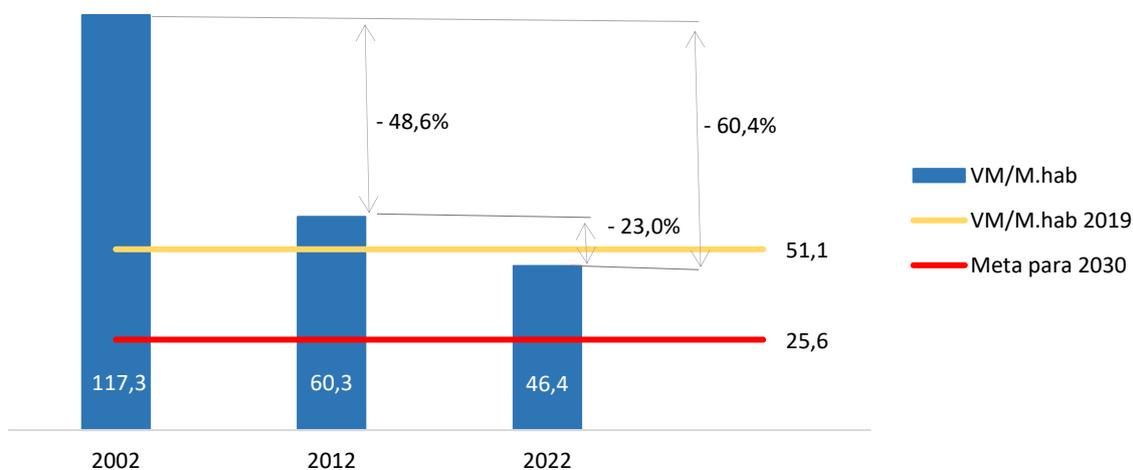
Mais informação sobre esta Estratégia pode ser consultada em <https://visaozero2030.pt/>.

## II.1 Evolução Global da Sinistralidade na Europa

O progresso da UE27 desde 2002 tem sido notável, o número de vítimas mortais por milhão de habitantes diminuiu 48,6% (de 117,3 para 60,3) entre 2002 e 2012, e posteriormente reduziu 23,0% (de 60,3 para 46,4) entre 2012 e 2022.

O ano de 2020 foi um ano singular devido à crise pandémica, situação que se prolongou ainda em 2021, tendo-se registado, na UE, decréscimos entre 2019 e 2021. Em 2022, tanto nos acidentes com vítimas por milhão de habitantes, que se situaram em 1.644 em 2022 (-21,5% face a 2019), como nas vítimas mortais por milhão de habitantes, que corresponderam a 46,4 em 2022 (-9,2% face àquele ano pré-pandemia).

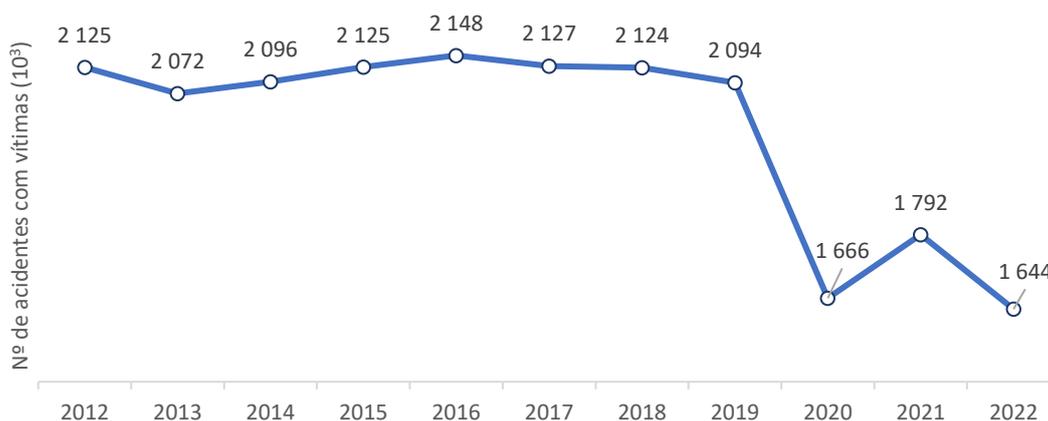
Gráfico II.1. Posicionamento da UE27 face às Metas de Redução Global de Vítimas Mortais por milhão de habitantes, em 2002, 2012 e 2022



Fonte: [Comissão Europeia](#) (Comissão Europeia, s.d.), CARE e dados da Comissão Europeia no relatório estatístico anual de 2021

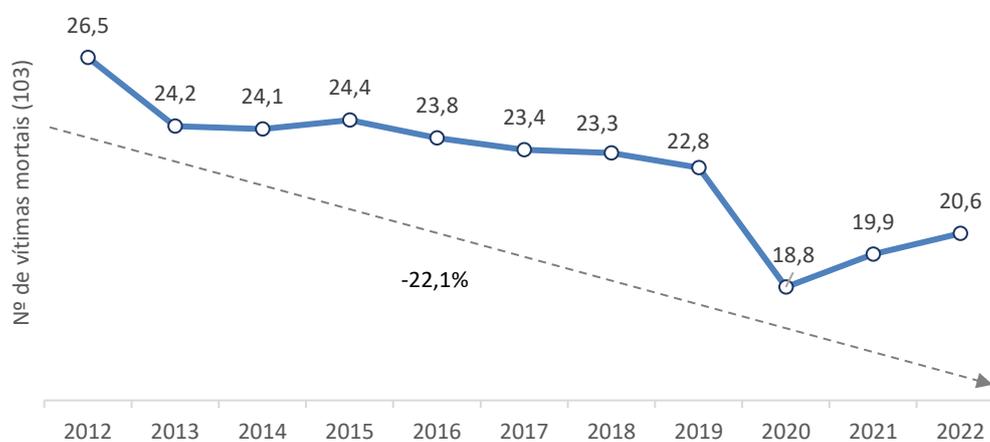
Os gráficos seguintes apresentam a evolução da sinistralidade da União Europeia<sup>25</sup> no período 2012 a 2022. Entre 2012 e 2022, a UE27 registou um decréscimo nos principais indicadores de sinistralidade rodoviária, conforme se pode verificar nos gráficos abaixo: -22,6% de acidentes com vítimas e -22,1% de vítimas mortais.

Gráfico II.2. Evolução da sinistralidade na União Europeia (UE27) – Acidentes com vítimas (milhares)



Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

Gráfico II.3. Evolução da sinistralidade na União Europeia (UE27) – Vítimas mortais (milhares)



Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

<sup>25</sup> UE27

## II.2 Portugal na Europa

Portugal produz resultados estatísticos de sinistralidade em termos equiparados aos seus homólogos europeus no que toca aos acidentes rodoviários, com base na metodologia e especificações inerentes à base de dados europeia CARE. Para garantir a comparabilidade dos resultados, estes são divulgados também em função da população, por cada milhão de habitantes sendo que, em solo português, os resultados advêm das estatísticas oficiais produzidas pela ANSR.

É de referir que os dados reportados para Portugal até 2017 apenas se referem aos dados do Continente, pelo que nesta análise os dados da população para estes anos foram corrigidos para se refletir os rácios por milhão de habitantes de acordo com os dados reais.

A análise assim preconizada compreende os seguintes indicadores:

- Variação do nº de Acidentes com Vítimas (AcV)<sup>26</sup>
- Variação do n.º de vítimas mortais (VM)<sup>27</sup>

Para cada um dos indicadores acima referidos, é apresentada a variação dos dados referentes aos anos 2011 e 2021 entre Portugal e o valor médio para a UE27.

Em Portugal, ao longo dos anos, o número de acidentes com vítimas tem permanecido acima da média europeia. Entre 2012 e 2022, observou-se uma gradual redução dessa discrepância, embora o ano de 2020 tenha sido particularmente atípico devido à pandemia da Covid-19. Em 2021, houve uma aproximação à normalidade dos anos antecedentes, embora os valores ainda fossem inferiores aos registados antes da pandemia.

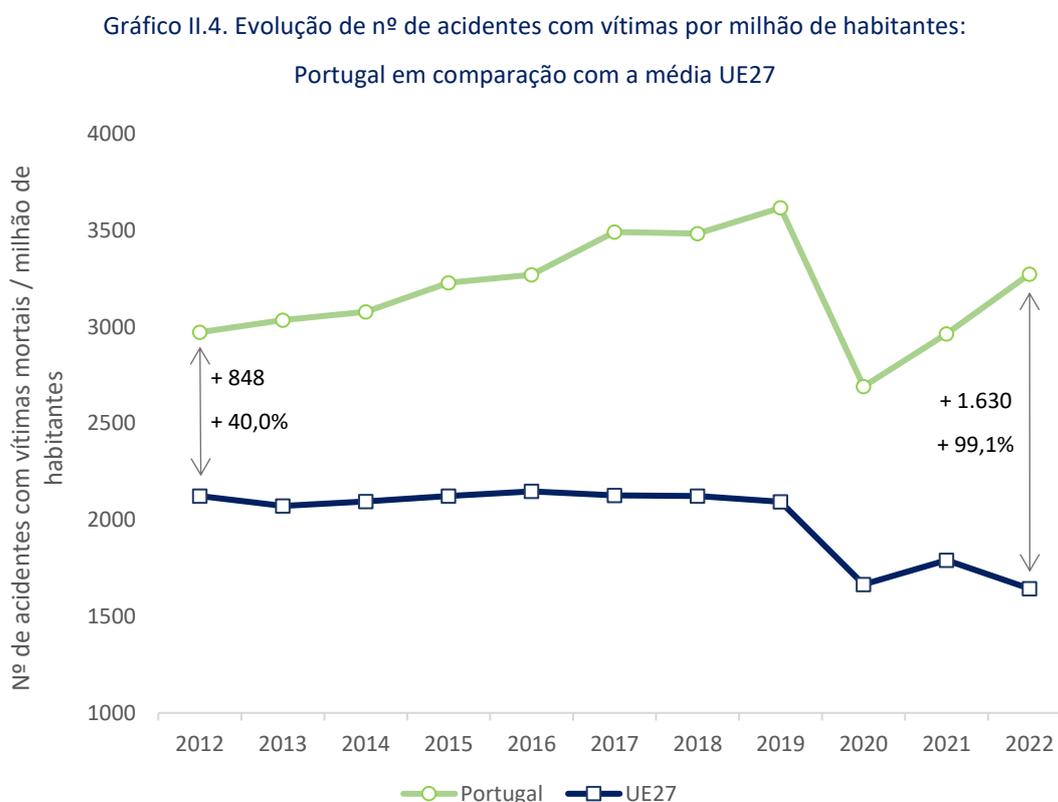
Em 2022, Portugal registou 3.275 acidentes com vítimas por milhão de habitantes, valor 99,1% superior à média da UE27 (diferencial de +1.630). Estes valores comparam desfavoravelmente com 2.973 acidentes

---

<sup>26</sup> A comparação AcV tem limitações na sua análise, consequência das diferentes metodologias de recolha dos dados entre países.

<sup>27</sup> A comparação de FG, e consequentemente de FL, face à disparidade de definições na Europa, não permite, de forma legítima, efetuar esta comparação. Assim, a Comissão Europeia estabeleceu uma definição de ferido grave baseada em informação médica utilizando a escala MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale). É considerado ferido grave a vítima que sobrevive ao acidente cujo MAIS é igual ou superior a 3. Porém, a dimensão reduzida da série, a existência de várias metodologias e a dificuldade na obtenção de dados, tem dificultado que se efetuem análises com significado e recomenda-se a exclusão deste indicador das comparações internacionais.

com vítimas por milhão de habitantes em Portugal, observados em 2012, 40,0% acima da média da UE27 naquele ano (diferencial de +848).



Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

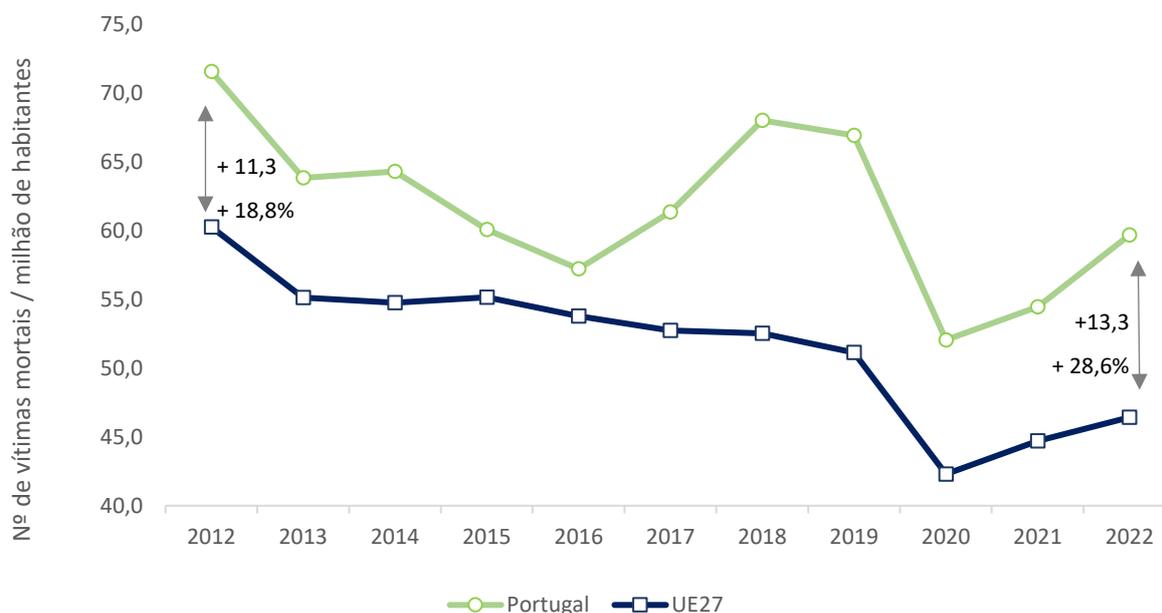
A UE27 apresentou uma taxa de variação de -22,6 % entre 2012 e 2022 e de -21,5% entre 2019 e 2022. Já Portugal apresentou uma taxa de variação de 10,1% entre 2012 e 2022 e de -9,5% entre 2019 e 2022.

Face a 2019 houve uma redução pois tanto Portugal como a UE27 apresentaram valores superiores (3.618 e 2.094 respetivamente) estando Portugal 72,8% acima da média da UE27 (diferencial de +1.524).

Em relação ao número de vítimas mortais por milhão de habitantes salienta-se que Portugal apresenta valores superiores à UE27. Entre 2012 e 2022 verificou-se uma redução de 23,0% na UE27 e de 16,6% em Portugal.

Face a 2019, Portugal apresentou uma maior diminuição do que a UE27, -10,8% e -9,2%, respetivamente. Em 2012, Portugal apresentava mais 11,3 vítimas mortais por milhão de habitantes do que a média da UE27 (mais 18,8%) e em 2022 esse diferencial aumentou para 13,3 vítimas mortais por milhão de habitantes, 28,6% acima da UE27.

Gráfico II.5. Evolução de nº de vítimas mortais por milhão de habitantes:  
Portugal em comparação com a média UE27



Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

Os gráficos e quadros seguintes permitem visualizar o posicionamento relativo de Portugal na UE27, no período 2012-2022. Apresentam os acidentes com vítimas por milhão de habitantes e as vítimas mortais por milhão de habitantes, por país, permitindo ver o posicionamento relativo de Portugal face aos seus congéneres nos anos 2012 e 2022.

No que diz respeito ao número de acidentes com vítimas por milhão de habitantes, segundo os dados da Comissão Europeia/CARE<sup>28</sup>, Portugal ocupa o 16º lugar na União Europeia entre 2012 e 2022, com um aumento de 10,1% durante esse período. Por comparação, a média europeia registou uma redução significativa de 22,6%.

Os países que lideraram em termos de redução foram o Chipre (-61,9%), Polónia (-40,4%), Dinamarca (-22,5%), Áustria (-20,7%) e Bélgica (-19,4%). Refira-se ainda os países ao nível de Portugal como a Roménia com um aumento de 9,3% e Bulgária com um aumento de 11,1% neste indicador, entre 2012 e 2022. Face ao ano de 2019, Portugal apresenta uma redução de 9,5%, no entanto, muito inferior à apresentada pela UE27 (-21,5%).

<sup>28</sup> A Chéquia, a Espanha, a Finlândia, a Grécia, a Irlanda, a Letónia, Malta e a Suécia não apresentaram valores para este indicador em 2022, no CARE, até ao momento da recolha de dados (janeiro de 2024).

Quadro II.1. Acidentes com vítimas por milhão de habitantes, 2012 e 2022

	2012	2022	2022/2012
Chipre	1 061	404	-61,9%
Polónia	973	580	-40,4%
<b>UE27</b>	<b>2 125</b>	<b>1 644</b>	<b>-22,6%</b>
Dinamarca	558	432	-22,5%
Áustria	4 831	3 830	-20,7%
Bélgica	3 974	3 203	-19,4%
Eslováquia	992	825	-16,8%
França	921	769	-16,5%
Eslovénia	3 331	2 826	-15,1%
Luxemburgo	1 897	1 656	-12,7%
Lituânia	1 141	1 007	-11,7%
Itália	3 154	2 819	-10,6%
Alemanha	3 721	3 434	-7,7%
Croácia	2 762	2 598	-5,9%
Hungria	1 531	1 537	0,3%
Roménia	1 345	1 470	9,3%
<b>Portugal</b>	<b>2 973</b>	<b>3 275</b>	<b>10,1%</b>
Bulgária	922	1 024	11,1%
Estónia	1 048	1 223	16,8%
Países Baixos	296	1 285	334,1%
Chéquia	1 950	-	-
Espanha	1 779	-	-
Finlândia	1 055	-	-
Grécia	1 127	-	-
Irlanda	1 217	-	-
Letónia	1 659	-	-
Malta	3 006	-	-
Suécia	1 741	-	-

Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

No que diz respeito ao indicador número de mortes na estrada por milhão de habitantes, entre 2012 e 2022, de acordo com os dados publicados pela Comissão Europeia, na UE27, o número de mortes na estrada por milhão de habitantes diminuiu 23,0%, enquanto Portugal reduziu em 16,6%, o que o posiciona em 16º lugar entre os Estados-Membros com as diminuições mais significativas.

De acordo com os resultados de 2022, Portugal regista 59,7 vítimas mortais por milhão de habitantes, o que o coloca em 22º lugar comparativamente com os restantes países UE27. Apenas a Suécia, a Dinamarca, a Irlanda, a Alemanha, a Finlândia, a Estónia, a Espanha, os Países Baixos, a Eslovénia, o Chipre, a Áustria e a Lituânia ficaram abaixo da média da UE27 (46,4 vítimas mortais por milhão de habitantes).

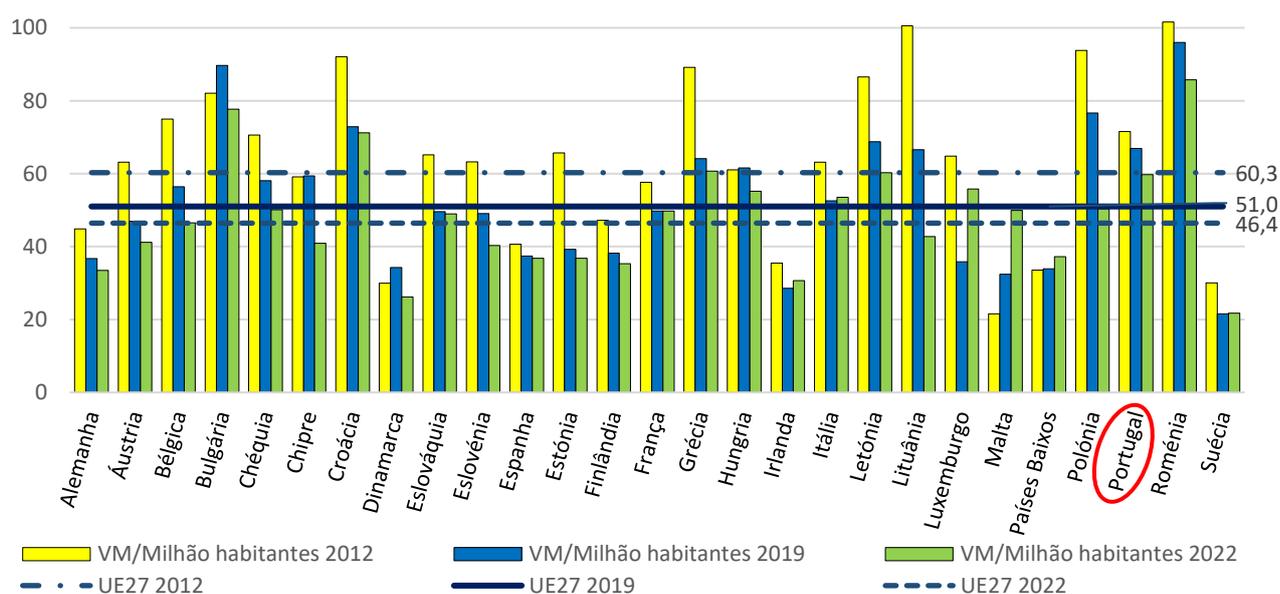
Face a 2019, podemos verificar que Portugal teve uma diminuição superior à da UE27 (-10,8% e -9,2%, respetivamente) mostrando-se Portugal como o 11º país com a maior redução neste período.

Quadro II.2. Vítimas mortais por milhão de habitantes, 2012 e 2022

	2012	2022	2022/2012
Lituânia	100,5	42,8	-57,5%
Polónia	93,8	50,4	-46,3%
Estónia	65,6	36,8	-44,0%
Bélgica	75,0	46,5	-38,0%
Eslovénia	63,2	40,3	-36,2%
Áustria	63,2	41,2	-34,7%
Grécia	89,1	60,7	-31,9%
Chipre	59,2	40,9	-30,9%
Letónia	86,6	60,2	-30,4%
Chéquia	70,6	50,1	-29,1%
Suécia	30,1	21,7	-27,7%
Alemanha	44,8	33,5	-25,3%
Finlândia	47,2	35,3	-25,2%
Eslováquia	65,1	48,9	-24,9%
<b>UE27</b>	<b>60,3</b>	<b>46,4</b>	<b>-23,0%</b>
Croácia	92,0	71,2	-22,6%
<b>Portugal</b>	<b>71,6</b>	<b>59,7</b>	<b>-16,6%</b>
Roménia	101,6	85,8	-15,6%
Itália	63,2	53,5	-15,3%
Luxemburgo	64,8	55,8	-13,9%
Irlanda	35,5	30,6	-13,8%
França	57,6	49,8	-13,7%
Dinamarca	29,9	26,2	-12,4%
Hungria	61,0	55,2	-9,5%
Espanha	40,6	36,8	-9,4%
Bulgária	82,0	77,6	-5,3%
Países Baixos	33,6	37,2	10,8%
Malta	21,6	49,9	131,5%

Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

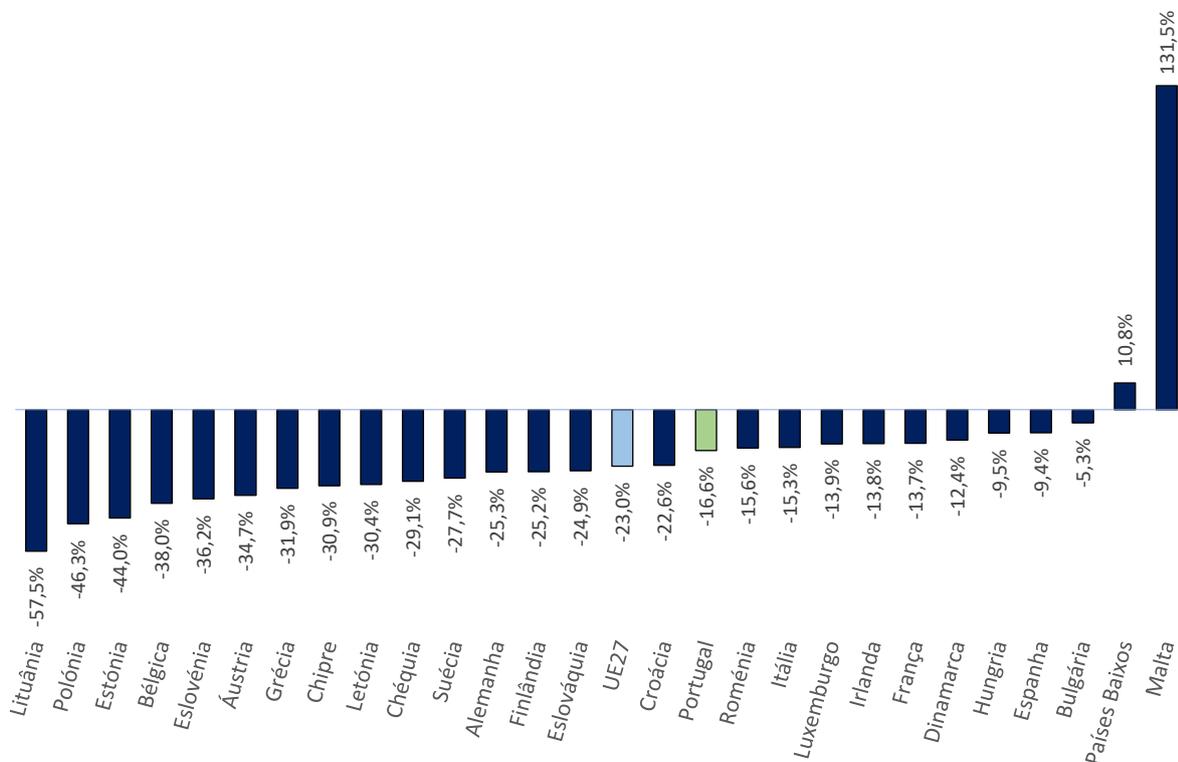
Gráfico II.6. Vítimas mortais por milhão de habitantes, por país, em 2012, 2019 e 2022



Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

O gráfico seguinte mostra a taxa de variação do número de vítimas mortais por milhão de habitantes, por países da UE27, entre 2012 e 2022.

Gráfico II.7. Taxa de variação de vítimas mortais por milhão de habitantes, por países, entre 2012 e 2022



Fonte: Comissão Europeia/CARE (dados revistos) e ANSR

A Lituânia sobressaiu entre todos os Estados-Membros, reduzindo em 57,5% o número de vítimas mortais por milhão de habitantes. Neste indicador, destacaram-se ainda a Polónia (-46,3%), Estónia (-44,0%) e a Bélgica (-38,0%).

A Bulgária evidenciou a menor redução neste indicador (-5,3%), seguida da Espanha (-9,4%).

Neste indicador, destacam-se ainda os Países Baixos e Malta pois apresentaram um aumento de vítimas mortais entre 2012 e 2022, +10,8% e +131,5%, respetivamente.

### III. Sinistralidade a 30 dias

Os resultados de sinistralidade a 30 dias, que se apresentam de seguida, vêm completar os anteriormente apurados e divulgados a 24 horas, na medida em que refletem o seguimento do estado das vítimas por um período de 30 dias após o acidente.

Relativamente às taxas de variação apresentadas, são genericamente taxas de variação anual, por comparação com 2021 e com 2019, salvo indicação noutro sentido.

A razão da comparação com 2019 atende ao facto de 2019 ter sido o ano que a Comissão Europeia considerou como o ano base de referência para efeitos da avaliação da evolução da sinistralidade rodoviária durante a presente década, critério que também foi adotado em Portugal na Estratégia [Visão Zero 2030](#)®.

#### III.1 Evolução Global

Em termos nacionais, incluindo Continente e Regiões Autónomas, em 2022 registaram-se 34.276 acidentes de viação com vítimas<sup>29</sup>, 618 vítimas mortais, 2.302 feridos graves e 40.114 feridos leves.

Face a 2019, registaram-se, menos 2.975 acidentes (-8,0%), menos 70 vítimas mortais (-10,2%), menos 81 feridos graves (-3,4%) e menos 4.820 feridos leves (-10,7%). De salientar que a redução de 10,2% no número de vítimas mortais em Portugal correspondeu a uma redução de 5,6% no continente.

Quadro III.1. Sinistralidade em Portugal, 2022 vs 2021 e 2019

Continente e RA	AcV					VM					FG					FL				
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/19	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/19	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/19	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/19	Δ(%) 22/21
Continente	35 704	29 217	32 788	-8,2%	12,2%	626	532	591	-5,6%	11,1%	2 168	1 987	2 124	-2,0%	6,9%	43 183	34 194	38 446	-11,0%	12,4%
RA Açores	611	600	613	0,3%	2,2%	21	17	14	-33,3%	-17,6%	106	94	106	0,0%	12,8%	686	681	683	-0,4%	0,3%
RA Madeira	936	874	875	-6,5%	0,1%	41	12	13	-68,3%	8,3%	109	80	72	-33,9%	-10,0%	1 065	978	985	-7,5%	0,7%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>-8,0%</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>-10,2%</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>-3,4%</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>-10,7%</b>	<b>11,9%</b>

<sup>29</sup> Adiante designados apenas como acidentes, por simplificação de linguagem.

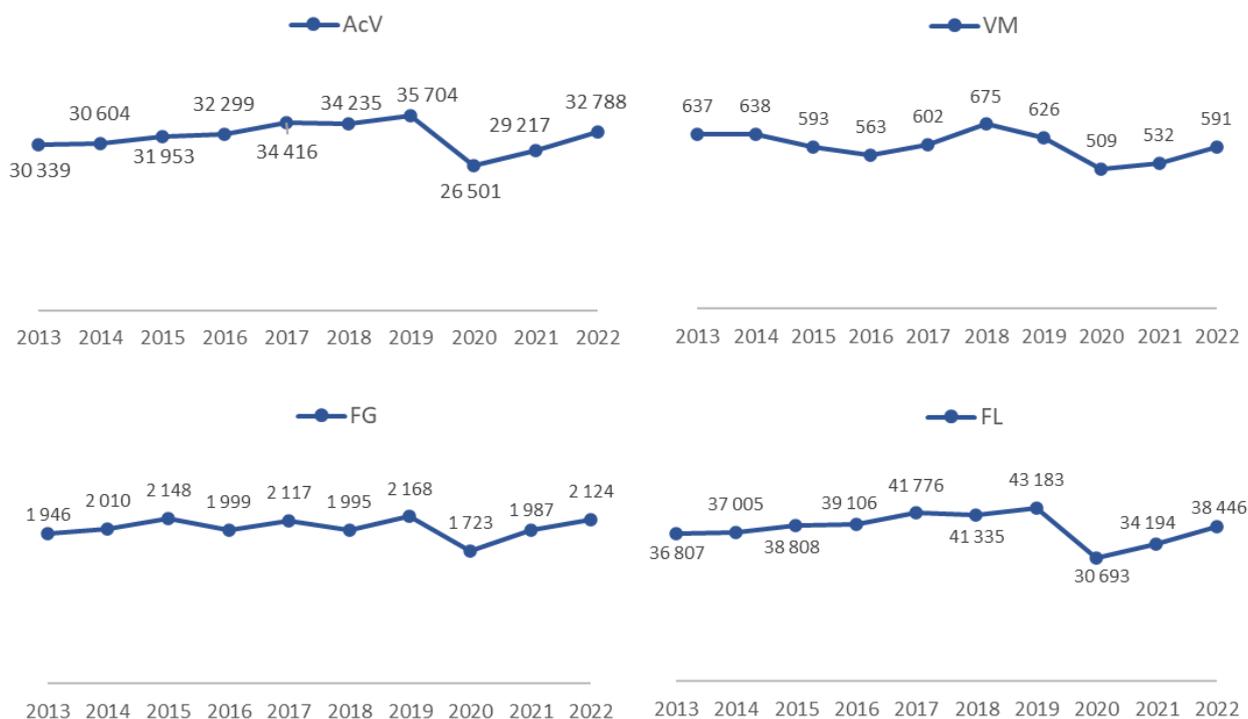
Comparativamente a 2021, registaram-se acréscimos em todos os principais indicadores: mais 3.585 acidentes com vítimas (+11,7%), mais 57 vítimas mortais (+10,2%), mais 141 feridos graves (+6,5%), bem como um aumento de 4.261 no número de feridos leves (+11,9%).

Face a 2021, o aumento dos acidentes foi mais expressivo no Continente (+12,2%), sendo que nas RA Açores e RA Madeira o aumento foi de 2,2% e 0,1%, respetivamente. De salientar que na RA Açores o número de vítimas mortais diminuiu (-17,6%, de 17 para 14 casos), ao passo que na RA Madeira registou-se mais uma vítima mortal e no continente mais 59 (+11,1%).

### III.1.1 Evolução da sinistralidade nos últimos 10 anos em Portugal Continental

Pode-se constatar que o aumento dos acidentes com vítimas em 2022 teve um efeito proporcional nas vítimas mortais, feridos graves e feridos leves.

Gráfico III.1. Evolução dos acidentes com vítimas e vítimas em Portugal Continental, entre 2013 e 2022



Entre 2013 e 2022 todos os indicadores de sinistralidade, excetuando as vítimas mortais (-7,2%, de 637 em 2013 para 591 em 2022), apresentaram aumentos em Portugal Continental: +8,1% acidentes com vítimas, +9,1% feridos graves e +4,5% feridos leves.

A comparação com o ano de 2019, ano que a Comissão Europeia considerou como o ano base de referência para efeitos da avaliação da evolução da sinistralidade rodoviária durante a presente década, critério que também foi adotado em Portugal na Estratégia [Visão Zero 2030](#)® revela reduções de -8,2% nos acidentes, -5,6% nas vítimas mortais, -2,0% nos feridos graves e -11,0% nos feridos leves.

Quadro III.2. Evolução da sinistralidade em Portugal Continental, 2013 a 2022

Ano	AcV	AcVM+AcFG	AcVM	Vítimas totais	VM	FG	FL	Índice de Gravidade
2013	30 339	2 202	585	39 390	637	1 946	36 807	2,10
2014	30 604	2 331	603	39 653	638	2 010	37 005	2,08
2015	31 953	2 374	554	41 549	593	2 148	38 808	1,86
2016	32 299	2 215	529	41 668	563	1 999	39 106	1,74
2017	34 416	2 408	578	44 495	602	2 117	41 776	1,75
2018	34 235	2 355	628	44 005	675	1 995	41 335	1,97
2019	35 704	2 421	573	45 977	626	2 168	43 183	1,75
2020	26 501	1 988	487	32 925	509	1 723	30 693	1,92
2021	29 217	2 242	503	36 713	532	1 987	34 194	1,82
2022	32 788	2 362	552	41 161	591	2 124	38 446	1,80

Face a 2021, no Continente, os aumentos verificados nas mesmas variáveis (+12,2% nos acidentes; +11,1% nas vítimas mortais; +6,9% de feridos graves; e +12,4% de feridos leves) sugerem estreita correlação com a subida da venda dos combustíveis, cuja variação no biénio é apresentada no Quadro III.4.

Quadro III.3. Taxas de variação anuais na sinistralidade em Portugal Continental, 2014 a 2022

Ano	AcV	AcVM+AcFG	AcVM	Vítimas totais	VM	FG	FL
2014	0,9%	5,9%	3,1%	0,7%	0,2%	3,3%	0,5%
2015	4,4%	1,8%	-8,1%	4,8%	-7,1%	6,9%	4,9%
2016	1,1%	-6,7%	-4,5%	0,3%	-5,1%	-6,9%	0,8%
2017	6,6%	8,7%	9,3%	6,8%	6,9%	5,9%	6,8%
2018	-0,5%	-2,2%	8,7%	-1,1%	12,1%	-5,8%	-1,1%
2019	4,3%	2,8%	-8,8%	4,5%	-7,3%	8,7%	4,5%
2020	-25,8%	-17,9%	-15,0%	-28,4%	-18,7%	-20,5%	-28,9%
2021	10,2%	12,8%	3,3%	11,5%	4,5%	15,3%	11,4%
2022	12,2%	5,4%	9,7%	12,1%	11,1%	6,9%	12,4%

### III.1.2 Venda de Combustível Rodoviário, 2021 vs 2020

A Direção Geral da Energia e Geologia (DGEG) disponibiliza dados sobre a venda de combustíveis rodoviários, o que permite obter uma perspetiva aproximada da evolução da circulação rodoviária.

Assim, verifica-se que as vendas de combustíveis para uso rodoviário aumentaram 5,3% em 2022, crescimento abaixo ao verificado no número de acidentes com vítimas: +11,7%.

Quadro III.4. Venda (ton) de combustível rodoviário em Portugal, por mês, taxas de variação homóloga 2022 vs 2021

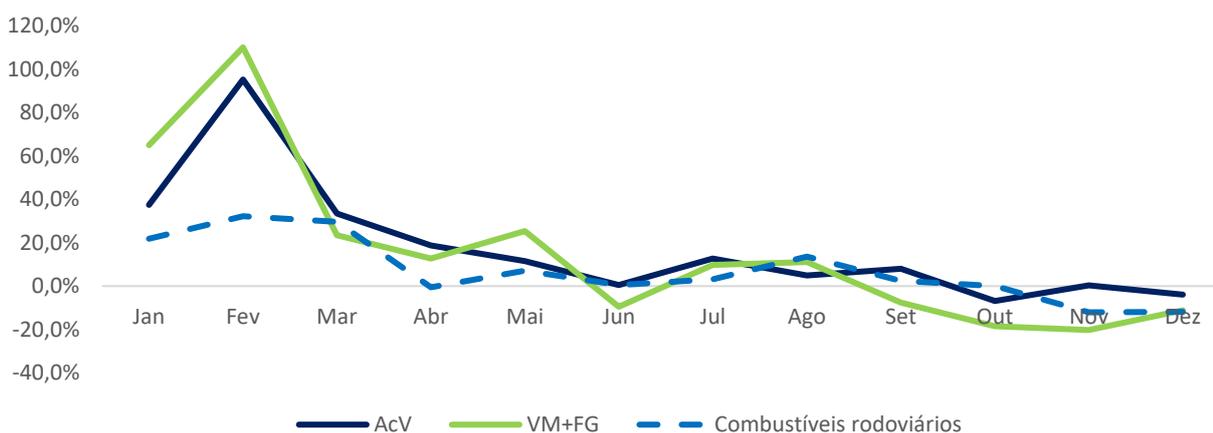
Tipo de Combustível	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Δ(%) 22/21
GPL Auto	28,7%	73,0%	55,5%	31,2%	19,1%	15,1%	16,4%	14,7%	11,6%	5,0%	-3,9%	-3,0%	17,8%
Gasolina IO98	14,8%	22,0%	2,3%	-20,7%	-11,4%	-24,5%	-13,8%	-0,5%	-9,4%	-13,3%	-19,7%	-13,2%	-8,7%
Gasolina IO95	34,6%	53,4%	45,2%	11,8%	11,3%	4,4%	10,6%	15,5%	10,6%	5,1%	-8,7%	-9,6%	11,7%
Gasóleo rodoviário (a)	19,4%	28,2%	27,0%	-3,0%	6,5%	-0,1%	1,6%	13,6%	0,7%	-0,9%	-12,7%	-12,4%	4,1%
<b>Total</b>	<b>21,8%</b>	<b>32,2%</b>	<b>29,7%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>7,1%</b>	<b>0,4%</b>	<b>3,1%</b>	<b>13,6%</b>	<b>2,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>-12,1%</b>	<b>-11,8%</b>	<b>5,3%</b>

(a) Inclui o gasóleo simples, o gasóleo especial e biodiesel incorporado.

Fonte: Direção Geral da Energia e Geologia (dados de 02 de outubro de 2023)

Conforme indicado pelos dados da DGEG, no período homólogo, fevereiro destacou-se com o aumento mais acentuado (+32,2%), registando aumentos de 73,0% em GPL Auto e de 53,4% em Gasolina IO95 vs 2021. Pelo contrário, novembro foi o mês em que se registou o maior decréscimo (-12,1%).

Gráfico III.2. Taxas de variação homóloga mensal de acidentes com vítimas, vítimas mortais + feridos graves e vendas de combustíveis rodoviários (ton), 2022 vs 2021



O gráfico ilustra as taxas de variação mensais em 2022 face a 2021 para as vendas de combustíveis rodoviários, acidentes com vítimas e vítimas mortais e feridos graves. Denota-se uma correlação entre a venda de combustível e o número de vítimas mortais e feridos graves.

## III.2 Acidentes com vítimas e Vítimas

### III.2.1 Sinistralidade por mês

A desagregação mensal da sinistralidade em 2022 mostrou o agravamento no 2º semestre do ano, padrão já reconhecido em anos anteriores e cuja elevada representatividade dos meses de Verão - julho, agosto e

setembro – é fator explicativo desta diferença entre semestres, entregando sazonalidade à sinistralidade rodoviária.

O mês de agosto exibiu a maior concentração de todas as vítimas: 12,3% das vítimas mortais, 11,0% dos feridos graves e 10,2% dos feridos leves. Em matéria de acidentes com vítimas, este efetivo mensal (9,8%), ombreou com julho (10,0%) a maior concentração destas frequências. Em contraciclo, e também à semelhança de anos anteriores, os meses do 1º trimestre (exceção janeiro de 2019: 9,9%) foram os que registaram o menor número de acidentes com vítimas e de toda a gravidade de vítimas, com valores abaixo da média mensal.

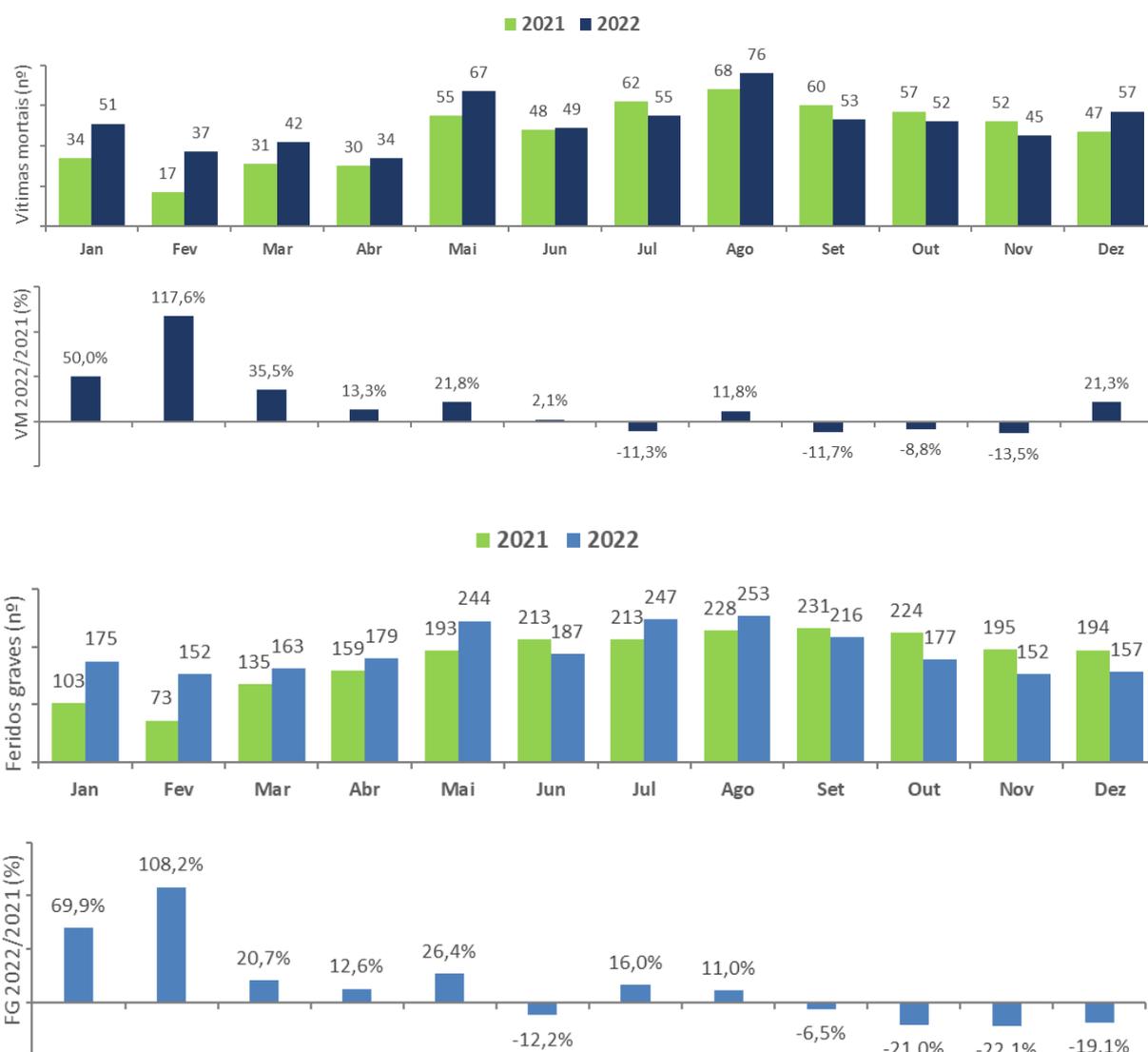
Quadro III.5. Sinistralidade em Portugal, por mês, 2022 vs 2021 e 2019

Mês	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Jan	2 953	1 698	2 334	37,5%	68	34	51	50,0%	155	103	175	69,9%	3 515	1 905	2 654	39,3%
Fev	2 470	1 184	2 311	95,2%	48	17	37	117,6%	140	73	152	108,2%	2 937	1 296	2 656	104,9%
Mar	2 998	1 844	2 460	33,4%	46	31	42	35,5%	202	135	163	20,7%	3 603	2 086	2 869	37,5%
Abr	2 791	2 229	2 648	18,8%	71	30	34	13,3%	175	159	179	12,6%	3 429	2 545	3 108	22,1%
Mai	3 219	2 782	3 101	11,5%	55	55	67	21,8%	211	193	244	26,4%	3 850	3 267	3 614	10,6%
Jun	2 978	2 863	2 876	0,5%	48	48	49	2,1%	211	213	187	-12,2%	3 613	3 344	3 391	1,4%
Jul	3 397	3 032	3 418	12,7%	49	62	55	-11,3%	221	213	247	16,0%	4 147	3 620	4 002	10,6%
Ago	3 448	3 185	3 342	4,9%	75	68	76	11,8%	297	228	253	11,0%	4 303	3 880	4 092	5,5%
Set	3 216	2 944	3 180	8,0%	65	60	53	-11,7%	226	231	216	-6,5%	3 887	3 454	3 718	7,6%
Out	3 445	3 259	3 035	-6,9%	56	57	52	-8,8%	189	224	177	-21,0%	4 095	3 797	3 524	-7,2%
Nov	3 203	2 879	2 888	0,3%	54	52	45	-13,5%	180	195	152	-22,1%	3 814	3 340	3 358	0,5%
Dez	3 133	2 792	2 683	-3,9%	53	47	57	21,3%	176	194	157	-19,1%	3 741	3 319	3 128	-5,8%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

Em contrapartida, no que respeitou às variações mensais entre os efetivos anuais 2022 vs 2021, foi no 1º semestre do ano que se registaram os maiores agravamentos em todos os parâmetros, sendo fevereiro o mês com maior variação. No entanto, este acréscimo disruptivo deverá ser analisado com reservas, pois o país em 2021 ainda lidava com o efeito pandémico e as conseqüentes alterações na mobilidade da população.

Assim, aferida a atipicidade do início de 2021 e a correlação com as variações exuberantes, a comparação com os meses homólogos de 2019, mostrou uma variabilidade mais homogênea durante o ano, com decréscimos muito significativos no 1º e 4º trimestre do ano, destacando-se em acidentes com vítimas (-21,0%) e feridos leves (-24,5%) o mês de janeiro, enquanto que, nas vítimas mais graves, foi durante os meses de abril (-52,1%) e março (-19,3%) que a redução foi mais robusta nas vítimas mortais e nos feridos graves, respetivamente.

Gráfico III.3. Vítimas mortais e feridos graves por mês, 2022 vs 2021



### III.2.2 Sinistralidade por dia da semana

O estudo da distribuição semanal mostrou, em 2022, a 6ª feira como o dia da semana de maior concentração de acidentes com vítimas (15,9%) e de feridos leves (15,7%). Ademais, este efetivo semanal revelou, em todos os anos em análise, pesos bastantes consideráveis em todos os parâmetros, facto que alude a evento padronizado.

Já nas vítimas mortais (19,1%) e feridos graves (18,4%), o domingo e o sábado foram os efetivos com maior proporção destas ocorrências, respetivamente. À semelhança dos anos anteriores, os fins de semana foram pautados por uma diminuição do número de acidentes com vítimas - em relação aos dias úteis - quando, e em contrapartida, a proporção de vítimas mortais e feridos graves foi majorada aos

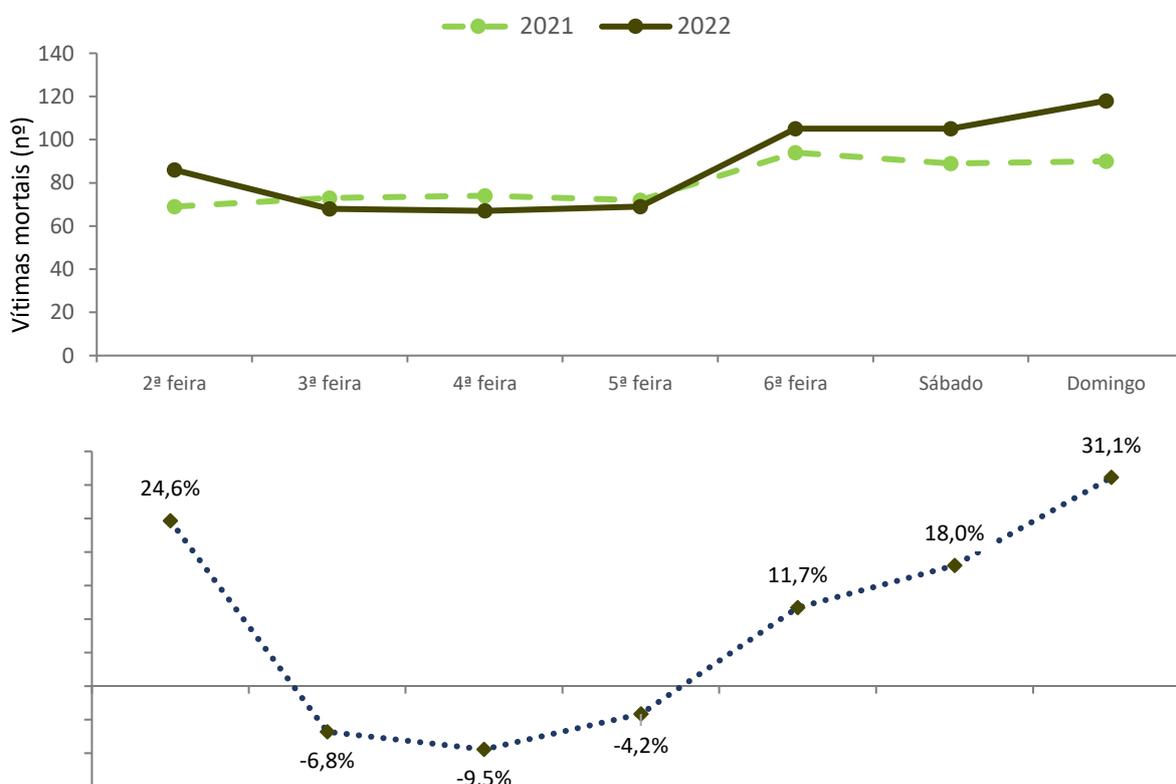
sábados e domingos. Este aumento do número de vítimas mortais e feridos graves foi constante na cronologia em análise, indiciando a padronização de uma estrutura na distribuição semanal da sinistralidade.

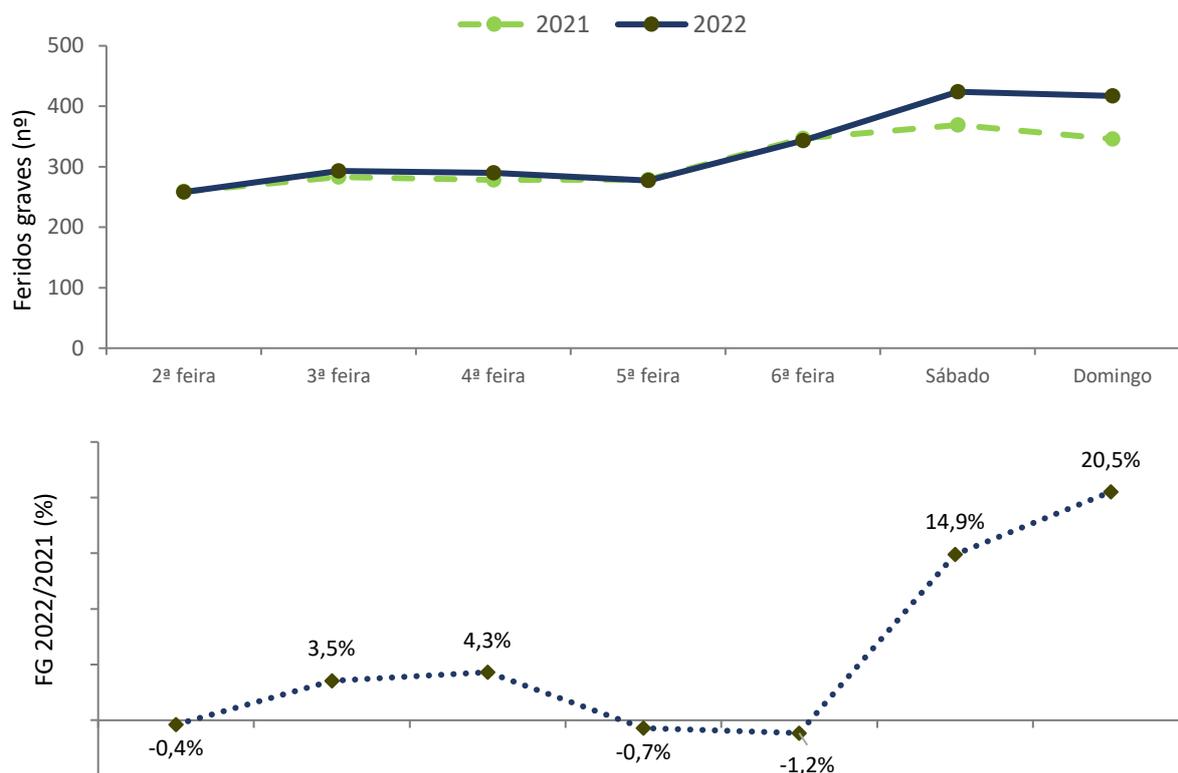
Quadro III.6. Sinistralidade em Portugal, por dias da semana, 2022 vs 2021 e 2019

Dia da semana	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
2ª feira	5 279	4 433	4 953	11,7%	91	69	86	24,6%	255	259	258	-0,4%	6 330	5 123	5 766	12,6%
3ª feira	5 388	4 463	4 847	8,6%	84	73	68	-6,8%	326	283	293	3,5%	6 452	5 195	5 627	8,3%
4ª feira	5 333	4 484	4 944	10,3%	98	74	67	-9,5%	284	278	290	4,3%	6 384	5 176	5 782	11,7%
5ª feira	5 593	4 422	4 906	10,9%	88	72	69	-4,2%	303	279	277	-0,7%	6 588	5 101	5 664	11,0%
6ª feira	5 789	5 006	5 434	8,5%	104	94	105	11,7%	365	347	343	-1,2%	6 901	5 790	6 306	8,9%
Sábado	5 274	4 113	4 879	18,6%	108	89	105	18,0%	441	369	424	14,9%	6 454	4 888	5 756	17,8%
Domingo	4 595	3 770	4 313	14,4%	115	90	118	31,1%	409	346	417	20,5%	5 825	4 580	5 213	13,8%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

Relativamente a variações anuais, o sábado registou o maior aumento de acidentes com vítimas e feridos leves (+18,6% e +17,8%, respetivamente). Já nas vítimas com maior gravidade, o domingo registou a maior variação de vítimas mortais (+31,1%) e de feridos graves (+20,5%), face a 2021.

Gráfico III.4. Vítimas mortais e feridos graves por dia da semana, 2022 vs 2021





Muito embora o aumento de acidentes e feridos leves, em 2022, ter sido transversal a todos os dias da semana, situação distinta foi observada nas vítimas mortais e nos feridos graves: 3ª feira (-6,8%), 4ª feira (-9,5%) e 5ª feira (-4,2%), para os primeiros e 2ª feira (-0,4%), 5ª feira (0,7%) e 6ª feira (-1,2%) para os segundos, registaram diminuição do número de vítimas, em contraciclo com a tendência geral.

### III.2.3 Sinistralidade por período horário

A análise à distribuição horária em 2022 mostrou que o período compreendido entre as 15 e as 21 horas foi lugar para 40,8% dos acidentes com vítimas, 36,7% das vítimas mortais, 42,7% dos feridos graves e 41,2% dos feridos leves. Este padrão distributivo foi igualmente observado nos restantes anos em análise, com proporções semelhantes, conferindo uma relação estatisticamente significativa entre o período do dia e o volume de ocorrências. No entanto, a gravidade dos acidentes noturnos (madrugada) foi consideravelmente superior à dos acidentes diurnos: em 2022, o período compreendido entre as 03 e as 06 da manhã registou a gravidade mais elevada do triénio (2,4% acidentes com vítimas e 6,3% das vítimas mortais com IG 4,8), muito em linha com os valores passados que evidenciaram grandezas semelhantes, porém com maior relevo.

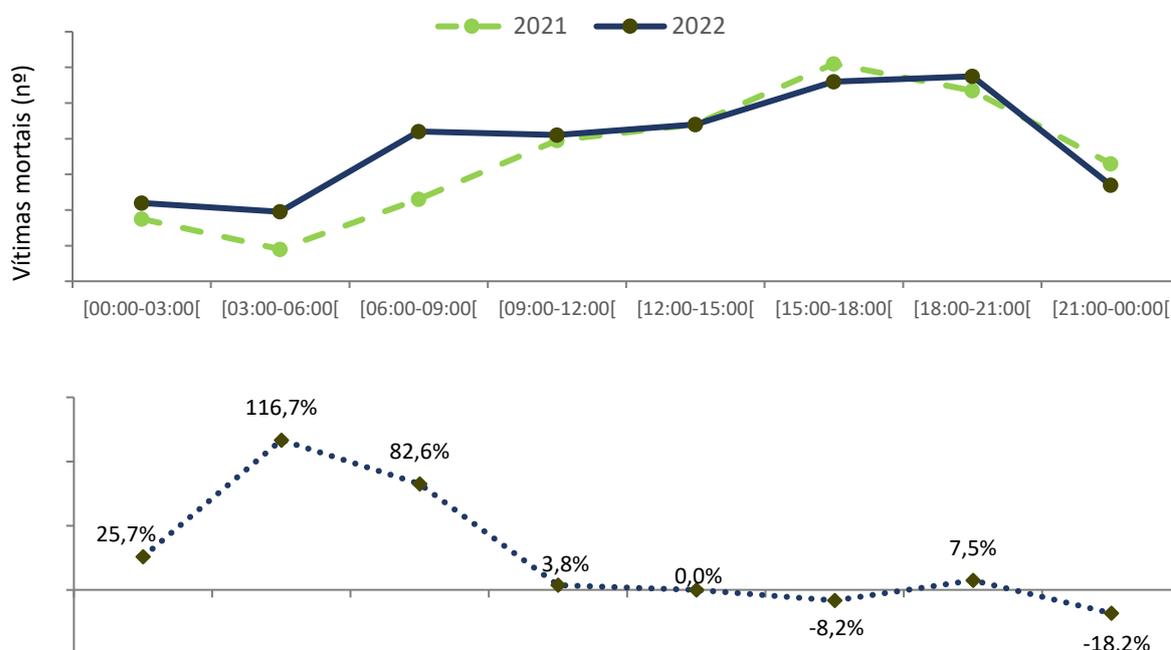
Quadro III.7. Sinistralidade em Portugal por período horário, 2022 vs 2021 e 2019

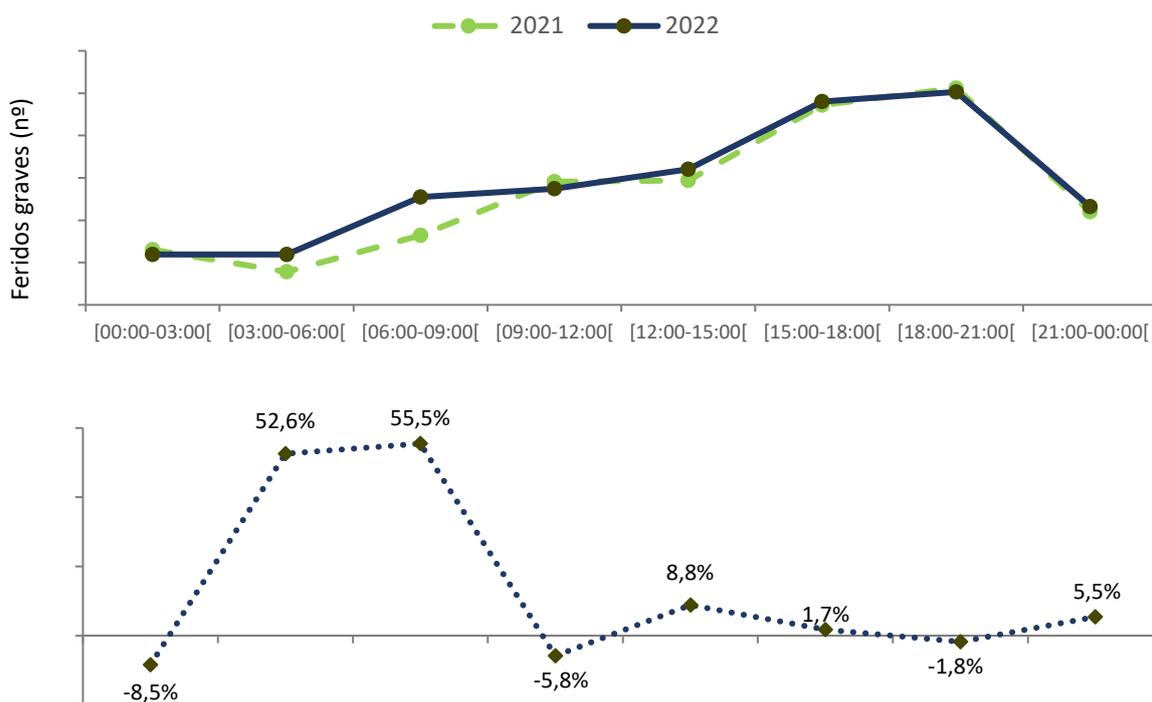
Período horário	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
[00:00-03:00[	1 387	1 001	1 232	23,1%	43	35	44	25,7%	155	130	119	-8,5%	1 656	1 222	1 467	20,0%
[03:00-06:00[	797	552	816	47,8%	26	18	39	116,7%	99	78	119	52,6%	937	639	939	46,9%
[06:00-09:00[	4 157	3 281	3 755	14,4%	57	46	84	82,6%	225	164	255	55,5%	4 975	3 911	4 401	12,5%
[09:00-12:00[	6 047	5 112	5 502	7,6%	83	79	82	3,8%	294	291	274	-5,8%	7 098	5 884	6 294	7,0%
[12:00-15:00[	6 561	5 679	6 181	8,8%	78	88	88	0,0%	326	294	320	8,8%	7 969	6 553	7 184	9,6%
[15:00-18:00[	7 745	6 529	7 159	9,6%	142	122	112	-8,2%	464	472	480	1,7%	9 561	7 696	8 498	10,4%
[18:00-21:00[	7 463	6 087	6 809	11,9%	181	107	115	7,5%	534	512	503	-1,8%	8 971	7 029	8 010	14,0%
[21:00-00:00[	3 094	2 450	2 822	15,2%	78	66	54	-18,2%	286	220	232	5,5%	3 767	2 919	3 321	13,8%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

Comparando a sinistralidade com a do ano anterior, verificou-se um aumento transversal a todos os agregados horários nos acidentes com vítimas e nos feridos leves, realçando o incremento de 47,8 % nos primeiros e de 46,9% nos segundos, entre as 03 e as 06 da manhã.

No que respeitou à sinistralidade grave, constatou-se uma diminuição significativa dos mortos entre as 21 e 24 horas (-18,2%) e, também, embora de menor dimensão, entre as 15 e as 18 horas (-8,2%).

Gráfico III.5. Vítimas mortais e feridos graves por período horário, 2022 vs 2021





Contudo, entre as 00 e as 09 horas, e em todos os períodos aí compreendidos, registaram-se variações bastante significativas: +116,7% entre as 03 e as 06 horas, +82,6% entre as 06 e as 09 horas e 25,7% entre as 00 e as 03 horas.

O aumento da mortalidade entre as 03 e as 06 horas não resultou, exclusivamente, das expectáveis taxas de variação elevadas pós pandemia, na medida em que o paralelismo com 2019 mostrou, também, um aumento bastante expressivo neste período horário (+50,0%), bem como no subsequente (47,4%). De igual modo, o desagravamento da mortalidade entre as 15 e as 00 horas foi também constatado (-29,9%).

Em matéria de feridos graves, a variação não foi homogênea em todos os períodos, revelando tendências distintas: aumento na madrugada e diminuições em diversos outros períodos, sendo as mais significativas aquelas ocorridas entre as 03 e as 06 horas (+52,6%) e entre as 06 e as 09 horas (55,5%).

### III.2.4 Sinistralidade por fatores atmosféricos

À semelhança dos anos anteriores, também, em 2022 a franca maioria dos acidentes e vítimas ocorreu com bom tempo: 83,0% dos acidentes com vítimas, 87,2% das vítimas mortais, 87,1% dos feridos graves e 82,8% dos feridos leves. O bom tempo e a chuva agregaram cerca de 99% de todas as ocorrências, constituindo os restantes fatores atmosféricos valores bastante residuais e, por conseguinte, pouco significativos.

O aumento da sinistralidade foi denominador comum às principais e maioritárias condições atmosféricas, alcançando maior expressividade com *Chuva* nos acidentes (+33,0%) e feridos (graves: 25,8% e leves: 31,0%) e superior variação com *Bom tempo* nas vítimas mortais: +9,8%.

Quadro III.8. Sinistralidade em Portugal por fatores atmosféricos, 2022 vs 2021 e 2019

Fatores atmosféricos	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Bom tempo	29 835	26 212	28 438	8,5%	593	491	539	9,8%	2 031	1 921	2 004	4,3%	35 778	30 471	33 199	9,0%
Chuva	7 055	4 201	5 587	33,0%	88	67	69	3,0%	313	221	278	25,8%	8 682	5 044	6 610	31,0%
Nevoeiro	234	176	164	-6,8%	3	2	6	200,0%	30	15	17	13,3%	302	215	206	-4,2%
Vento	30	21	33	57,1%	1	1	0	-100,0%	3	2	2	0,0%	29	25	36	44,0%
Neve	8	22	5	-77,3%	0	0	1	-	0	1	0	-100,0%	14	26	6	-76,9%
Fumo	5	1	4	300,0%	2	0	2	-	5	0	0	-	7	1	6	500,0%
Granizo	31	10	4	-60,0%	1	0	0	-	1	0	0	-	55	19	8	-57,9%
n.d.	53	48	41	-14,6%	0	0	1	-	0	1	1	0,0%	67	52	43	-17,3%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

n.d. – não definido

A pouca expressividade das condições atmosféricas mais adversas (nevoeiro, vento, neve, fumo e granizo) pede cautela na análise das variações anuais, pois quaisquer alterações impactariam consideravelmente nas respetivas taxas.

### III.2.5 Sinistralidade por luminosidade

No que tocau às condições de luminosidade, em 2022, 72,6% dos acidentes com vítimas, 61,3% das vítimas mortais, 63,1% dos feridos graves e 72,6% dos feridos leves ocorreram durante o *Dia*.

O período noturno, na qual se verificaram 24,0% dos acidentes com vítimas e 23,9% dos feridos leves, e em contraciclo com o diurno, viu a proporção de vítimas mortais (32,2%) e feridos graves (31,1%) aumentar em relação aos outros indicadores, configurando um cenário de acidentes com maior gravidade do que aquele exibido durante o *Dia*.

Quadro III.9. Sinistralidade em Portugal por luminosidade, 2022 vs 2021 e 2019

Luminosidade	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Dia	26 208	22 890	24 881	8,7%	406	366	379	3,6%	1 434	1 428	1 453	1,8%	31 690	26 701	29 130	9,1%
Noite	9 463	6 815	8 223	20,7%	256	173	199	15,0%	843	645	715	10,9%	11 350	7 961	9 581	20,3%
Aurora/Crepúsculo	1 559	979	1 172	19,7%	26	22	40	81,8%	105	88	134	52,3%	1 867	1 184	1 403	18,5%
n.d.	21	7	0	-100,0%	0	0	0	-	1	0	0	-	27	7	0	-100,0%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

n.d. – não definido

Comparativamente a 2021, o aumento relativo de vítimas mortais verificou-se, especialmente, em períodos de *aurora/crepúsculo* (+81,8%) ainda que, em valor absoluto, tenha sido durante a *noite* que ocorreu o maior acréscimo: +26 VM (15,0%). Em matéria de feridos graves, verificou-se o mesmo escalonamento das vítimas mortais.

### III.2.6 Sinistralidade por natureza do acidente

Em 2022, as colisões representaram 51,7% dos acidentes com vítimas e estiveram na origem de 41,1% das vítimas mortais, 43,3% dos feridos graves e de 56,4% dos feridos leves. No entanto, ainda que com pouco diferencial, foram os despistes que apresentaram maior número de vítimas mortais (41,9%). Os acidentes com origem em atropelamentos (13,7%) e despistes (34,6%) confirmaram, em 2022, a estrutura de maior gravidade destas ocorrências, estatisticamente justificada pelo aumento da representatividade em função do agravamento da lesão (atropelamentos: 17,0% VM e 11,5%FL; despistes: 41,9%VM e 32,1% FL).

Quadro III.10. Sinistralidade em Portugal por natureza do acidente, 2022 vs 2021 e 2019

Natureza	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Atropelamento	5 565	3 905	4 682	19,9%	134	96	105	9,4%	427	298	346	16,1%	5 513	3 836	4 597	19,8%
Colisão	19 518	16 193	17 722	9,4%	265	221	254	14,9%	1 012	952	996	4,6%	25 880	20 591	22 622	9,9%
Despiste	12 168	10 593	11 872	12,1%	289	244	259	6,1%	944	911	960	5,4%	13 541	11 426	12 895	12,9%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

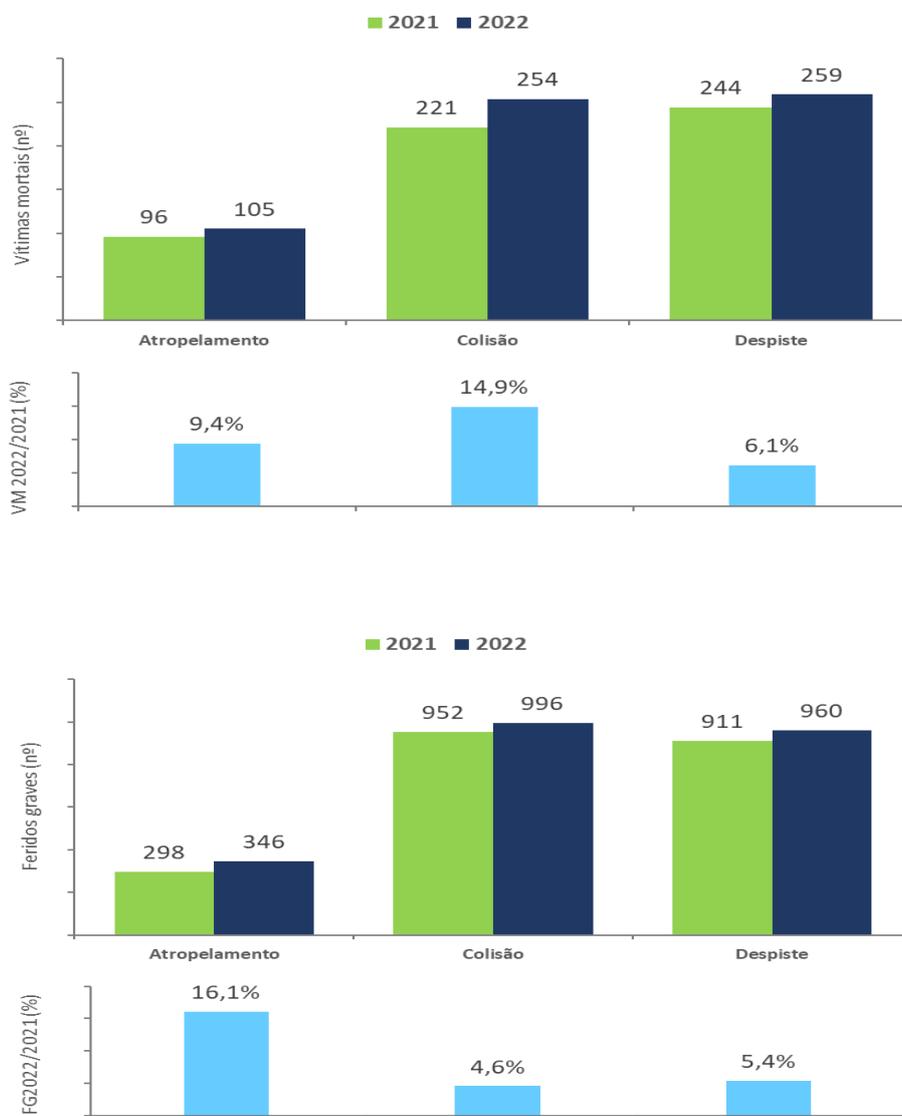
Face a 2021, os atropelamentos aumentaram 19,9%, a que corresponderam subidas menos expressivas de 9,4% nas vítimas mortais, mas variações análogas de 16,1% nos feridos graves nos feridos leves (+19,8%). Os despistes viram sua variação menos majorada na sinistralidade grave (VM: 6,1%; FG: 5,4%), face às grandezas exibidas nos acidentes (12,1%) e feridos leves (12,9%). Por sua vez, as colisões evidenciaram tendência distinta, ao registarem variações superiores nas vítimas mortais (+14,9%) que aquelas verificadas nos feridos (FG: 4,6% e FL: 9,9%) e nos acidentes (+9,4%).

Atentando ao paralelismo com 2019, o desagravamento expressivo dos atropelamentos em todos os parâmetros será de enfatizar, por comparação às variações mais modestas das colisões e dos despistes.

No paralelismo com 2021, foram verificadas tendências distintas, mostrando, por um lado, uma minoria de desagravamento em alguns subtipos de colisões e despistes, e por outro, um aumento da mortalidade, em termos absolutos e relativos, na maioria das restantes classificações, com particular relevo do *atropelamento com fuga* (+7 VM; 116,7%) da *colisão lateral com outro veículo em movimento* (+28 VM; +56,0%) e do *despiste com veículo imobilizado ou obstáculo* (+14 VM; 46,7%). Relativamente a 2019, e

igualmente em matéria de mortalidade, os sentidos das variações são mantidos, grosso modo, à exceção do desagravamento considerável do *atropelamento de peões* (-25,4%), da *colisão com outras situações* (-36,4%), da *colisão frontal* (-9,1%) do *despiste simples* (-10,9%).

Gráfico III.6. Vítimas mortais e feridos graves por natureza do acidente, 2022 vs 2021



Observando com maior detalhe a natureza do acidente, em 2022, verificou-se a manutenção da estrutura da sinistralidade, constituindo os *atropelamentos de peões* (86,7% dos atropelamentos), as *colisões frontais* (39,7% das colisões) e os *despistes simples* (40,9% dos despistes) os subtipos com mais registos mortais. De igual modo, a gravidade das *colisões frontais* (IG: 4,0) e dos *despistes com transposição do dispositivo de retenção lateral* (IG: 6,0) continuam a exibir os mais elevados índices de gravidade.

Quadro III.11. Sinistralidade em Portugal por natureza detalhada do acidente, 2022 vs 2021 e 2019

Natureza		AcV				VM				FG				FL			
		2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Atropelamento	Atropelamento com fuga	495	382	511	33,8%	11	6	13	116,7%	36	29	28	-3,4%	468	364	491	34,9%
	Atropelamento de animais	71	107	126	17,8%	1	0	1	-	0	4	5	25,0%	75	114	133	16,7%
	Atropelamento de peões	4 999	3 416	4 045	18,4%	122	90	91	1,1%	391	265	313	18,1%	4 970	3 358	3 973	18,3%
	<b>Total</b>	<b>5 565</b>	<b>3 905</b>	<b>4 682</b>	<b>19,9%</b>	<b>134</b>	<b>96</b>	<b>105</b>	<b>9,4%</b>	<b>427</b>	<b>298</b>	<b>346</b>	<b>16,1%</b>	<b>5 513</b>	<b>3 836</b>	<b>4 597</b>	<b>19,8%</b>
Colisão	Colisão choque em cadeia	723	548	594	8,4%	6	6	3	-50,0%	14	11	4	-63,6%	1 174	830	923	11,2%
	Colisão com fuga	631	588	641	9,0%	3	5	2	-60,0%	30	43	37	-14,0%	739	662	709	7,1%
	Colisão com outras situações	3 269	2 340	2 252	-3,8%	33	20	21	5,0%	136	117	95	-18,8%	4 214	2 858	2 750	-3,8%
	Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	1 067	1 044	1 285	23,1%	13	21	25	19,0%	57	64	79	23,4%	1 323	1 226	1 507	22,9%
	Colisão frontal	2 834	2 356	2 484	5,4%	110	90	100	11,1%	326	314	361	15,0%	4 271	3 422	3 655	6,8%
	Colisão lateral com outro veículo em movimento	6 714	5 852	6 618	13,1%	63	50	78	56,0%	298	281	293	4,3%	8 460	7 186	8 132	13,2%
	Colisão traseira com outro veículo em movimento	4 280	3 465	3 848	11,1%	37	29	25	-13,8%	151	122	127	4,1%	5 699	4 407	4 946	12,2%
	<b>Total</b>	<b>19 518</b>	<b>16 193</b>	<b>17 722</b>	<b>9,4%</b>	<b>265</b>	<b>221</b>	<b>254</b>	<b>14,9%</b>	<b>1 012</b>	<b>952</b>	<b>996</b>	<b>4,6%</b>	<b>25 880</b>	<b>20 591</b>	<b>22 622</b>	<b>9,9%</b>
Despiste	Despiste com capotamento	2 060	1 946	2 177	11,9%	105	77	75	-2,6%	225	245	217	-11,4%	2 554	2 286	2 535	10,9%
	Despiste com colisão com veículo imobil. ou obstáculo	1 193	1 240	1 454	17,3%	31	30	44	46,7%	106	132	144	9,1%	1 336	1 333	1 599	20,0%
	Despiste com dispositivo de retenção	570	422	454	7,6%	1	7	9	28,6%	21	26	27	3,8%	630	473	543	14,8%
	Despiste com fuga	101	109	98	-10,1%	0	0	1	-	19	5	4	-20,0%	111	120	116	-3,3%
	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	189	144	183	27,1%	13	20	11	-45,0%	18	20	33	65,0%	227	150	195	30,0%
	Despiste sem dispositivo de retenção	1 892	1 748	1 857	6,2%	20	17	13	-23,5%	100	72	86	19,4%	1 975	1 840	1 927	4,7%
	Despiste simples	6 163	4 984	5 649	13,3%	119	93	106	14,0%	455	411	449	9,2%	6 708	5 224	5 980	14,5%
	<b>Total</b>	<b>12 168</b>	<b>10 593</b>	<b>11 872</b>	<b>12,1%</b>	<b>289</b>	<b>244</b>	<b>259</b>	<b>6,1%</b>	<b>944</b>	<b>911</b>	<b>960</b>	<b>5,4%</b>	<b>13 541</b>	<b>11 426</b>	<b>12 895</b>	<b>12,9%</b>
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>	

### III.2.7 Sinistralidade por localização

Em 2022, a sinistralidade dentro das localidades<sup>30</sup> correspondeu a 78,5% com vítimas, 53,9% das vítimas mortais, 64,7% dos feridos graves e 76,6% dos feridos leves. Muito embora minoritária em todos os parâmetros, a localização *fora das localidades* exibiu uma representatividade superior nas vítimas mortais (46,1%) que aquelas verificadas nos acidentes (21,5%) e feridos (FG: 35,3% e FL: 23,4%), configurando um

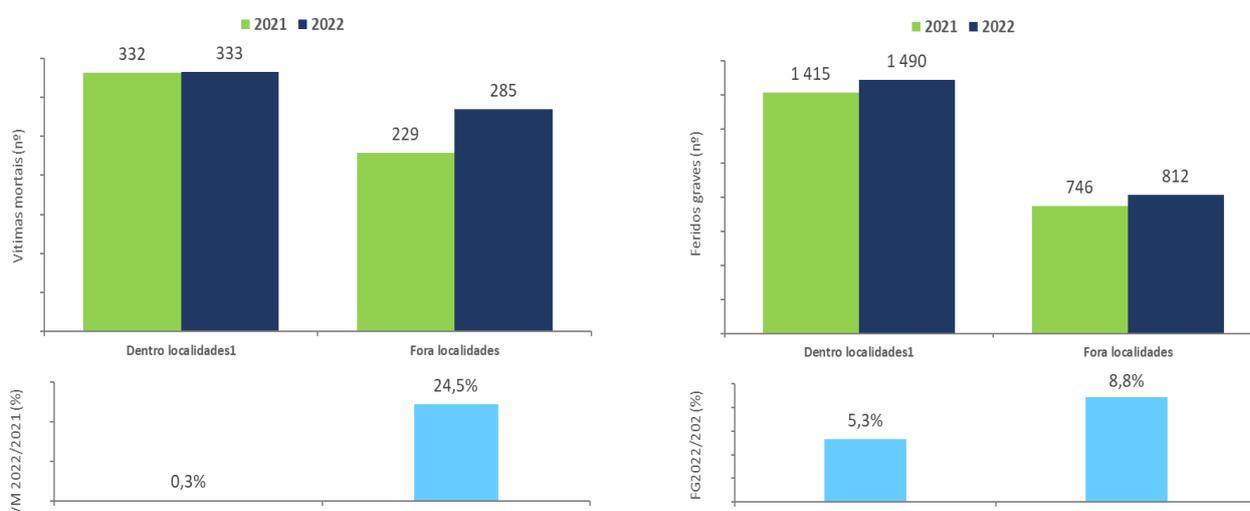
<sup>30</sup> Zona delimitada pelos sinais de Trânsito que identificam e fixam o início e fim das localidades para, a partir do local em que estão colocados, comecem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas. Dentro das localidades abrange não só arruamentos, mas também Estradas Nacionais (EN) e Estradas Municipais (EM) que atravessam localidades, e nem todas correspondem ao ambiente efetivo de rodovia urbana, uma vez que há sinais de localidade, que são colocados a uma distância considerável do efetivo início da zona urbanizada.

cenário de ocorrências com maior gravidade (IG: 3,9) do que aquele observado *dentro das localidades* (IG: 1,2).

Quadro III.12. Sinistralidade em Portugal por localização, 2022 vs 2021 e 2019

Localização	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dentro localidades	29 438	24 466	26 893	9,9%	394	332	333	0,3%	1 559	1 415	1 490	5,3%	34 669	28 043	30 727	9,6%
Fora localidades	7 813	6 225	7 383	18,6%	294	229	285	24,5%	824	746	812	8,8%	10 265	7 810	9 387	20,2%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

Gráfico III.7. Vítimas mortais e feridos graves por localização, 2022 vs 2021 e 2019



Relativamente ao ano anterior, verificaram-se aumentos substanciais de todos os indicadores na localização *fora das localidades*, com expressões consideráveis nos mortos (+24,5%) e nos feridos leves (+20,2%), sendo que a variação ocorrida *dentro das localidades* foi pautada por acréscimos menos acentuados, especialmente nas vítimas mortais (+0,3%). Face a 2019, constatou-se que o decréscimo de todos os parâmetros, em ambas as localizações, não ocorreu com a mesma intensidade, obtendo maior notoriedade *dentro das localidades*.

### III.2.8 Sinistralidade por tipo de via

No que respeitou à desagregação por tipo de via, os arruamentos registaram 63,0% dos acidentes com vítimas, 37,4% das vítimas mortais, 47,2% dos feridos graves e 60,6% dos feridos leves, constituindo o tipo de via mais frequente na sinistralidade. Com exceção dos arruamentos e das estradas regionais, todas as tipologias viárias exibiram maiores representatividades nas vítimas mortais face aos pesos dos acidentes com vítimas, com especial destaque para as estradas nacionais, onde ocorreram 29,1% das vítimas mortais,

proporção superior à verificada nos acidentes com vítimas (18,3%), o que configura um cenário menos frequente, mas com mais gravidade. Ainda no que atendeu à gravidade, os Itinerários Principais exibiram o IGR (5,7) mais elevado, à semelhança de 2021 e 2019.

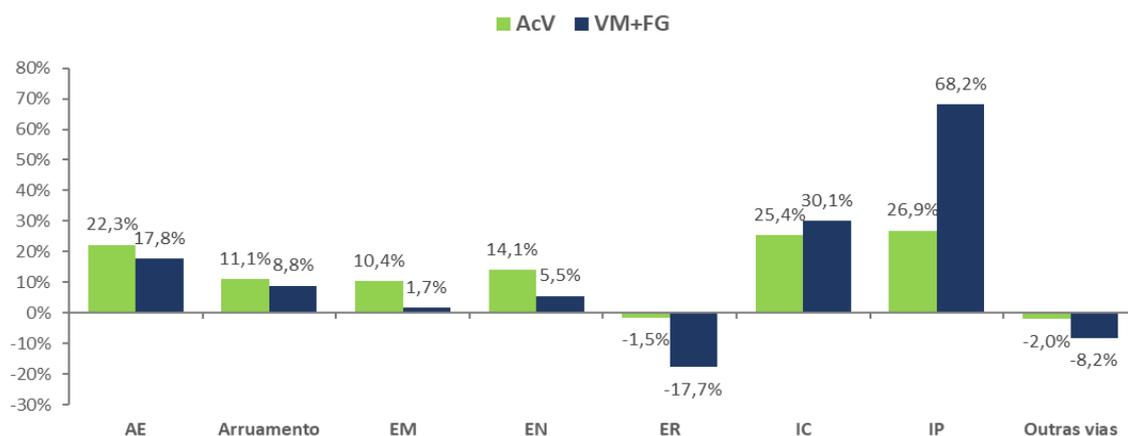
Quadro III.13. Sinistralidade em Portugal por tipo de via, 2022 vs 2021 e 2019

Tipo de via	AcV				VM				FG				FL				IGR		
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022
AE	2 146	1 555	1 901	22,3%	67	44	57	29,5%	168	141	161	14,2%	3 084	2 093	2 674	27,8%	3,1	2,8	3,0
Arruamento	24 298	19 450	21 609	11,1%	295	210	231	10,0%	1 204	1 000	1 086	8,6%	28 157	21 992	24 301	10,5%	1,2	1,1	1,1
EM	1 335	1 132	1 250	10,4%	40	43	46	7,0%	157	138	138	0,0%	1 609	1 321	1 405	6,4%	3,0	3,8	3,7
EN	6 372	5 485	6 258	14,1%	180	173	180	4,0%	549	585	620	6,0%	8 241	6 770	7 785	15,0%	2,8	3,2	2,9
ER	361	453	446	-1,5%	10	9	7	-22,2%	32	70	58	-17,1%	468	528	536	1,5%	2,8	2,0	1,6
IC	966	702	880	25,4%	31	28	40	42,9%	82	65	81	24,6%	1 265	927	1 157	24,8%	3,2	4,0	4,5
IP	263	193	245	26,9%	19	9	14	55,6%	26	13	23	76,9%	349	272	328	20,6%	7,2	4,7	5,7
Outras vias	1 510	1 721	1 687	-2,0%	46	45	43	-4,4%	165	149	135	-9,4%	1 761	1 950	1 928	-1,1%	3,0	2,6	2,5
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>

\*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Em 2022, o aumento da sinistralidade foi transversal a todos os tipos de via, com exceção das estradas regionais e das outras vias, onde se verificou um ligeiro decréscimo na maioria dos parâmetros. As variações foram mais expressivas nos itinerários principais (+26,9%), itinerários complementares (+25,4%) e autoestradas (+22,3%), em matéria de acidentes, mas também em todo o espectro de vítimas, com particular nota no aumento de mortalidade e dos ferimentos graves, face a 2021: +68,2%, +30,1% e +17,8%, respetivamente. No entanto, a frequência e a gravidade não regressaram ao nível pré-pandémico (2019), cujas taxas de variação foram, maioritariamente, favoráveis a 2022, com exceção das estradas municipais (VM: +15,0%) e dos itinerários complementares (VM: +29,0%).

Gráfico III.8. Taxa de variação de acidentes com vítimas e vítimas mortais + feridos graves, por tipo de via, 2022 vs 2021



### III.2.9 Sinistralidade por distrito e região autónoma

Em 2022, e à semelhança do histórico em análise, os distritos de Lisboa e Porto continuaram a registar o maior número de acidentes (19,9% e 16,7%), feridos graves (12,3% e 9,6%) e feridos leves (19,8% e 16,8%). No que respeitou à mortalidade, o distrito de Lisboa exibiu o maior número destes registos (12,1%) e Setúbal foi o 2º distrito com mais vítimas mortais (8,9%).

Quadro III.14. Sinistralidade em Portugal por distrito e R.A., 2022 vs 2021 e 2019

Distrito	AcV				VM				FG				FL			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Aveiro	2 815	2 387	2 646	10,9%	42	43	40	-7,0%	135	147	170	15,6%	3 362	2 762	3 127	13,2%
Beja	468	393	455	15,8%	37	19	22	15,8%	68	78	63	-19,2%	566	451	527	16,9%
Braga	3 180	2 767	2 995	8,2%	45	45	42	-6,7%	153	173	128	-26,0%	3 988	3 321	3 618	8,9%
Bragança	412	339	377	11,2%	8	15	11	-26,7%	48	45	51	13,3%	488	363	433	19,3%
C. Branco	527	468	517	10,5%	14	11	14	27,3%	66	63	42	-33,3%	628	524	611	16,6%
Coimbra	1 624	1 417	1 652	16,6%	40	21	34	61,9%	79	76	93	22,4%	1 952	1 654	1 931	16,7%
Évora	444	391	441	12,8%	17	13	19	46,2%	71	54	53	-1,9%	545	443	500	12,9%
Faro	2 154	1 688	2 035	20,6%	44	36	45	25,0%	214	165	167	1,2%	2 449	1 827	2 289	25,3%
Guarda	433	357	420	17,6%	19	9	12	33,3%	58	31	55	77,4%	509	400	497	24,3%
Leiria	1 822	1 448	1 626	12,3%	45	41	43	4,9%	123	125	112	-10,4%	2 132	1 671	1 908	14,2%
Lisboa	8 232	6 245	6 835	9,4%	76	86	75	-12,8%	337	287	282	-1,7%	9 820	7 219	7 936	9,9%
Portalegre	303	281	284	1,1%	17	9	13	44,4%	52	50	59	18,0%	365	294	314	6,8%
Porto	6 245	5 119	5 719	11,7%	79	51	54	5,9%	205	154	221	43,5%	7 738	6 164	6 726	9,1%
Santarém	1 612	1 319	1 459	10,6%	41	34	37	8,8%	211	185	221	19,5%	1 953	1 535	1 693	10,3%
Setúbal	2 605	2 259	2 526	11,8%	32	45	55	22,2%	159	157	200	27,4%	3 183	2 724	2 987	9,7%
V. Castelo	859	680	829	21,9%	18	23	18	-21,7%	53	69	64	-7,2%	1 038	799	1 007	26,0%
Vila Real	654	558	665	19,2%	14	12	22	83,3%	46	47	56	19,1%	863	683	808	18,3%
Viseu	1 315	1 101	1 307	18,7%	38	19	35	84,2%	90	81	87	7,4%	1 604	1 360	1 534	12,8%
RA Açores	611	600	613	2,2%	21	17	14	-17,6%	106	94	106	12,8%	686	681	683	0,3%
RA Madeira	936	874	875	0,1%	41	12	13	8,3%	109	80	72	-10,0%	1 065	978	985	0,7%
<b>Total</b>	<b>37 251</b>	<b>30 691</b>	<b>34 276</b>	<b>11,7%</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>

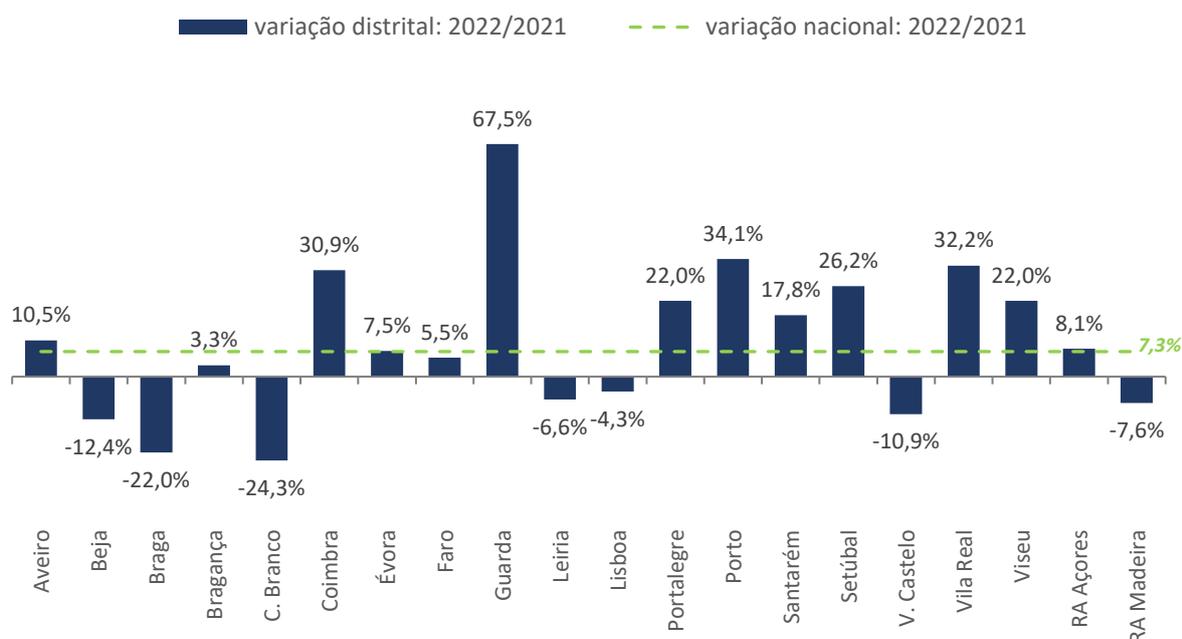
O distrito do Porto, embora bastante representativo (8,7%), tem vindo a desagravar as suas ocorrências, com base na manutenção do peso nos acidentes (cerca de 17%/ano) e na diminuição relativa do número de mortos (11,5% em 2019; 9,1% em 2021 e 8,7% em 2022) face ao total nacional. No entanto, o número de feridos graves aumentou 43,5%, em claro contraciclo com a quebra no número de vítimas mortais.

Em matéria de acidentes com vítimas, em 2022, assistiu-se a um aumento generalizado de ocorrências, destacando-se os distritos de Viana do Castelo (+ 21,9%) e Faro (+ 20,6%), com maiores variações face a 2021. Com variações pouco expressivas, a região autónoma da Madeira registou um residual incremento de 0,1% e os Açores (+2,2%), bem como Portalegre (+1,1%), valores bem abaixo da média nacional.

Já no que respeitou a vítimas, o incremento da sinistralidade grave, designadamente vítimas mortais e feridos graves, não ocorreu em todos os distritos, reservando diminuições bastante significativas em Castelo

Branco (-24,3%) e Braga (-22,0%) e mais ligeiras em Beja (-12,4%), Viana do Castelo (-10,9%), região autónoma da Madeira (-7,6%), Leiria (-6,6%) e Lisboa (-4,3%). Inversamente, nos restantes distritos registou-se um recrudescimento, com as variações mais elevadas registadas na Guarda (+67,5%), Porto (+34,1%), Vila Real (+32,2%) e Coimbra (+30,9%).

Gráfico III.9. Taxa de variação de vítimas mortais + feridos graves, por distrito e R.A., 2022 vs 2021



### III.3 Veículos intervenientes em acidentes com vítimas

#### III.3.1 Veículos intervenientes em acidentes, por categoria

No ano 2022, 55.434 veículos intervieram em acidentes com vítimas. Deste facto resultou um aumento de 10,5% em relação a 2021, embora tenha havido uma diminuição de 8,8% em relação a 2019.

Os automóveis ligeiros representaram 72,0% do total de veículos envolvidos em acidentes com vítimas, seguidos pelas "duas rodas a motor" (motociclos e ciclomotores) com 18,1%.

Quadro III.15. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal, por NUTSI e categoria de veículo, 2022 vs 2021 e 2019

NUTS I e categoria de veículo	Veículos intervenientes						
	2019	2021	2022	2022 (%)	Δ(%) 22/21	Δ(%) 22/19	
<b>Continente</b>	<b>58 300</b>	<b>47 796</b>	<b>53 046</b>	<b>100%</b>	<b>11,0%</b>	<b>-9,0%</b>	
Veículo ligeiro	43 934	34 426	38 290	72,2%	11,2%	-12,8%	
Veículo pesado	1 620	1 294	1 453	2,7%	12,3%	-10,3%	
Ciclomotor	2 378	1 834	1 797	3,4%	-2,0%	-24,4%	
Motociclo cilindrada <= 125cc	4 155	3 959	4 536	8,6%	14,6%	9,2%	
Motociclo cilindrada > 125cc	2 946	2 736	3 139	5,9%	14,7%	6,6%	
Velocípede	2 344	2 756	2 995	5,6%	8,7%	27,8%	
Quadriciclo	326	251	291	0,5%	15,9%	-10,7%	
Triciclo	47	22	43	0,1%	95,5%	-8,5%	
Veículo agrícola	212	194	167	0,3%	-13,9%	-21,2%	
Outros*	338	324	335	0,6%	3,4%	-0,9%	
<b>R. A. Açores</b>	<b>961</b>	<b>964</b>	<b>962</b>	<b>100%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,1%</b>	
Veículo ligeiro	719	696	711	73,9%	2,2%	-1,1%	
Veículo pesado	15	23	15	1,6%	-34,8%	0,0%	
Ciclomotor	78	70	72	7,5%	2,9%	-7,7%	
Motociclo cilindrada <= 125cc	56	69	62	6,4%	-10,1%	10,7%	
Motociclo cilindrada > 125cc	32	35	38	4,0%	8,6%	18,8%	
Velocípede	44	32	34	3,5%	6,3%	-22,7%	
Quadriciclo	11	21	16	1,7%	-23,8%	45,5%	
Triciclo	0	1	1	0,1%	0,0%	-	
Veículo agrícola	4	14	11	1,1%	-21,4%	175,0%	
Outros*	2	3	2	0,2%	-33,3%	0,0%	
<b>R. A. Madeira</b>	<b>1 511</b>	<b>1 425</b>	<b>1 426</b>	<b>100%</b>	<b>0,1%</b>	<b>-5,6%</b>	
Veículo ligeiro	1 012	916	922	64,7%	0,7%	-8,9%	
Veículo pesado	44	42	44	3,1%	4,8%	0,0%	
Ciclomotor	50	41	30	2,1%	-26,8%	-40,0%	
Motociclo cilindrada <= 125cc	240	242	270	18,9%	11,6%	12,5%	
Motociclo cilindrada > 125cc	109	123	110	7,7%	-10,6%	0,9%	
Velocípede	43	49	45	3,2%	-8,2%	4,7%	
Quadriciclo	10	12	4	0,3%	-66,7%	-60,0%	
Triciclo	0	0	1	0,1%	-	-	
Veículo agrícola	0	0	0	0,0%	-	-	
Outros*	3	0	0	0,0%	-	-100,0%	
<b>Total</b>	<b>60 772</b>	<b>50 185</b>	<b>55 434</b>	<b>-</b>	<b>10,5%</b>	<b>-8,8%</b>	

\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

### III.3.1 Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a natureza do acidente

Durante o ano de 2022 registaram-se 4.845 veículos envolvidos em atropelamentos, 37.813 em colisões e 12.776 em despistes, correspondendo a 8,7%, 68,2% e 23,0% dos veículos, respetivamente.

Quadro III.16. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal por categoria e natureza do acidente, 2022 vs 2021 e 2019

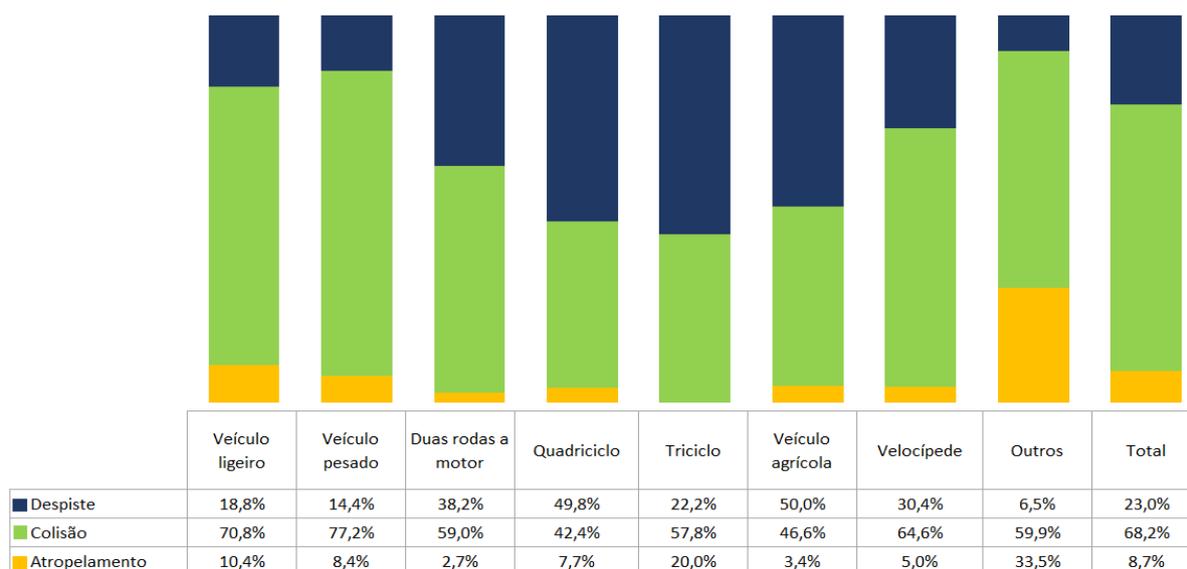
Categoria veículo e natureza		Atropelamento				Colisão				Despiste				Total de veículos			
		2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Veículo Ligeiro	Passageiros	3 999	2 818	3 342	18,6%	26 869	21 077	23 300	10,5%	6 460	5 472	6 244	14,1%	37 328	29 367	32 886	12,0%
	Mercadorias	822	551	671	21,8%	5 528	4 522	4 691	3,7%	1 376	1 100	1 182	7,5%	7 726	6 173	6 544	6,0%
	Outros	35	30	30	0,0%	322	267	260	-2,6%	94	79	73	-7,6%	451	376	363	-3,5%
	n.d.	108	88	94	6,8%	39	27	30	11,1%	13	7	6	-14,3%	160	122	130	6,6%
	<b>Total</b>	<b>4 964</b>	<b>3 487</b>	<b>4 137</b>	<b>18,6%</b>	<b>32 758</b>	<b>25 893</b>	<b>28 281</b>	<b>9,2%</b>	<b>7 943</b>	<b>6 658</b>	<b>7 505</b>	<b>12,7%</b>	<b>45 665</b>	<b>36 038</b>	<b>39 923</b>	<b>10,8%</b>
Veículo Pesado	Passageiros	104	53	69	30,2%	364	288	359	24,7%	26	18	27	50,0%	494	359	455	26,7%
	Mercadorias	50	25	38	52,0%	590	473	476	0,6%	131	109	113	3,7%	771	607	627	3,3%
	Outros	21	16	20	25,0%	314	305	331	8,5%	75	69	76	10,1%	410	390	427	9,5%
	n.d.	3	0	0	-	1	3	2	-33,3%	0	0	1	-	4	3	3	0,0%
	<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>94</b>	<b>127</b>	<b>0,351</b>	<b>1 269</b>	<b>1 069</b>	<b>1 168</b>	<b>9,3%</b>	<b>232</b>	<b>196</b>	<b>217</b>	<b>10,7%</b>	<b>1 679</b>	<b>1 359</b>	<b>1 512</b>	<b>11,3%</b>
Ciclomotor	73	32	40	25,0%	1 399	1 024	1 034	1,0%	1 034	889	825	-7,2%	2 506	1 945	1 899	-2,4%	
Motociclo cilindrada <= 125cc	136	124	150	21,0%	2 694	2 587	2 930	13,3%	1 621	1 559	1 788	14,7%	4 451	4 270	4 868	14,0%	
Motociclo cilindrada > 125cc	93	67	84	25,4%	1 898	1 728	1 971	14,1%	1 096	1 099	1 232	12,1%	3 087	2 894	3 287	13,6%	
Velocípede	139	117	155	32,5%	1 612	1 892	1 986	5,0%	680	828	933	12,7%	2 431	2 837	3 074	8,4%	
Quadriciclo	15	11	24	118,2%	125	122	132	8,2%	207	151	155	2,6%	347	284	311	9,5%	
Triciclo	10	0	9	-	23	10	26	160,0%	14	13	10	-23,1%	47	23	45	95,7%	
Veículo agrícola	10	9	6	-33,3%	113	96	83	-13,5%	93	103	89	-13,6%	216	208	178	-14,4%	
Outros*	123	97	113	16,5%	193	200	202	1,0%	27	30	22	-26,7%	343	327	337	3,1%	
<b>Total</b>	<b>5 741</b>	<b>4 038</b>	<b>4 845</b>	<b>20,0%</b>	<b>42 084</b>	<b>34 621</b>	<b>37 813</b>	<b>9,2%</b>	<b>12 947</b>	<b>11 526</b>	<b>12 776</b>	<b>10,8%</b>	<b>60 772</b>	<b>50 185</b>	<b>55 434</b>	<b>10,5%</b>	

n.d. – não definido/desconhecido

\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

O gráfico seguinte oferece uma visão mais clara da distribuição dos veículos envolvidos por tipo de acidentes com vítimas em Portugal.

Gráfico III.10. Distribuição de veículos intervenientes em acidentes com vítimas por categoria e natureza em 2022



No contexto dos automóveis ligeiros, 70,8% foram intervenientes em colisões, 18,8% em despistes e 10,4% em atropelamentos. Quanto aos veículos pesados, registaram-se distribuições aproximadas, 77,2%

estiveram envolvidos em colisões, 14,4% em despistes e 8,4% em atropelamentos. No âmbito das "duas rodas a motor", 59,0% foram intervenientes em colisões, 38,2% em despistes e 2,7% em atropelamentos. No que toca aos velocípedes, 64,6% estiveram envolvidos em colisões, 30,4% em despistes e 5,0% em atropelamentos.

### III.3.2 Veículos intervenientes em acidentes, por categoria, segundo a idade do veículo

Em 2022, 19,0% dos veículos intervenientes em acidentes com vítimas tinham até 4 anos de idade. Por outro lado, veículos com 20 ou mais anos representaram 26,6% do total em 2022, percentagem em linha com o valor de 2021 (25,5%).

No caso dos automóveis ligeiros intervenientes em acidentes com vítimas, o escalão entre os 15 e os 19 anos de idade do veículo abrangeu 19,0% dos veículos intervenientes, enquanto os de 20 ou mais anos representaram 30,7%.

Tanto nos automóveis pesados como nos motociclos, observou-se expressão significativa no escalão até 4 anos de idade face à totalidade dos veículos destas categorias: 25,4% do total no caso dos automóveis pesados, 44,3% do total no caso de motociclos de cilindrada até 125 cc, bem como 33,3% quando a cilindrada era superior a 125 cc.

Por fim, nos ciclomotores e nos veículos agrícolas intervenientes em acidentes com vítimas, verifica-se expressão significativa do escalão dos 20 ou mais anos de idade, 40,7% e 46,6%, respetivamente.

Quadro III.17. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal, por categoria e idade do veículo, 2022, 2021 e 2019

Categoria e idade do veículo	≤ 4 anos			5 a 9 anos			10 a 14 anos			15 a 19 anos		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Veículo ligeiro	7 963	5 890	6 081	7 072	5 711	7 043	9 078	6 537	6 714	9 960	7 087	7 580
Veículo pesado	325	273	384	342	257	325	423	324	283	322	271	261
Ciclomotor	464	352	319	311	245	256	669	463	295	205	159	251
Motociclo cilindrada ≤ 125cc	2 057	2 041	2 155	1 211	1 037	1 288	500	626	714	229	176	234
Motociclo cilindrada > 125cc	1 007	972	1 093	405	423	539	483	385	347	472	425	483
Velocípede	207	306	377	57	55	50	11	22	23	14	6	3
Quadriciclo	55	51	45	54	32	34	144	87	81	76	73	89
Triciclo	22	4	9	10	6	23	8	4	6	3	0	5
Veículo agrícola	55	57	48	20	21	10	20	13	19	35	19	17
Outros*	48	41	28	8	12	9	2	3	4	3	0	0
<b>Total</b>	<b>12 203</b>	<b>9 987</b>	<b>10 539</b>	<b>9 490</b>	<b>7 799</b>	<b>9 577</b>	<b>11 338</b>	<b>8 464</b>	<b>8 486</b>	<b>11 319</b>	<b>8 216</b>	<b>8 923</b>

Categoria e idade do veículo	20 a 24 anos			>= 25 anos			n.d.			Total		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Veículo ligeiro	7 697	7 073	7 643	3 408	3 530	4 619	487	210	243	45 665	36 038	39 923
Veículo pesado	169	152	168	74	78	84	24	4	7	1 679	1 359	1 512
Ciclomotor	281	205	190	559	514	582	17	7	6	2 506	1 945	1 899
Motociclo cilindrada <= 125cc	232	179	196	206	193	269	16	18	12	4 451	4 270	4 868
Motociclo cilindrada > 125cc	420	392	457	285	287	361	15	10	7	3 087	2 894	3 287
Velocípede	3	22	17	5	4	7	2 134	2 422	2 597	2 431	2 837	3 074
Quadriciclo	18	34	51	0	7	10	0	0	1	347	284	311
Triciclo	2	5	0	1	3	2	1	1	0	47	23	45
Veículo agrícola	22	26	22	60	71	61	4	1	1	216	208	178
Outros*	3	2	4	2	4	4	277	265	288	343	327	337
<b>Total</b>	<b>8 847</b>	<b>8 090</b>	<b>8 748</b>	<b>4 600</b>	<b>4 691</b>	<b>5 999</b>	<b>2 975</b>	<b>2 938</b>	<b>3 162</b>	<b>60 772</b>	<b>50 185</b>	<b>55 434</b>

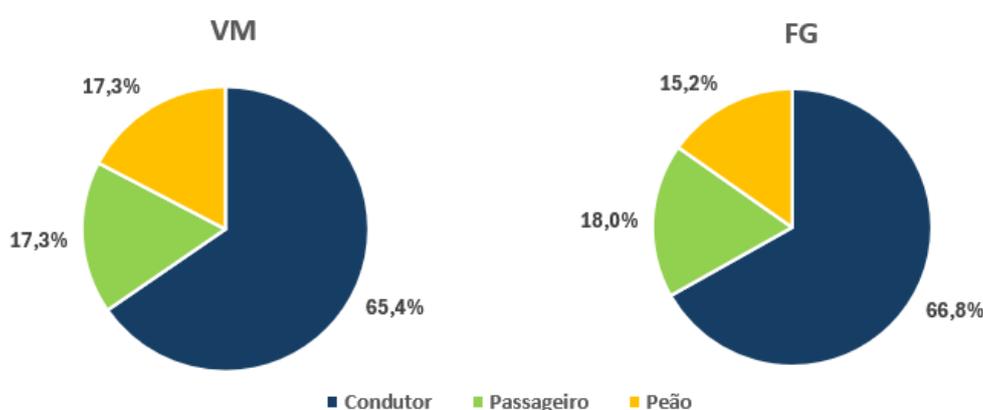
\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definido

## III.4 Vítimas

### III.4.1 Vítimas por categoria de utente

Em 2022, do total de vítimas mortais em acidentes, 65,4% eram condutores, enquanto peões e passageiros corresponderam a 17,3%, cada. No que diz respeito aos feridos graves, as proporções foram aproximadas: 66,8% eram condutores, 18,0% passageiros e 15,2% peões.

Gráfico III.11. Distribuição de utentes vítimas mortais e feridos graves por perfil de utente, 2022



Considerando o número de vítimas mortais e feridos graves por cada 100 vítimas, observa-se que os valores mais elevados foram registados nos peões, com 2,2 vítimas mortais e 7,1 feridos graves por cada 100 vítimas. Pelo contrário, foi nos passageiros que se verificaram os valores mais baixos (1,2 vítimas mortais e 4,6 feridos graves). Esta tendência também foi registada quer em 2019 quer em 2021.

Analisando o perfil das vítimas mortais em comparação com o ano anterior, destaca-se o aumento de 28,9% no número de passageiros, 7,0% no número de peões e 6,9% no número de condutores.

Quadro III.18. Vítimas em Portugal por categoria de utente, 2022 vs 2021 e 2019

Categoria de utente	VM				Ferido grave				Ferido leve				Total de vítimas				VM/100 vítimas			FG/100 vítimas		
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)_{22/21}$	2019	2021	2022	$\Delta(\%)_{22/21}$	2019	2021	2022	$\Delta(\%)_{22/21}$	2019	2021	2022	$\Delta(\%)_{22/21}$	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Condutor	403	378	404	6,9%	1 515	1 491	1 538	3,2%	28 876	24 419	27 049	10,8%	30 794	26 288	28 991	10,3%	1,3	1,4	1,4	4,9	5,7	5,3
Passageiro	145	83	107	28,9%	418	364	414	13,7%	10 667	7 717	8 573	11,1%	11 230	8 164	9 094	11,4%	1,3	1,0	1,2	3,7	4,5	4,6
Peão	140	100	107	7,0%	450	306	350	14,4%	5 391	3 717	4 492	20,9%	5 981	4 123	4 949	20,0%	2,3	2,4	2,2	7,5	7,4	7,1
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>	<b>48 005</b>	<b>38 575</b>	<b>43 034</b>	<b>11,6%</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>5,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,3</b>

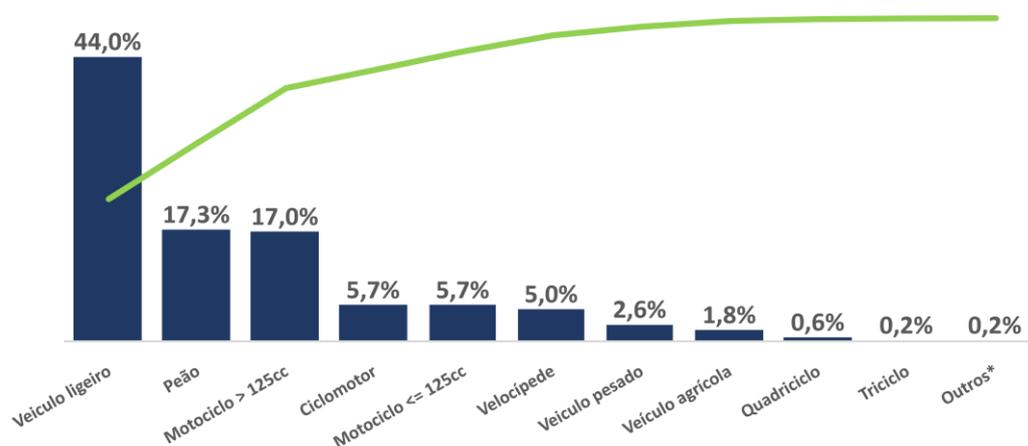
### III.4.1 Vítimas por categoria de veículo

Em 2022, no que diz respeito às categorias de veículos mais representativas, constata-se que 44,0% das vítimas mortais em acidentes deslocavam-se em veículos ligeiros, enquanto 28,3% circulavam em veículos de "duas rodas a motor". Do total de vítimas mortais, 17,3% eram peões.

No que concerne aos feridos graves, a situação é semelhante, com uma proporção de 43,5% nos veículos ligeiros e 30,9% nas "duas rodas a motor". Os velocípedes representaram 6,5% do total, salientando-se ainda que 15,2% dos feridos graves eram peões.

Apurando o número de vítimas mortais por 100 vítimas, verifica-se que em 2022 os veículos agrícolas apresentaram o indicador mais elevado, com 8,7 vítimas mortais por 100 vítimas, seguindo-se os triciclos, ainda que com um valor consideravelmente menor (2,9).

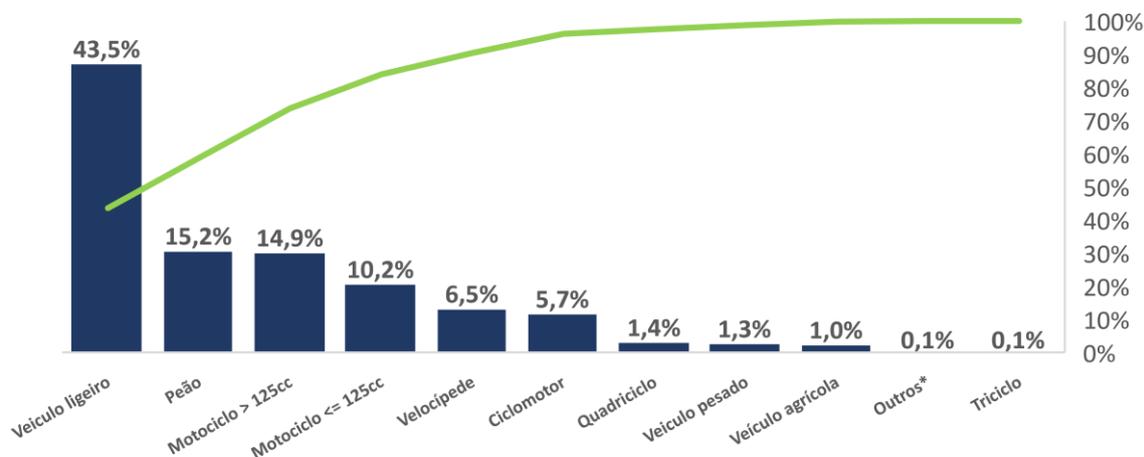
Gráfico III.12. Distribuição de utentes vítimas mortais por categoria de veículo, e peões, 2022



\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

Comparando com o ano anterior, os veículos ligeiros tiveram um aumento de 11,0% quer em relação às vítimas mortais (+27), quer em relação aos feridos graves (+99). Nas "duas rodas a motor", houve um aumento de 33 vítimas mortais (+23,2%), por oposição a uma redução de 7 feridos graves (-1,0%). Também nos peões se registou um aumento: mais 7 vítimas mortais (+7,0%) e mais 44 feridos graves (+14,4%).

Gráfico III.13. Distribuição de utentes feridos graves por categoria de veículo, e peões, 2022



\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos.

Quadro III.19. Vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2022 vs 2021 e 2019

Categoria de veículo e peões	VM				FG				FL				Total de vítimas				VM/100 vítimas			FG/100 vítimas		
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Peões	140	100	107	7,0%	450	306	350	14,4%	5 391	3 717	4 492	20,9%	5 981	4 123	4 949	20,0%	2,3	2,4	2,2	7,5	7,4	7,1
Veículo ligeiro	293	245	272	11,0%	981	902	1 001	11,0%	26 734	20 108	22 330	11,1%	28 008	21 255	23 603	11,0%	1,0	1,2	1,2	3,5	4,2	4,2
Veículo pesado	37	8	16	100,0%	45	29	29	0,0%	600	511	607	18,8%	682	548	652	19,0%	5,4	1,5	2,5	6,6	5,3	4,4
Ciclomotor	36	29	35	20,7%	158	128	132	3,1%	2 391	1 860	1 781	-4,2%	2 585	2 017	1 948	-3,4%	1,4	1,4	1,8	6,1	6,3	6,8
Motociclo <= 125cc	37	28	35	25,0%	215	251	235	-6,4%	4 330	4 098	4 744	15,8%	4 582	4 377	5 014	14,6%	0,8	0,6	0,7	4,7	5,7	4,7
Motociclo > 125cc	90	85	105	23,5%	342	339	344	1,5%	2 790	2 582	2 959	14,6%	3 222	3 006	3 408	13,4%	2,8	2,8	3,1	10,6	11,3	10,1
Velocípede	27	34	31	-8,8%	121	147	149	1,4%	2 172	2 568	2 778	8,2%	2 320	2 749	2 958	7,6%	1,2	1,2	1,0	5,2	5,3	5,0
Quadríciclo	12	14	4	-71,4%	40	29	33	13,8%	319	232	270	16,4%	371	275	307	11,6%	3,2	5,1	1,3	10,8	10,5	10,7
Triciclo	0	0	1	-	1	4	2	-50,0%	45	21	31	47,6%	46	25	34	36,0%	0,0	0,0	2,9	2,2	16,0	5,9
Veículo agrícola	15	17	11	-35,3%	25	23	24	4,3%	105	108	91	-15,7%	145	148	126	-14,9%	10,3	11,5	8,7	17,2	15,5	19,0
Outros*	1	1	1	0,0%	5	3	3	0,0%	57	48	31	-35,4%	63	52	35	-32,7%	1,6	1,9	2,9	7,9	5,8	8,6
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>	<b>48 005</b>	<b>38 575</b>	<b>43 034</b>	<b>11,6%</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>5,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,3</b>

\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

Em 2022, em termos de vítimas mortais, observou-se um significativo aumento desta tipologia de vítimas em veículos pesados (+100,0%), por oposição a uma redução de 71,4% em quadríciclos, de 35,3% em veículos agrícolas e de 8,8% em velocípedes.

No caso dos feridos graves, verificou-se um aumento de 13,8% nos quadríciclos e de 11,0% nos veículos ligeiros, tendo-se, pelo contrário, registado uma diminuição de 50,0% de feridos graves em triciclos e de 1,0% em veículos de “duas rodas a motor”.

Com base nas vítimas mortais, e tendo em conta os veículos de que eram utentes, ou a sua condição de peões, é possível identificar o principal outro veículo envolvido em cada acidente, conforme apresentado no quadro-matriz seguinte.

Quadro III.20. Vítimas mortais em Portugal por veículo em colisão com outro veículo no acidente<sup>31</sup>, 2022

Principal outro veículo no acidente Veículo da VMortal e peões	Veic. ligeiro de passageiros	Veic. ligeiro de mercadorias	Veic. pesado de passageiros	Veic. pesado de mercadorias	Velocípede	Ciclomotor	Motociclo	Peões	Outros*	Nenhum	Total
Veic. ligeiro de passageiros	61	13	2	23	0	0	1	0	3	108	211
Veic. ligeiro de mercadorias	7	10	0	13	0	0	0	0	0	31	61
Veic. pesado de passageiros	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	4
Veic. pesado de mercadorias	0	0	0	3	0	0	0	0	0	9	12
Velocípede	10	4	2	1	0	0	0	0	2	12	31
Ciclomotor	10	7	1	3	0	0	1	0	3	10	35
Motociclo	55	15	1	3	1	0	0	0	2	63	140
Peões	68	21	0	9	0	0	1	-	8	-	107
Outros*	2	0	0	0	0	0	0	0	0	15	17
<b>Total</b>	<b>213</b>	<b>71</b>	<b>6</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>251</b>	<b>618</b>

\*Inclui veículos de tração animal, sobre carris, especiais, ligeiros e pesados sem especificação adicional, máquinas industriais, desconhecidos e ainda não definidos.

Do total de vítimas mortais, 17,5% eram utentes de veículos ligeiros de passageiros em acidentes sem envolvimento de outro veículo, enquanto 9,9% decorreram de colisões entre veículos ligeiros de passageiros.

Ainda tendo por base o total global de vítimas mortais, assinala-se, no que respeita a vítimas mortais utentes de motociclos, 8,9% em colisão com veículos ligeiros de passageiros, 2,4% em colisão com veículos ligeiros de mercadorias e 10,2% sem outro veículo envolvido.

Considerando as vítimas mortais com perfil de peão (107), os acidentes decorreram principalmente com o envolvimento de veículos ligeiros de passageiros (11,0% do total de vítimas mortais) e veículos ligeiros de mercadorias (3,4%).

<sup>31</sup> Nota metodológica: os dados abrangem vítimas mortais em acidentes envolvendo um ou mais veículos. Na maioria dos acidentes com vítimas mortais, apenas um outro veículo está envolvido no acidente. Em acidentes que envolvem múltiplos veículos, designa-se como 'veículo principal' aquele que apresenta a maior massa, dado que, frequentemente, é o elemento determinante nas consequências mais severas do sinistro. Como resultado, os dados apresentados em cada coluna provavelmente subestimam o número de casos em que um determinado veículo esteve envolvido num acidente. Fonte: Base de Dados CARE da UE sobre acidentes rodoviários. Os dados referem-se ao ano de 2022, exceto para a IE (2019), LV e SE (2020), FI, EL e MT (2021).

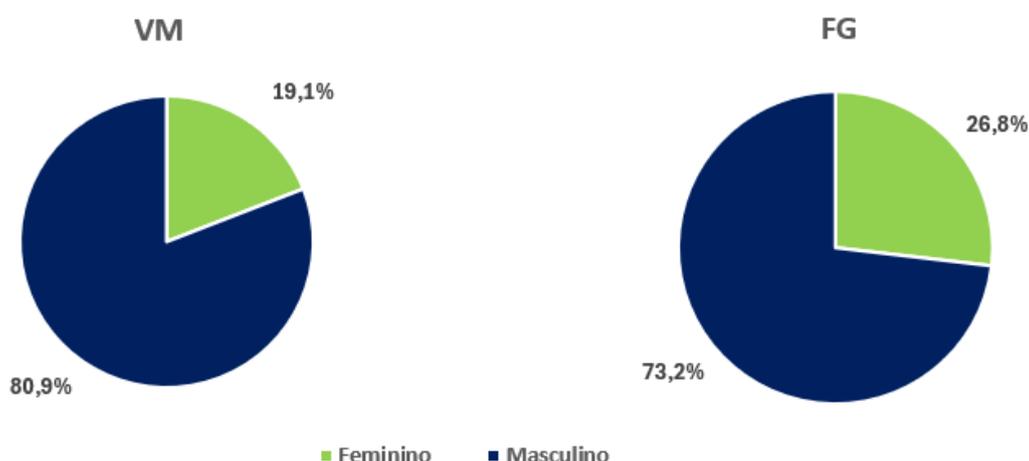
Esta matriz contempla vítimas mortais resultantes de acidentes por colisão, atropelamento e despiste.

### III.4.2 Vítimas por sexo

Em 2022, das 618 vítimas mortais registadas, 80,9% eram do sexo masculino e 19,1% do sexo feminino. Relativamente aos feridos graves, 73,2% eram homens, enquanto as mulheres compunham os restantes 26,8%.

No caso dos feridos leves, observam-se valores mais próximos entre ambos os sexos, ainda que com uma predominância do sexo masculino, com 59,6% das ocorrências. Esta distribuição por sexo evidencia uma discrepância significativa no perfil das vítimas mortais e feridos graves nos acidentes ocorridos em 2022, padrão este que não se tem alterado de ano para ano.

Gráfico III.14. Repartição de utentes vítimas mortais e feridos graves, por sexo, 2022



Comparativamente ao ano anterior, registou-se um aumento mais acentuado no número de vítimas do sexo feminino, com um crescimento de 16,8% em relação ao total de vítimas, enquanto no sexo masculino o aumento foi de 8,4%. Contudo, no que diz respeito às vítimas mortais, verificou-se uma diminuição de vítimas do sexo feminino (-0,8%), por oposição a um aumento de 13,1% de vítimas mortais do sexo masculino.

Quadro III.21. Vítimas em Portugal por sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Sexo	VM				FG				FL				Total de vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Masculino	505	442	500	13,1%	1 775	1 662	1 684	1,3%	25 642	21 967	23 907	8,8%	27 922	24 071	26 091	8,4%
Feminino	182	119	118	-0,8%	604	499	618	23,8%	19 276	13 881	16 206	16,7%	20 062	14 499	16 942	16,8%
n.d.	1	0	0	-	4	0	0	-	16	5	1	-80,0%	21	5	1	-80,0%
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>	<b>48 005</b>	<b>38 575</b>	<b>43 034</b>	<b>11,6%</b>

### III.4.3 Vítimas por grupo etário

Em 2022, o grupo etário de 75 ou mais anos foi o que registou o maior número de vítimas mortais, totalizando 84 casos, o que representa 13,6% do total, apesar da diminuição em relação ao ano anterior (-15,2%, -15 casos). As 170 vítimas mortais com 65 ou mais anos representaram mais de um quarto do total (27,5%). Ainda em relação a este perfil de vítimas, convém referir a diminuição face ao ano anterior no número de vítimas nas seguintes faixas etárias: menores de 14 anos (-14,3%), entre os 35 e 39 anos (-7,1%) e entre os 55 e 59 anos (-8,5%). Pelo contrário, registaram-se aumentos nas faixas etárias entre os 70 e os 74 anos (+40,0%), entre os 65 e os 69 anos (+37,0%), entre outras.

No que diz respeito aos números de feridos graves e feridos leves, o grupo etário entre os 20 e 24 anos foi o que registou o maior número de vítimas, com 243 feridos graves e 4.508 feridos leves, representando 10,6% e 11,2% do total, respetivamente.

Quadro III.22. Vítimas em Portugal por grupo etário, 2022 vs 2021 e 2019

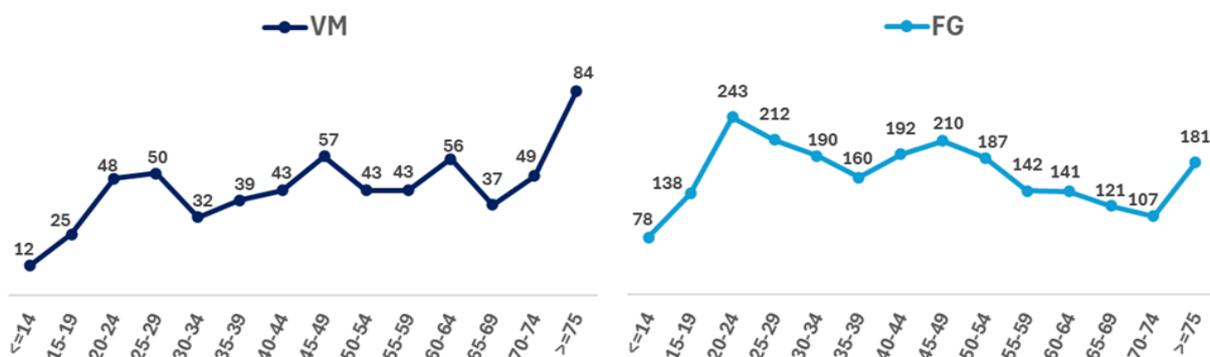
Grupo etário	VM				FG				FL				Total de vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
<=14	15	14	12	-14,3%	91	81	78	-3,7%	2 435	1 672	1 984	18,7%	2 541	1 767	2 074	17,4%
15_19	24	24	25	4,2%	133	151	138	-8,6%	3 336	2 554	2 893	13,3%	3 493	2 729	3 056	12,0%
20_24	58	36	48	33,3%	219	237	243	2,5%	5 039	4 223	4 508	6,7%	5 316	4 496	4 799	6,7%
25_29	46	39	50	28,2%	218	218	212	-2,8%	4 156	3 598	3 924	9,1%	4 420	3 855	4 186	8,6%
30_34	38	32	32	0,0%	192	201	190	-5,5%	3 616	3 045	3 288	8,0%	3 846	3 278	3 510	7,1%
35_39	47	42	39	-7,1%	199	160	160	0,0%	3 389	2 754	2 976	8,1%	3 635	2 956	3 175	7,4%
40_44	42	32	43	34,4%	219	165	192	16,4%	3 718	2 839	3 122	10,0%	3 979	3 036	3 357	10,6%
45_49	54	46	57	23,9%	161	179	210	17,3%	3 479	2 906	3 306	13,8%	3 694	3 131	3 573	14,1%
50_54	37	42	43	2,4%	163	168	187	11,3%	3 148	2 691	2 969	10,3%	3 348	2 901	3 199	10,3%
55_59	35	47	43	-8,5%	151	151	142	-6,0%	3 049	2 351	2 691	14,5%	3 235	2 549	2 876	12,8%
60_64	47	46	56	21,7%	145	116	141	21,6%	2 506	1 975	2 225	12,7%	2 698	2 137	2 422	13,3%
65_69	60	27	37	37,0%	147	82	121	47,6%	1 999	1 533	1 878	22,5%	2 206	1 642	2 036	24,0%
70_74	59	35	49	40,0%	122	94	107	13,8%	1 816	1 382	1 584	14,6%	1 997	1 511	1 740	15,2%
>=75	125	99	84	-15,2%	217	158	181	14,6%	3 207	2 326	2 761	18,7%	3 549	2 583	3 026	17,2%
n.d.	1	0	0	-	6	0	0	-	41	4	5	25,0%	48	4	5	25,0%
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>	<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>	<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>	<b>48 005</b>	<b>38 575</b>	<b>43 034</b>	<b>11,6%</b>

No caso dos feridos graves, são de referir as reduções face a 2021 em alguns grupos etários, nomeadamente entre os 15 e os 19 anos (-8,6%) e entre os 30 e os 34 anos (-5,5%). Contrariamente, os maiores aumentos registaram-se nos grupos etários entre os 60 e 64 anos e entre os 65 e os 69 anos (+21,6% e +47,6%, respetivamente).

No que diz respeito ao número total de vítimas, não houve qualquer diminuição em comparação com o período homólogo. O maior aumento foi observado no grupo etário dos 65 aos 69 anos, com um crescimento de 24,0%, enquanto o menor aumento ocorreu no grupo dos 20 aos 24 anos, com um

acréscimo de 6,7%. Contrariamente, face a 2019, registaram-se decréscimos no número total de vítimas em todos os grupos etários.

Gráfico III.15. Vítimas mortais e feridos graves, por grupo etário, 2022



#### III.4.4 Vítimas mortais por grupo etário e população

Apresenta-se de seguida o rácio de vítimas mortais por milhão de habitantes em Portugal, segundo o grupo etário.

É de salientar o menor número de vítimas mortais por milhão de habitantes no grupo etário até 14 anos, com um rácio de 8,9, quando comparado com os demais grupos. No extremo oposto, observa-se o valor máximo de 91,1 vítimas mortais por milhão de habitantes na faixa etária entre os 25 e 29 anos de idade e 85,6 vítimas por milhão de habitantes no grupo etário dos 20 aos 24 anos.

Quadro III.23. Vítimas mortais em Portugal por milhão de habitantes, segundo o grupo etário, 2022

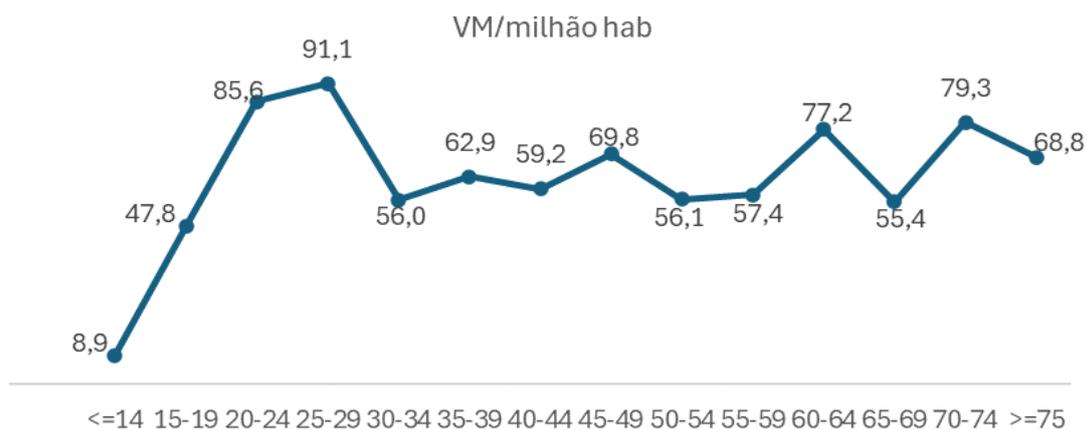
Grupo etário	População (2022)*	VM	VM/milhão habitantes de Portugal
<=14	1 351 011	12	8,9
15-19	522 558	25	47,8
20-24	560 887	48	85,6
25-29	548 850	50	91,1
30-34	571 761	32	56,0
35-39	619 921	39	62,9
40-44	726 617	43	59,2
45-49	816 388	57	69,8
50-54	766 346	43	56,1
55-59	749 280	43	57,4
60-64	725 825	56	77,2
65-69	668 438	37	55,4
70-74	617 816	49	79,3
>=75	1 221 668	84	68,8
<b>Total</b>	<b>10 467 366</b>	<b>618</b>	<b>Média: 59,0</b>

\*Fonte: INE



Em 2022, registou-se uma média de 59,0 vítimas mortais por cada milhão de habitantes em Portugal. Este valor representou um aumento de 9,7% em comparação com o registo de 2021, mas ainda assim refletiu uma diminuição de 11,0% em relação a 2019.

Gráfico III.16. Vítimas mortais por milhão de habitantes e grupo etário, 2022



## III.5 Peões

### III.5.1 Peões vítimas

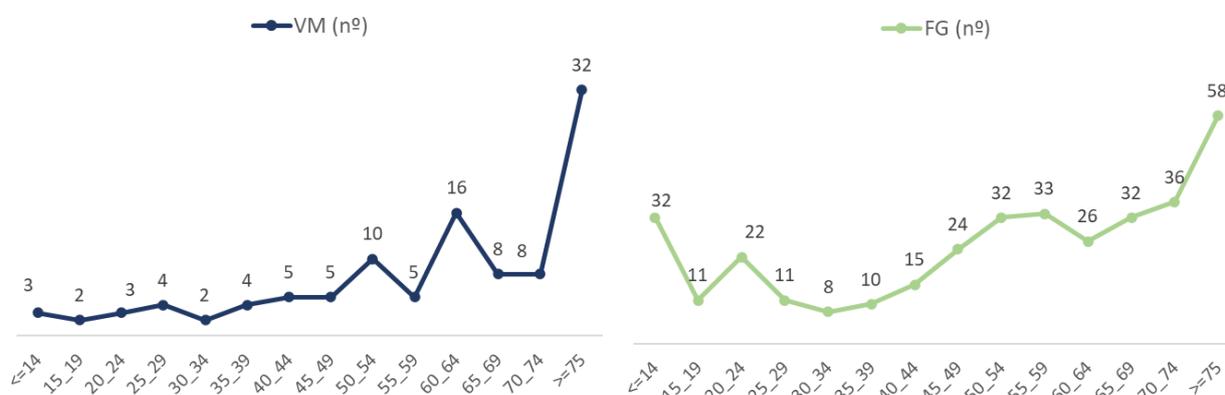
Durante o ano de 2022 registaram-se 4.949 peões vítimas de acidentes de viação em Portugal, dos quais 107 foram vítimas mortais, 350 feridos graves e 4.492 feridos leves.

Neste ano, os 107 peões vítimas mortais representaram 17,3% do total, valor igual ao dos passageiros (17,3%). Em 2021, os peões vítimas mortais tinham correspondido a 17,8% das vítimas totais.

No ano de 2022, a sinistralidade dentro das localidades esteve na origem de 70,1% dos peões vítimas mortais, de 92,0% dos peões feridos graves e de 98,0% dos peões feridos leves.

Os peões vítimas foram maioritariamente do sexo feminino (56,0%), contudo, o sexo masculino esteve na origem de 70,1% dos peões vítimas mortais. Em relação aos feridos graves sexo feminino representou a maioria dos mesmos (50,6%).

Gráfico III.17. Peões vítimas mortais e feridos graves, por grupos etários, 2022



Os peões vítimas mortais tendem a ter uma função maioritariamente crescente em função da idade, atingindo um total de 32 com idade igual ou superior a 75 anos. Nos peões feridos graves, as vítimas com 45 ou mais anos representam 68,9% da totalidade dos 350 registados.

À semelhança das vítimas mortais, o valor mais expressivo encontra-se nos peões com idade igual ou superior a 75 anos, com valor de 58 feridos graves.

O ano de 2022 em comparação com o ano de 2021 representou nos peões um aumento de 7,0% no número de vítimas mortais, 14,4% nos feridos graves e 20,9% nos feridos leves.

Quadro III.24. Peões vítimas em Portugal por regiões NUTS I, 2022 vs 2021 e 2019

NUTS I	VM				FG				FL				Total de vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Continente	134	93	105	12,9%	409	287	323	12,5%	5 180	3 559	4 316	21,3%	5 723	3 939	4 744	20,4%
R.A. Açores	5	4	1	-75,0%	24	12	15	25,0%	77	62	72	16,1%	106	78	88	12,8%
R.A. Madeira	1	3	1	-66,7%	17	7	12	71,4%	134	96	104	8,3%	152	106	117	10,4%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

### III.5.2 Evolução dos peões vítimas

Observando a evolução dos peões vítimas em Portugal, de 2018 a 2022, foi possível identificar reduções de 34,4% nas vítimas mortais, de 18,0% nos feridos graves e de 15,5% nos feridos leves.

Os peões constituíram o tipo de utente que maioritariamente apresentou as mais expressivas reduções em termos de vítimas mortais, e feridos graves, entre os anos assinalados.

Quadro III.25. Evolução de peões vítimas em Portugal, 2018 a 2022

Ano	VM	FG	FL	Total de peões vítimas
2018	163	427	5 314	5 904
2019	140	450	5 391	5 981
2020	101	291	3 486	3 878
2021	100	306	3 717	4 123
2022	107	350	4 492	4 949

No gráfico seguinte é possível verificar as taxas de variação anuais no período 2018-2022. Nos peões vítimas mortais, houve uma diminuição entre 2018 e 2021 contrastando com um aumento em 2022 de 7,0%.

Gráfico III.18. Taxas de variação anual dos peões vítimas mortais e feridos graves, 2019 a 2021



## III.6 Passageiros

### III.6.1 Passageiros vítimas

Durante o ano de 2022 registaram-se 9.094 passageiros vítimas em Portugal, dos quais 107 foram vítimas mortais, 414 feridos graves e 8.573 feridos leves.

Quadro III.26. Passageiros vítimas em Portugal, por NUTS I, 2022 vs 2021 e 2019

NUTS I	VM				FG				FL				Total de vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Continente	109	81	105	29,6%	368	326	384	17,8%	10 249	7 331	8 178	11,6%	10 726	7 738	8 667	12,0%
R.A. Açores	6	1	0	-100,0%	23	25	23	-8,0%	180	171	183	7,0%	209	197	206	4,6%
R.A. Madeira	30	1	2	100,0%	27	13	7	-46,2%	238	215	212	-1,4%	295	229	221	-3,5%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

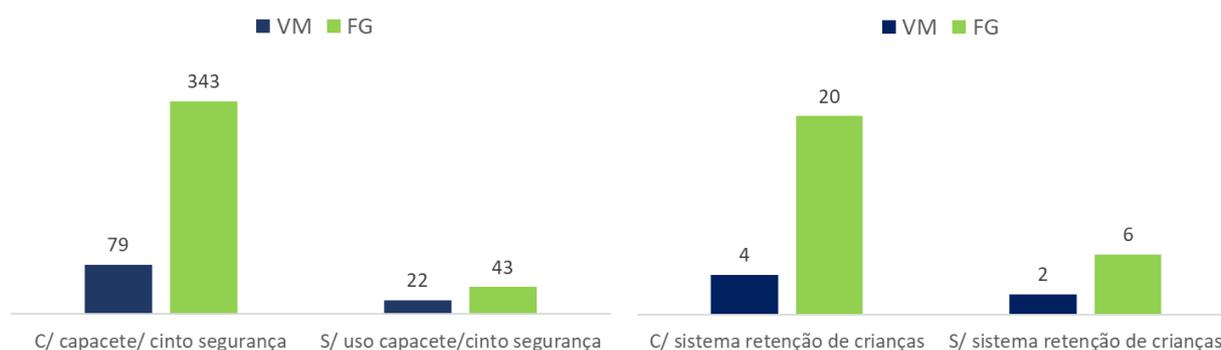
O número de passageiros vítimas apenas apresentou decréscimo na região autónoma da Madeira (-8).

Em 2022, comparativamente com 2021 registaram-se aumentos no número de vítimas mortais (28,9%), feridos graves (13,7%) e feridos leves (11,1%).

Em 2022, relativamente aos passageiros vítimas, os despistes representaram 62,6% das vítimas mortais, 48,6% dos feridos graves e 31,6% dos feridos leves. Do total de passageiros feridos leves, 68,1% resultou de colisões.

Em termos de uso de equipamento de segurança, constatou-se o uso de capacete/cinto de segurança em 73,8% das vítimas mortais, de 82,9% dos feridos graves e de 82,6% nos feridos leves.

Gráfico III.19. Passageiros vítimas mortais e feridos graves, segundo o uso de acessório de segurança, 2022



Em relação à localização, foi fora das localidades que as vítimas mortais têm prevalência, (62,6%), ao passo que os feridos graves apresentaram 52,2% e os feridos leves 33,1% dos passageiros vítimas.

### III.6.2 Evolução dos passageiros vítimas

Observando a evolução dos passageiros vítimas em Portugal, de 2018 a 2022, verificou-se um aumento de vítimas mortais de 23,0% e de feridos graves em 0,7%. Os passageiros feridos leves tiveram uma redução de 18,4%.

Quadro III.27. Evolução de passageiros vítimas em Portugal, 2018 a 2022

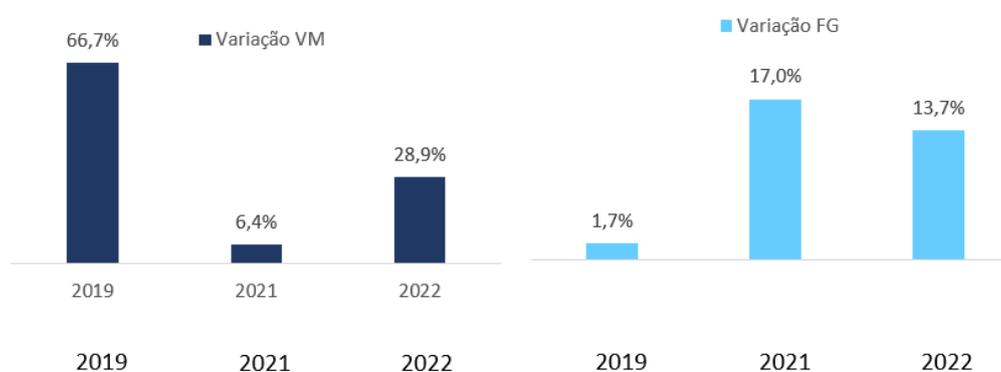
Ano	VM	FG	FL	Total de passageiros vítimas
2018	87	411	10 506	11 004
2019	145	418	10 667	11 230
2020	78	311	6 639	7 028
2021	83	364	7 717	8 164
2022	107	414	8 573	9 094

No gráfico seguinte é possível verificar as taxas de variação anuais no período 2019, 2021 e 2022.

Nos passageiros vítimas mortais, comparativamente ao ano anterior registaram-se aumentos em 2019 (66,7%), 2021 (6,4%) e 2022 (28,9%).

Nos passageiros feridos graves, também se verificaram aumentos nos anos em questão, 2019 (1,7%), 2021 (17,0%) e 2022 (13,7%).

Gráfico III.20. Taxas de variação anual de passageiros vítimas mortais e feridos graves, 2019, 2021 e 2022



### III.7 Condutores

#### III.7.1 Condutores vítimas

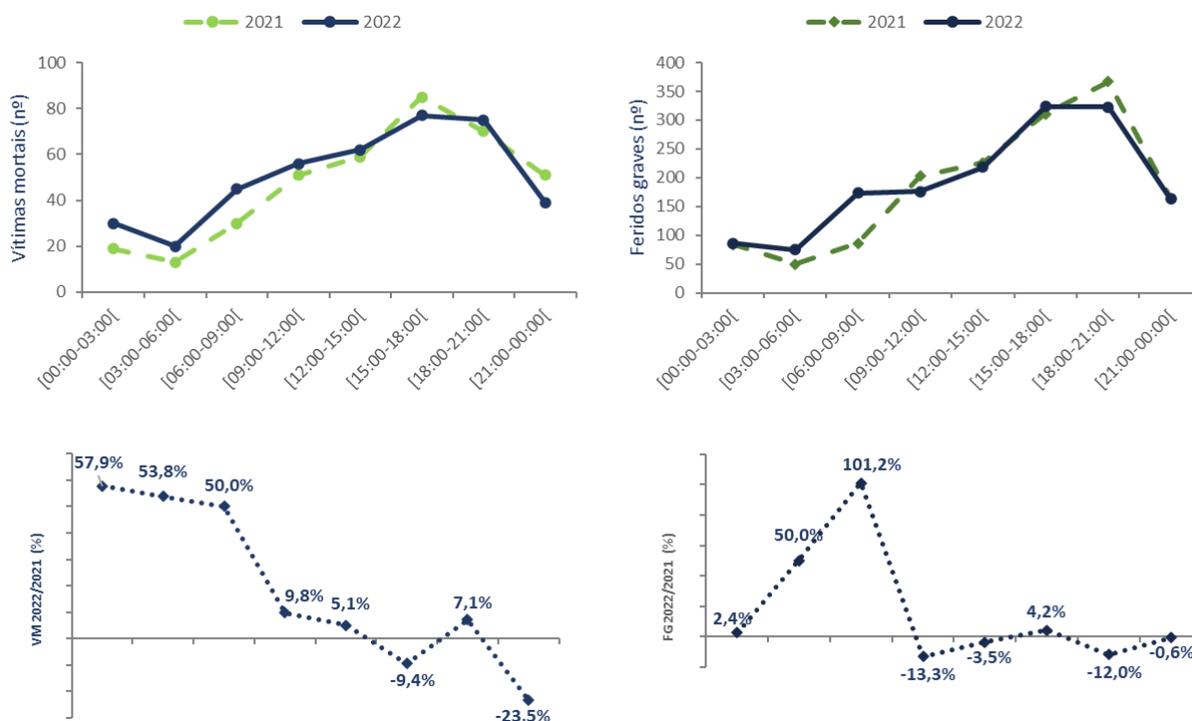
Em 2022, registaram-se em Portugal 28.991 condutores vítimas, dos quais 404 foram vítimas mortais, 1.538 feridos graves e 27.049 feridos leves.

Quadro III.28. Condutores vítimas em Portugal por região NUTS I, 2022 vs 2021 e 2019

NUTS I	VM				FG				FL				Total de vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Continente	383	358	381	6,4%	1 391	1 374	1 417	3,1%	27 754	23 304	25 952	11,4%	29 528	25 036	27 750	10,8%
R.A. Açores	10	8	10	25,0%	65	60	53	-11,7%	693	667	669	0,3%	768	735	732	-0,4%
R.A. Madeira	10	12	13	8,3%	59	57	68	19,3%	429	448	428	-4,5%	498	517	509	-1,5%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

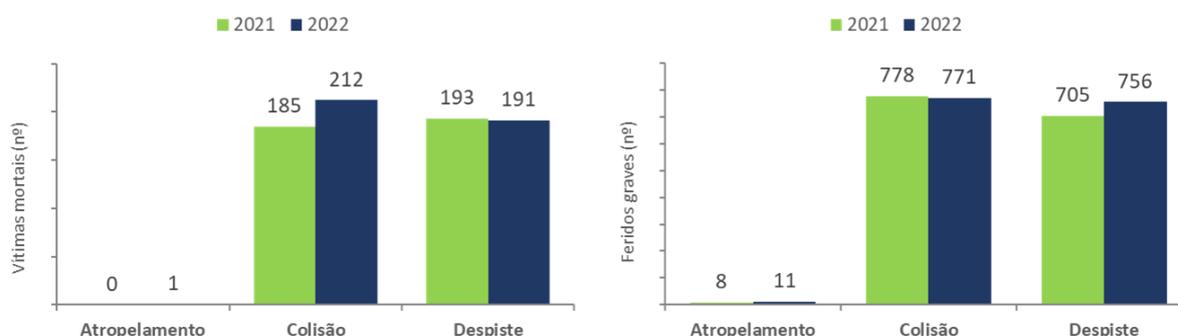
O período horário com maior concentração de condutores vítimas mortais foi o das 15h00 às 18h00 (19,1% do total), seguido do período seguinte, das 18h00 às 21h00 (18,6%). Nos feridos graves, os mesmos períodos foram os mais relevantes, das 15h00 às 18h00 (21,1%) e das 18h00 às 21h00 (21,0%).

Gráfico III.21. Condutores vítimas mortais e feridos graves por período horário, 2022 vs 2021



Constata-se que dos condutores vítimas mortais, 52,5% faleceram em resultado de colisões enquanto 47,3% faleceram na sequência de despiste. As colisões foram a principal causa de ferimentos graves e ligeiros em condutores, representando 50,1% e 61,5% dos casos, respetivamente.

Gráfico III.22. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por natureza do acidente, 2022 vs 2021

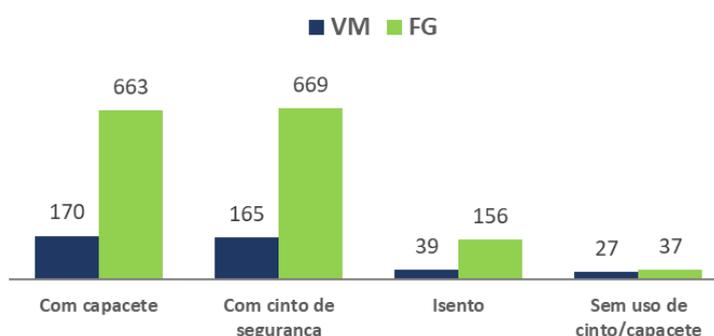


Em 2022, os acidentes dentro de localidades foram responsáveis por 54,0% dos condutores vítimas mortais e 63,1% dos condutores feridos graves.

Os arruamentos foram o tipo de via onde ocorreram a maioria dos acidentes, com 36,4% dos condutores vítimas mortais seguido das estradas nacionais com 29,2% do total, 44,7% dos condutores feridos graves e 59,5% dos feridos leves.

Os veículos ligeiros corresponderam a 43,8% dos condutores vítimas mortais, 42,7% dos condutores feridos gravemente e 55,6% dos feridos leves. Por outro lado, os veículos de "duas rodas motorizados" estiveram envolvidos em 41,3%, 43,3% e 32,3% dos casos de condutores vítimas mortais, feridos graves e leves, respetivamente.

Gráfico III.23. Condutores vítimas mortais e feridos graves, segundo o uso de acessórios de segurança, 2022 vs 2021

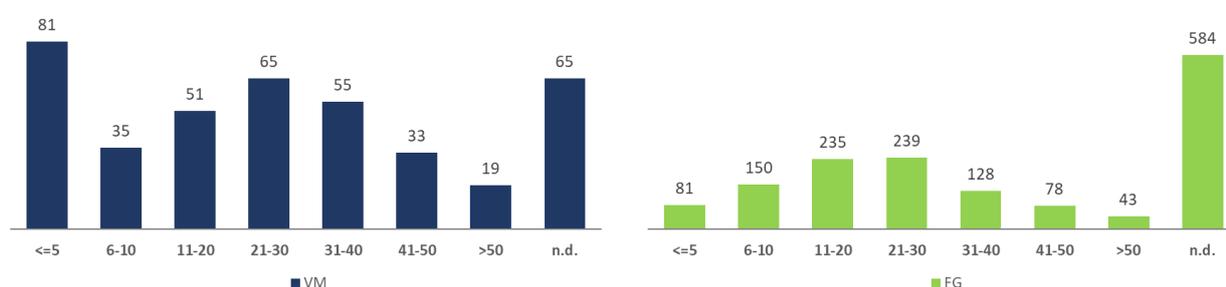


\*Não inclui casos não definidos

No que diz respeito à utilização de equipamento de segurança, verificou-se que 86,6% dos condutores feridos gravemente e 82,9% das vítimas mortais utilizavam capacete/cinto de segurança.

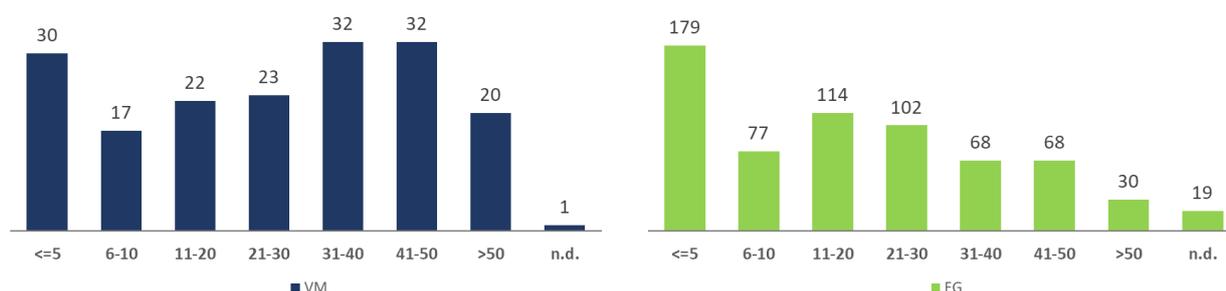
Entre os condutores vítimas mortais apurou-se 7,7% sem licença de condução ou com licença caducada/suspensa/não adequada ao veículo. Os feridos graves na mesma situação representaram 6,2%. Os condutores com título de condução até 5 anos de antiguidade representaram 20,0% das vítimas mortais. Nos feridos graves foram os condutores com licença de condução entre 21 e 30 anos que constituíram a maioria dos feridos graves (15,5%).

Gráfico III.24. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por antiguidade da licença de condução, 2022



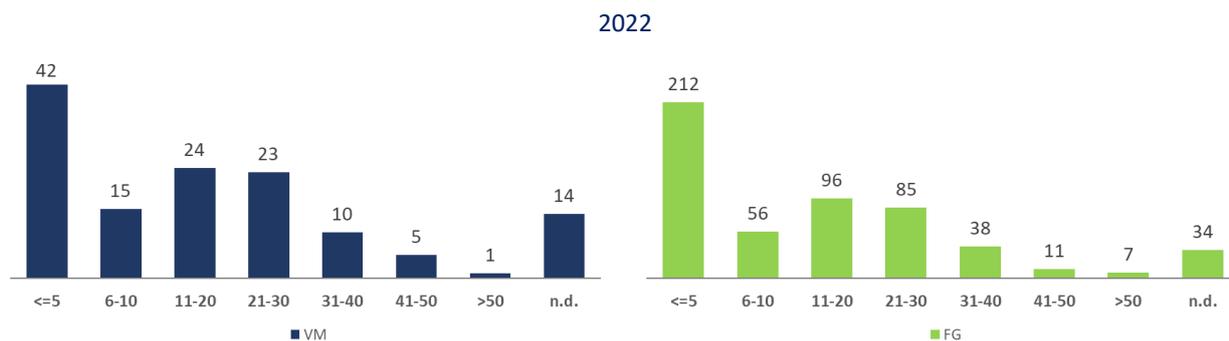
Em termos de condutores de veículos ligeiros, a expressão dos que dispunham título de condução até 5 anos de antiguidade correspondeu a 16,9% das vítimas mortais e 27,2% dos feridos graves.

Gráfico III.25. Condutores de veículos ligeiros, vítimas mortais e feridos graves, por antiguidade da licença de condução, 2022



Os condutores de motociclos com título de condução até 5 anos de antiguidade representaram a maior percentagem de vítimas mortais (31,3%) e de feridos graves (39,3%).

Gráfico III.26. Condutores de motocicletas, vítimas mortais e feridos graves, por antiguidade da licença de condução,

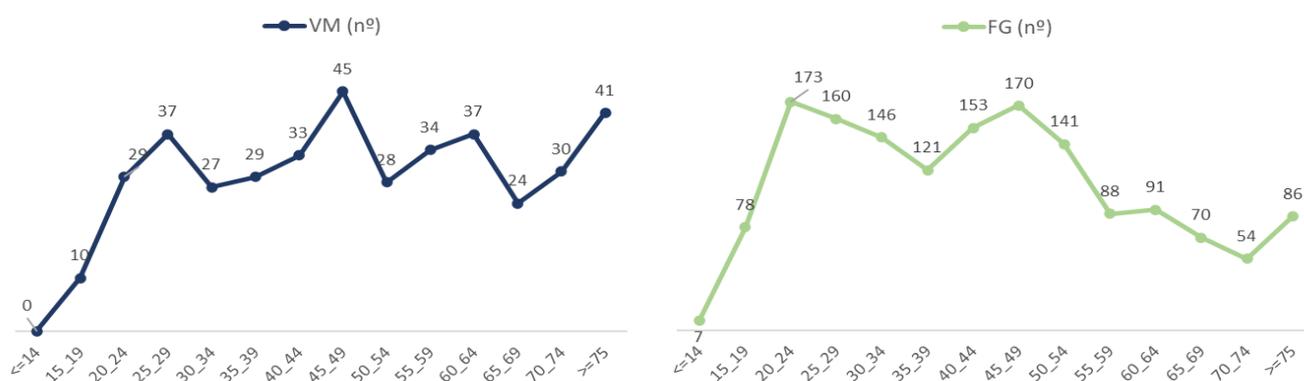


O sexo masculino assumiu a maioria esmagadora, representando 92,3% dos condutores vítimas mortais, 85,5% dos condutores gravemente feridos e 69,7% dos condutores com ferimentos ligeiros.

No que diz respeito aos condutores vítimas mortais, os grupos etários com maior representatividade foram o dos 45 aos 49 anos, com 11,1% do total e o grupo com idade igual ou superior a 75 anos (10,1%).

Relativamente aos condutores gravemente feridos, é digno de nota que as faixas etárias mais atingidas foram a dos 20 aos 24 anos e a dos 45 aos 49 anos, representando 11,2% e 11,1% do total, respetivamente.

Gráfico III.27. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por grupo etário, 2022



### III.7.2 Evolução dos condutores vítimas

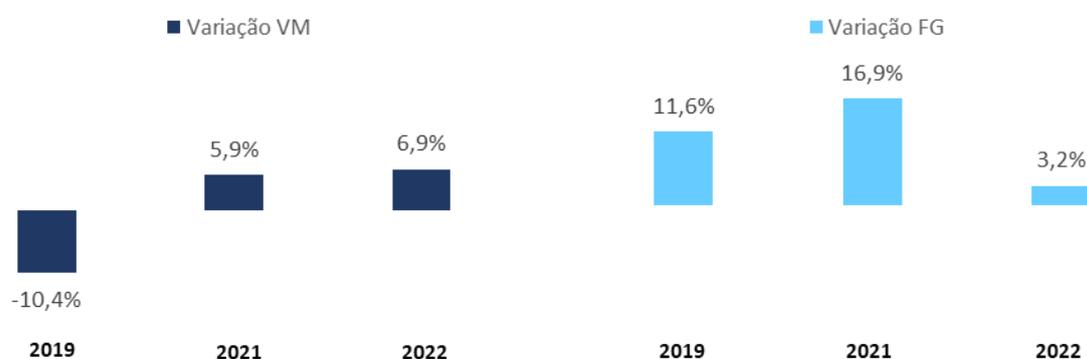
A evolução das vítimas entre os condutores em Portugal, no período de 2018 a 2022, mostra uma redução de 10,2% no número de vítimas mortais e uma diminuição de 1,0% no número de feridos leves, mas um aumento de 13,3% no número de feridos graves, quando comparando os dois anos mencionados.

Quadro III.29. Evolução dos condutores vítimas em Portugal, 2018 a 2022

Ano	VM	FG	FL	Total de vítimas condutores
2018	450	1 357	27 310	29 117
2019	403	1 515	28 887	30 805
2020	357	1 275	21 938	23 570
2021	378	1 491	24 419	26 288
2022	404	1 538	27 049	28 991

No gráfico seguinte, é possível verificar as taxas de variação anuais para cada ano dentro deste período. No que diz respeito aos condutores vítimas mortais, observa-se uma redução de 10,4% em 2019 e aumentos de 5,9% em 2021 e 6,9% em 2022. Quanto aos condutores feridos graves, verificam-se aumentos em 2019, 2021 e 2022 de 11,6%, 16,9% e 3,2% respetivamente.

Gráfico III.28. Taxas de variação anuais dos condutores vítimas mortais e feridos graves, 2019, 2021 e 2022



### III.8 Pontos Negros 2022

Nos pontos negros apurados para 2022 (apenas Continente), verifica-se que, dos 26 locais identificados, 6 deles são recorrentes, ou seja, têm parte em comum com, pelo menos, algum dos pontos negros identificados nos últimos 2 anos.

Identificaram-se 22 pontos negros (84,6% do total) sob a gestão da Infraestruturas de Portugal (IP), bem como 2 da Lusoponte (7,7%), 1 sob a gestão da Concessionária Norte Litoral e 1 sob a gestão autárquica do município do Porto.

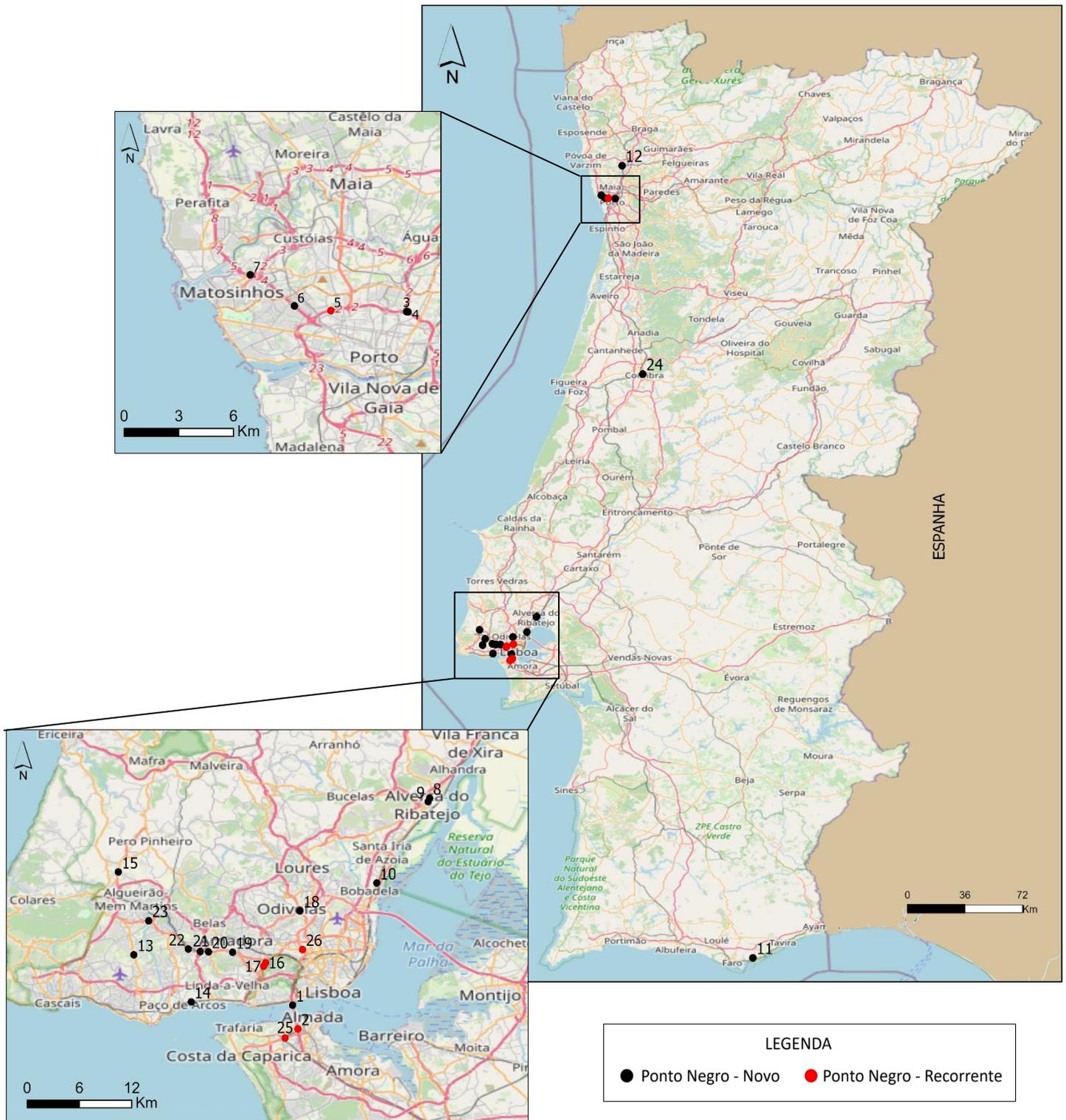
Quadro III.30. Pontos Negros em 2022

ID_PN	Via	Distrito	Concelho	Km inicial	Km final	Sentido	N.º acidentes	N.º veículos	VM	FG	FL	IG Total	IG médio por acidente	Gestor Via	Recorrente
1	A2	Lisboa	Lisboa	2,900	3,050	C	6	12	0	0	7	21	3,5	Lusoponte	
2	A2	Setúbal	Almada	5,550	5,700	D	6	13	0	0	7	21	3,5	Lusoponte	2021
3	A20	Porto	Porto	12,300	12,500	D	7	11	0	0	7	21	3,0	IP	
4	A20	Porto	Porto	12,400	12,500	C	5	14	0	0	10	30	6,0	IP	
5	A20	Porto	Porto	15,700	15,900	C	7	20	0	0	11	33	4,7	IP	2020,2021
6	A28	Porto	Porto	3,500	3,600	C	9	23	0	0	10	30	3,3	Município Porto	
7	A28	Porto	Matosinhos	6,230	6,400	D	7	22	0	0	8	24	3,4	Concessão Norte Litoral	
8	EN10	Lisboa	V. F. de Xira	128,340	128,500		11	19	1	0	11	133	12,1	IP	
9	EN10	Lisboa	V. F. de Xira	128,700	128,900		5	8	0	0	8	24	4,8	IP	
10	EN10	Lisboa	Loures	139,100	139,300		6	13	0	0	7	21	3,5	IP	
11	EN125	Faro	Olhão	115,900	116,049		6	11	0	0	8	24	4,0	IP	
12	EN14	Braga	V. N. Famalicão	20,600	20,800		7	16	0	0	10	30	4,3	IP	
13	EN249-4	Lisboa	Cascais	4,700	4,900		5	9	0	2	3	29	5,8	IP	
14	EN6	Lisboa	Oeiras	4,900	5,100		7	8	1	0	8	124	17,7	IP	
15	EN9	Lisboa	Sintra	16,936	17,050		5	11	0	0	7	21	4,2	IP	
16	IC17	Lisboa	Amadora	4,900	5,100	C	7	19	0	0	9	27	3,9	IP	2021
17	IC17	Lisboa	Amadora	5,200	5,400	C	6	15	0	0	7	21	3,5	IP	2021
18	IC17	Lisboa	Odivelas	13,500	13,700	C	5	12	0	0	7	21	4,2	IP	
19	IC19	Lisboa	Amadora	3,800	4,000	D	8	17	0	0	9	27	3,4	IP	
20	IC19	Lisboa	Sintra	6,000	6,200	D	5	9	0	0	8	24	4,8	IP	
21	IC19	Lisboa	Sintra	6,800	7,000	C	6	11	0	0	7	21	3,5	IP	
22	IC19	Lisboa	Sintra	7,800	8,000	D	5	21	0	0	13	39	7,8	IP	
23	IC19	Lisboa	Sintra	13,000	13,200	C	6	13	1	0	5	115	19,2	IP	
24	IC2	Coimbra	Coimbra	190,400	190,500	D	6	11	0	0	9	27	4,5	IP	
25	IC20	Setúbal	Almada	2,240	2,400	D	5	14	0	1	6	28	5,6	IP	2020, 2021
26	IP7	Lisboa	Lisboa	7,000	7,200	C	5	10	0	0	7	21	4,2	IP	2021
<b>Total</b>	-	-	-	-	-	-	<b>163</b>	<b>363</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>209</b>	-	-	-	-

Em termos de distribuição geográfica, verificou-se que cerca de 80,8% dos pontos negros ocorreram nos distritos de Lisboa (16; 61,5%) e Porto (5; 19,2%), sendo ainda de assinalar o distrito de Setúbal (2; 7,7%).

Dos 6 pontos negros recorrentes, 5 encontram-se sob a gestão da IP e 1 da Lusoponte.

Figura III.I. Mapa dos “pontos negros”, 2022





Algumas vias abrangeram 2 ou mais pontos negros, a saber:

- com 5 pontos negros o IC19 (distrito de Lisboa);
- com 3 pontos negros a A20 (distrito do Porto), a EN10 e o IC17 (distrito de Lisboa);
- com 2 pontos negros a A2 (distritos de Lisboa e Setúbal) e a A28 (distrito do Porto).

Salienta-se que 3 pontos negros registaram vítimas mortais, todos no distrito de Lisboa, na EN10 (128,340 a 128,500 km), na EN6 (4,900 a 5,100 km) e no IC19 (13,000 a 13,200 km).

Em termos de pontos negros com feridos graves, identificaram-se 2 casos: 1 no distrito de Lisboa, na EN249-4 (4,600 a 4,800 km) e 1 no distrito de Setúbal, no IC20 (2,240 a 2,400 Km).

Considerando o indicador de gravidade por *ponto negro*, os valores mais elevados foram identificados na EN10 (IG 133), na EN6 (IG 124) e no IC19 (IG 115). Todos os outros pontos negros tiveram um índice de gravidade total igual ou inferior a 39.

Tendo em conta o indicador de gravidade médio por acidente, evidenciaram-se os três principais pontos negros acima referidos, com IG médio por acidente de 12,1, 17,7 e 19,2, respetivamente.

### III.9 Vítimas mortais por entidade gestora de via (apenas Continente)

Em 2022, 51,1% do número de vítimas mortais registou-se na rede rodoviária sob a responsabilidade das seguintes entidades gestoras de via: Infraestruturas de Portugal (41,5%), Brisa (5,2%), Ascendi (1,7%), ainda os Municípios de Lisboa e de Loures (1,4% cada).

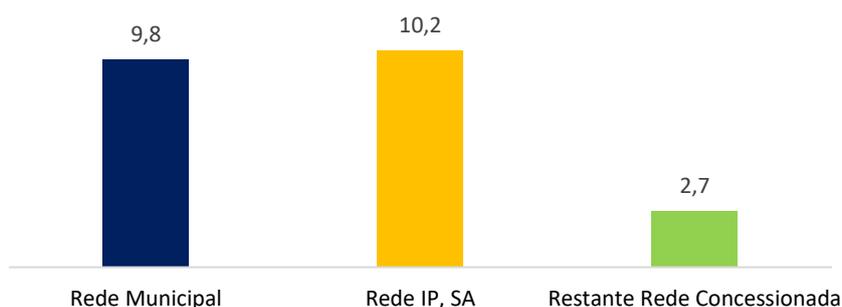
Verificou-se que 50,4% das vítimas mortais decorreram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (8,9% na rede concessionada para além da IP), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 49,1%. A informação discriminada encontra-se disponível em anexo.

Quadro III.31. Vítimas mortais por entidade gestora de via (EGV), resumo 2022

EGV		VM	%
Vias sob gestão da Concessionária da Rede Rodoviária Nacional (IP - Infraestruturas Portugal)		245	41,5%
Vias sob gestão das Concessionárias do Estado	Brisa	31	5,2%
	Ascendi	10	1,7%
	Concessão Norte Litoral	3	0,5%
	Interior Norte (NortScut)	3	0,5%
	Concessão Douro Litoral	3	0,5%
	Concessão Algarve	2	0,3%
	Globalvia (Beira Interior)	1	0,2%
Vias sob gestão Municipal		290	49,1%
Outra		3	0,5%
TOTAL		591	100,0%

Considerando as vítimas mortais por entidade gestora de via – vias sob a gestão da Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA), vias sob a gestão das restantes concessionárias do Estado e vias sob gestão Municipal – ponderadas pela circulação nessas vias, conclui-se que o maior número de vítimas mortais pela circulação (10,2 mortos por veíc.km x 10<sup>9</sup>) ocorreu nas vias sob gestão IP, SA, seguida das vias sob gestão Municipal com 9,8 mortos por veíc.km x 10<sup>9</sup> e por fim as vias sob a gestão das restantes concessionárias com 2,7 mortos por veíc.km x 10<sup>9</sup> com cerca de 4 vezes menos que as restantes vias.

Gráfico III.29. Indicadores de sinistralidade ponderados pela circulação (veíc.km x 10<sup>9</sup>) por Entidade Gestora de Via



## IV. Fiscalização

Sendo a fiscalização parte integrante de qualquer política de segurança rodoviária, torna-se essencial promover ações de fiscalização rodoviária eficazes, não só como forma de melhorar a deteção dos condutores que infringem a lei, como também pelo efeito dissuasor que exercem sobre os condutores em geral.

Os resultados que se apresentam de seguida consideram dados de 2019, 2021 e 2022 revistos e atualizados pelas entidades e referem-se a totais para Portugal.

### IV.1 Fiscalização ANSR, GNR, PSP e PML

Nos quadros seguintes apresentam-se as operações de fiscalização efetuadas em 2022, disponibilizadas pelas Forças de Segurança (GNR e PSP) e Polícia Municipal de Lisboa (PML), bem como os dados referentes à fiscalização realizada através do sistema de radares fixos de âmbito nacional (SINCRO) da ANSR.

#### IV.1.1 Condutores fiscalizados

Em 2022 foram fiscalizados 130,7 milhões de veículos, presencialmente e através de meios de fiscalização automática, tendo-se verificado um aumento global de 5,2% em relação a 2021.

Considerando cada entidade individualmente, assinala-se o aumento registado na fiscalização em 2022 pelo sistema de radares SINCRO gerido pela ANSR (+7,8%) e os decréscimos da GNR (-10,3%), PSP (-19,4%) e PML (-34,1%) na fiscalização total, face ao ano anterior.

Quadro IV.1. Condutores e veículos fiscalizados, 2022 vs 2021 e 2019

Entidade	N.º Condutores/ Veículos fiscalizados presencialmente				N.º Veículos fiscalizados por radar				Total de Condutores/Veículos fiscalizados			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
ANSR	-	-	-	-	83 714 258	110 449 014	119 100 420	7,8%	83 714 258	110 449 014	119 100 420	7,8%
GNR	1 523 322	1 946 977	1 851 757	-4,9%	7 357 678	5 936 601	5 217 803	-12,1%	8 881 000	7 883 578	7 069 560	-10,3%
PSP	911 636	1 108 755	816 922	-26,3%	2 467 813	3 408 101	2 825 325	-17,1%	3 379 449	4 516 856	3 642 247	-19,4%
PML	11 807	10 154	13 185	29,9%	499 118	1 397 306	914 295	-34,6%	510 925	1 407 460	927 480	-34,1%
<b>Total</b>	<b>2 446 765</b>	<b>3 065 886</b>	<b>2 681 864</b>	<b>-12,5%</b>	<b>94 038 867</b>	<b>121 191 022</b>	<b>128 057 843</b>	<b>5,7%</b>	<b>96 485 632</b>	<b>124 256 908</b>	<b>130 739 707</b>	<b>5,2%</b>

O sistema de radares da responsabilidade da ANSR assegurou 91,1% da fiscalização total em 2022 (88,9% no ano anterior).

## IV.1.2 Infrações

Do total de 130,7 milhões de veículos fiscalizados em 2022, detetou-se 1,5 milhão de infrações, refletindo um aumento de 21,2% face ao ano anterior.

Quadro IV.2. Infrações, 2022 vs 2021 e 2019

Entidade	Total de Condutores / Veículos Fiscalizados				Total de infrações				Taxa de infração			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
ANSR	83 714 258	110 449 014	119 100 420	7,8%	403 505	357 225	430 002	20,4%	0,48%	0,32%	0,36%	11,6%
GNR	8 881 000	7 883 578	7 069 560	-10,3%	537 095	490 103	498 382	1,7%	6,05%	6,22%	7,05%	13,4%
PSP	3 379 449	4 516 856	3 642 247	-19,4%	285 570	274 850	250 007	-9,0%	8,45%	6,08%	6,86%	12,8%
PML (a)	510 925	1 407 460	927 480	-34,1%	125 293	119 004	326 025	174,0%	18,34%	4,08%	9,91%	142,9%
<b>Total (b)</b>	<b>96 485 632</b>	<b>124 256 908</b>	<b>130 739 707</b>	<b>5,2%</b>	<b>1 351 463</b>	<b>1 241 182</b>	<b>1 504 416</b>	<b>21,2%</b>	<b>1,35%</b>	<b>0,95%</b>	<b>0,95%</b>	<b>0,6%</b>

(a) Na PML, a taxa de infração apenas inclui radares móveis

(b) Taxa de infração global: apenas inclui radares móveis PML (fiscalização e infrações)

Em 2022, a taxa de infração (n.º total de infrações/ total de veículos fiscalizados) manteve-se em 0,95%.

## IV.1.3 Tipologia de infrações

Quanto à tipologia das infrações, 58,3% do número total registado em 2022 correspondeu a excesso de velocidade, sendo ainda de referir que 3,9% das infrações se deveram à ausência de inspeção periódica obrigatória. A condução sob o efeito do álcool correspondeu a 2,4% do total, enquanto a não utilização do cinto de segurança e o uso do telemóvel representaram 1,5% cada um.

Quadro IV.3. Tipologia de infrações, 2022 vs 2021 e 2019

Tipo de infração	Total de infrações							
	2019		2021		2022		$\Delta(\%)$ 22/21	$\Delta(pp)$ 22-21
	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
Velocidade	683 162	50,5%	704 952	56,8%	876 802	58,3%	24,4%	1,49
Álcool	33 774	2,5%	28 481	2,3%	36 785	2,4%	29,2%	0,15
Seguro	19 177	1,4%	19 181	1,5%	19 727	1,3%	2,8%	-0,23
Inspeção periódica obrigatória	45 351	3,4%	63 559	5,1%	59 193	3,9%	-6,9%	-1,19
Telemóvel	31 306	2,3%	27 413	2,2%	23 278	1,5%	-15,1%	-0,66
Cintos de segurança	23 631	1,7%	25 679	2,1%	22 745	1,5%	-11,4%	-0,56
Sistemas de retenção para crianças	3 871	0,3%	2 572	0,2%	2 321	0,2%	-9,8%	-0,05
Outras	511 191	37,8%	369 345	29,8%	463 565	30,8%	25,5%	1,06
<b>Total</b>	<b>1 351 463</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 241 182</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 504 416</b>	<b>100,0%</b>	<b>21,2%</b>	

Em termos absolutos, ao efetuar uma comparação com o ano transato, saliente-se os aumentos nas infrações da condução sob o efeito do álcool (+29,2%) e da condução em excesso de velocidade (+24,4%) e as diminuições nas infrações do uso do telemóvel (-15,1%) e da não utilização do cinto de segurança (-11,4%).

#### IV.1.4 Infrações por excesso de velocidade

Em relação ao principal tipo de infração, o excesso de velocidade (taxa de variação anual de +24,4%), assinala-se os aumentos no número de infrações em termos absolutos de 20,4% no sistema SINCRO da ANSR e de 164,4% na PML e os decréscimos de 28,8% na GNR e de 23,5% na PSP.

Quadro IV.4. Infrações por excesso de velocidade, 2022 vs 2021 e 2019

Entidade	Veículos Fiscalizados				Total de Infrações				
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019 Nº infra. Tx Infra	2021 Nº infra. Tx Infra	2022 Nº infra. Tx Infra	$\Delta(\%)$ 22/21 Nº Infra	$\Delta(\%)$ 22/21 Tx Infra
ANSR	83 714 258	110 449 014	119 100 420	7,8%	403 505 0,48%	357 225 0,32%	430 002 0,36%	20,4%	11,6%
GNR	7 357 678	5 936 601	5 217 803	-12,1%	153 282 2,08%	168 149 2,83%	119 651 2,29%	-28,8%	-19,0%
PSP	2 467 813	3 408 101	2 825 325	-17,1%	55 767 2,26%	78 593 2,31%	60 126 2,13%	-23,5%	-7,7%
PML (a)	499 118	1 397 306	914 295	-34,6%	70 608 5,71%	100 985 2,76%	267 023 1,09%	164,4%	-60,3%
<b>Total (b)</b>	<b>94 038 867</b>	<b>121 191 022</b>	<b>128 057 843</b>	<b>5,7%</b>	<b>683 162</b> <b>0,68%</b>	<b>704 952</b> <b>0,53%</b>	<b>876 802</b> <b>0,48%</b>	<b>24,4%</b>	<b>-8,7%</b>

(a) Na PML, a taxa de infração apenas inclui radares móveis.

(b) Taxa de infração global: Na PML apenas inclui radares móveis (fiscalização e infrações).

A taxa de infração (nº de infrações de velocidade/nº de veículos fiscalizados) reduziu 8,7%, de 0,53% em 2021 para 0,48% em 2022.

#### IV.1.5 Infrações por influência de álcool

Relativamente à condução sob o efeito do álcool, em 2022 foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 1,8 milhão de condutores, o que representa um aumento de 7,7% no número de testes efetuados, comparativamente a 2021, ano em que tinham sido efetuados 1,7 milhão de testes, o que teve como consequência um aumento de 29,2% nas infrações por influência do álcool.

Quadro IV.5. Infrações por influência de álcool 2022 vs 2021 e 2019

Influência de álcool	Testes efetuados				Total de Infrações				
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019 Nº infra. Tx Infra	2021 Nº infra. Tx Infra	2022 Nº infra. Tx Infra	$\Delta(\%)$ 22/21 Nº Infra	$\Delta(\%)$ 22/21 Tx Infra
<b>Total</b>	<b>1 682 501</b>	<b>1 703 368</b>	<b>1 833 812</b>	<b>7,7%</b>	<b>33 774</b> <b>2,01%</b>	<b>28 481</b> <b>1,67%</b>	<b>36 785</b> <b>2,01%</b>	<b>29,2%</b>	<b>20,0%</b>

A taxa de infração (nº de infrações por álcool/ nº de testes efetuados) aumentou 0,33 p.p., de 1,67% no ano transato para 2,01% em 2022.

#### IV.1.6 Detenções

Analisando a criminalidade rodoviária, verifica-se que o número total de detenções em 2022 aumentou 23,2%, face a 2021, atingindo 34,3 mil condutores.

Neste âmbito, constata-se que 54,8% das detenções se deveu à condução sob o efeito do álcool, casos que aumentaram 42,6% comparativamente com o ano anterior, por via do aumento de 7,7% no número de testes efetuados, face a 2021.

Quadro IV.6. Detenções, 2022 vs 2021 e 2019

Tipo de infração	Detenções			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Álcool	14 076	13 168	18 771	42,6%
Falta de habilitação legal	7 059	11 175	11 391	1,9%
Outras	3 756	3 467	4 098	18,2%
<b>Total</b>	<b>24 891</b>	<b>27 810</b>	<b>34 260</b>	<b>23,2%</b>

A taxa de condutores detidos por condução sob o efeito do álcool (nº de detenções por álcool/ nº de testes) foi de 1,02%, um aumento face a 2021 (0,77%).

## V. Processo Contraordenacional

### V.1 Evolução da Carta por Pontos

No dia 1 de junho de 2016 entrou em vigor o sistema da carta por pontos, que se caracteriza por ser um sistema mais simples, transparente e que visa promover a adoção de comportamentos mais seguros e responsáveis na condução.

#### V.1.1 Condutores e pontos na carta de condução

O quadro demonstra os pontos disponíveis entre os 518,0 mil condutores que, em final de 2022, se encontravam sancionados com subtração de pontos, no âmbito do sistema de carta por pontos. Destes condutores, 71,6% ainda dispunha de 13 pontos, enquanto 2,2% já só detinha 6 ou menos pontos (incluindo zero pontos).

Quadro V.1. Número de pontos disponíveis dos condutores que se encontravam sancionados com subtração de pontos em final de 2022

N.º de pontos disponíveis	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Total
N.º de condutores	3 047	100	229	3 675	1 015	1 487	1 778	4 737	4 124	43 115	8 416	66 782	8 671	370 792	517 968

#### V.1.2 Pontos subtraídos na carta de condução

No quadro seguinte podemos observar a distribuição dos pontos subtraídos por ano, entre 2016 e 2022, no sistema da carta por pontos.

Quadro V.2. Distribuição dos pontos subtraídos por ano, 2016 a 2022, no sistema da carta por pontos

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	>15
2016	4 916	0	2 297	0	2 467	0	9	0	10	0	18	0	0	0	0
2017	8 899	4	3 399	10	5 487	0	29	0	11	0	98	0	0	1	12
2018	14 165	665	1 187	708	16 179	13	91	20	23	22	664	2	8	0	63
2019	85 664	824	15 369	1 271	12 116	31	631	17	178	18	417	2	57	2	115
2020	68 394	797	14 550	2 056	9 199	53	288	21	78	22	223	2	8	2	27
2021	26 265	2 228	9 590	3 302	10 033	72	512	54	181	43	360	6	53	3	116
2022	239 518	6 319	22 450	3 499	13 133	271	1 185	111	332	97	517	15	57	7	116

### V.1.3 Cartas cassadas

Do número de condutores que perderam pontos na sua carta de condução, 2.410 ficaram com o seu título de condução cassado até ao final de 2022. Especificamente em 2022, as cartas cassadas totalizaram 598 unidades.

Quadro V.3. Número de cartas cassadas, 2016 a 2022

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N.º de cartas cassadas	16	64	182	668	443	439	598

### V.1.4 Condutores com zero pontos

Os restantes 637 condutores com zero pontos no título de condução em dezembro de 2022, já têm o seu processo instruído: 398 encontravam-se na fase de audição da intenção de cassação do título de condução e 239 na fase de notificação da decisão final de cassação do título de condução.

## V.2 Evolução das Contraordenações Rodoviárias

### V.2.1 Autos registados, decididos, cobrados e prescritos no SIGA

Em 2022 foram registados 1 277,7 mil autos de contraordenação, decididos 905,6 mil, cobrados 657,7 mil e 584 prescreveram. Face a 2021, verificou-se um aumento de 44,0% no número de autos registados, em parte resultante da atividade de fiscalização por parte das entidades autuantes após o período de restrições da pandemia.

Quadro V.4. Distribuição dos autos por fase de processo, 2017 a 2022

Autos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Registados	990 364	1 727 946	1 407 360	937 295	887 398	1 277 734	44,0%
Decididos	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	919 623	905 611	-1,5%
Cobrados	840 063	1 115 006	1 392 386	743 292	904 635	657 657	-26,6%
Prescritos	61 776	21 197	9 855	3 677	716	584	-18,4%

Fonte: ANSR/SIGA

Relativamente aos autos cobrados, em 2022, a diminuição de 26,6%, foi consequência especialmente da impossibilidade da ANSR processar, desde 28 de janeiro de 2022, os seus eventos de velocidade devido à alteração da Lei de Videovigilância (Lei nº 95/2021).

Verificou-se uma diminuição de 1,5% nos autos decididos, com 905 611, consequência do facto da ANSR ter estado mais de 6 meses sem serviços postais.

Nos autos prescritos (584), em 2022 observou-se uma redução de 18,4%, atingindo-se o valor mais baixo desde que há registo.

Analisando o número de autos decididos, observa-se que em 2022 houve um decréscimo -5,0% nos autos graves e -11,9% nos autos muito graves. Por sua vez, os autos leves tiveram um ligeiro acréscimo de 0,6%.

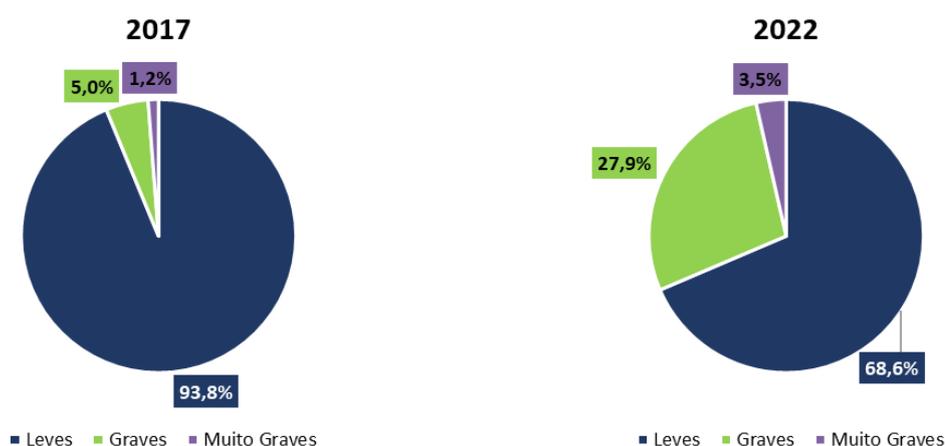
Quadro V.5. Distribuição dos autos decididos por nível de gravidade, 2017 a 2022

Autos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Decididos	594 903	1 033 185	1 425 805	1 594 366	919 623	905 611	-1,5%
Leves	557 907	799 227	949 107	935 310	617 245	620 797	0,6%
Graves	29 703	206 759	425 815	569 837	265 975	252 727	-5,0%
Muito graves	7 293	27 199	50 883	89 219	36 403	32 087	-11,9%

Fonte: ANSR/SIGA

No gráfico seguinte, é possível observar que a expressão dos autos graves e muito graves aumentou em 2022, no total dos autos decididos, quando comparado com 2017, ano em que os autos leves representaram 93,8% do total, enquanto em 2022 tiveram um peso de 68,6%. Deve-se assinalar o aumento expressivo da representatividade dos autos graves, passando de 5,0% em 2017 para 27,9% em 2022.

Gráfico V.1. Repartição dos autos decididos por nível de gravidade, 2022 vs 2017



## VI. Anexo de Quadros de Contexto Nacional

### VI.1 Infraestrutura e tráfego

Quadro VI.1. Extensão da Rede Rodoviária Nacional (km), 2012 a 2022

Ano	Rede Fundamental	Rede Complementar	Estradas Regionais	Total
2012	2 340	7 153	4 791	14 284
2013	2 337	7 182	4 791	14 310
2014	2 337	7 182	4 791	14 310
2015	2 337	7 182	4 791	14 310
2016	2 337	7 185	4 791	14 313
2017	2 337	7 185	4 791	14 313
2018	2 337	7 185	4 791	14 313
2019	2 337	7 185	4 791	14 313
2020	2 350	7 185	4 791	14 326
2021	2 350	7 185	4 791	14 326
2022	2 350	7 191	4 791	14 332

Fonte: IMT/INE

Quadro VI.2. Extensão da Rede Rodoviária Nacional (km), por distrito, 2022

Distrito	Rede Fundamental	Rede Complementar	Estradas Regionais	Total
Aveiro	123	328	166	617
Beja	168	322	481	971
Braga	63	575	239	877
Bragança	142	421	273	836
Castelo Branco	123	234	351	708
Coimbra	113	385	255	753
Évora	185	386	355	926
Faro	108	293	405	806
Guarda	154	350	287	791
Leiria	86	447	153	686
Lisboa	68	641	134	843
Portalegre	127	335	249	711
Porto	146	483	268	897
Santarém	163	572	160	895
Setúbal	165	483	330	978
Viana do Castelo	77	268	115	460
Vila Real	148	296	228	672
Viseu	191	372	342	905

Fonte: IMT/INE

## VI.2 Condutores

Quadro VI.3. Condutores com carta de condução válida, por grupo etário e sexo, 2022

Grupo etário	Feminino	Masculino	Total
<20	27 027	42 362	69 389
20-29	414 671	466 296	880 967
30-39	543 147	603 678	1 146 825
40-49	734 837	823 458	1 558 295
50-59	586 907	678 582	1 265 489
60-64	220 603	295 629	516 232
65-69	167 825	262 022	429 847
70-74	113 585	224 504	338 089
75-79	62 355	164 056	226 411
80+	29 069	143 381	172 450
<b>Total</b>	<b>2 900 026</b>	<b>3 703 968</b>	<b>6 603 994</b>

Fonte: IMT

Quadro VI.4. Nível médio de taxa de álcool no sangue (TAS, g/l) dos condutores em Portugal Continental, 2013 a 2022

Ano	Total TAS	TAS >= 0,5 [g/l]
2013	0,08	1,54
2014	0,07	1,59
2015	0,07	1,53
2016	0,07	1,56
2017	0,06	1,55
2018	0,07	1,59
2019	0,07	1,58
2020	0,10	1,60
2021	0,09	1,59
2022	0.10	1.5

Quadro VI.5. Número de condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l, por distrito (Portugal Continental), 2022

Distrito	N.º de condutores com TAS $\geq 0,5$ g/l
Aveiro	246
Beja	71
Braga	248
Bragança	55
Castelo Branco	57
Coimbra	185
Évora	49
Faro	202
Guarda	44
Leiria	197
Lisboa	470
Portalegre	42
Porto	375
Santarém	197
Setúbal	208
Viana do Castelo	82
Vila Real	66
Viseu	149
<b>Total</b>	<b>2 943</b>

Quadro VI.6. Número de condutores com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l, em Portugal Continental, por categoria do veículo, 2022

Categoria	N.º de condutores com TAS $\geq 0,5$ g/l
Veículo ligeiro	2 001
Veículo pesado	12
Ciclomotor	217
Motociclo	469
Velocípede	201
Outros	43
<b>Total</b>	<b>2 943</b>

## VI.3 Veículos

Quadro VI.7. Parque automóvel segurado em Portugal, por categoria do veículo, 2012 a 2022

Ano	Ligeiros	Pesados	Motociclos	Outros veículos	Total
2012	5 603 297	113 720	222 558	728 755	<b>6 668 330</b>
2013	5 684 965	115 209	231 096	776 856	<b>6 808 126</b>
2014	5 608 867	110 187	237 805	800 570	<b>6 757 429</b>
2015	5 742 906	122 194	255 865	811 955	<b>6 932 920</b>
2016	5 939 994	120 782	282 417	786 277	<b>7 129 470</b>
2017	6 108 262	138 636	331 014	811 470	<b>7 389 382</b>
2018	6 355 465	145 730	356 473	840 113	<b>7 697 781</b>
2019	6 568 716	147 109	396 934	801 716	<b>7 914 475</b>
2020	6 682 944	146 723	427 951	804 976	<b>8 062 594</b>
2021	6 845 912	141 067	464 915	827 386	<b>8 279 280</b>
2022	7 012 961	143 404	501 274	839 102	<b>8 496 741</b>

Fonte: ASF

Quadro VI.8. Número de veículos segurados, por ano de construção e categoria do veículo, 2022

Categoria do veículo	< 1 ano	1 - < 2 anos	2 - < 3 anos	3 - < 4 anos	4 - < 5 anos	5 - < 10 anos	10 anos ou mais	Total de veículos
Agrícola	5 792	7 124	6 714	6 868	6 825	33 697	291 330	358 350
Ciclomotor	2 156	2 109	1 955	2 200	2 218	13 181	239 655	263 474
Ligeiros	165 885	168 530	171 830	259 825	283 045	1 412 196	4 551 650	7 012 961
Máquinas industriais	1 570	2 038	2 035	2 640	2 267	10 584	15 200	36 334
Motociclos	35 923	33 471	28 971	30 286	27 930	104 921	239 772	501 274
Pesados	6 387	5 898	4 611	5 494	5 729	28 213	87 072	143 404
Reboque	2 924	3 268	2 923	3 490	3 760	17 114	99 279	132 758
Outros veículos	2 317	1 524	1 329	1 503	1 429	7 430	32 654	48 186
<b>Total</b>	<b>222 954</b>	<b>223 962</b>	<b>220 368</b>	<b>312 306</b>	<b>333 203</b>	<b>1 627 336</b>	<b>5 556 612</b>	<b>8 496 741</b>

Fonte: ASF

Quadro VI.9. Número de veículos segurados, por ano de construção e distrito/R.A. de circulação do veículo, 2022

Distrito/R.A. de circulação do veículo	< 1 ano	1 - < 2 anos	2 - < 3 anos	3 - < 4 anos	4 - < 5 anos	5 - < 10 anos	10 anos ou mais	Total de veículos
Aveiro	10 177	11 325	12 125	16 885	19 517	114 040	447 251	631 320
Beja	2 006	2 509	2 673	3 880	4 361	22 838	92 006	130 273
Braga	11 388	13 417	13 841	19 505	22 929	136 715	488 333	706 128
Bragança	1 685	1 928	2 106	2 767	3 024	19 080	104 292	134 882
Castelo Branco	2 114	2 631	2 801	4 124	4 833	26 426	125 103	168 032
Coimbra	6 352	7 056	7 801	10 892	12 410	65 459	276 320	386 290
Évora	2 366	3 085	3 056	4 329	5 022	25 122	89 576	132 556
Faro	11 841	10 724	11 028	17 193	18 250	84 499	269 040	422 575
Guarda	1 931	2 338	2 468	3 554	3 910	22 080	120 195	156 476
Leiria	8 187	9 151	8 927	13 374	15 719	83 650	331 564	470 572
Lisboa	90 561	78 449	72 529	102 490	98 732	376 471	881 984	1 701 216
Portalegre	1 369	1 726	1 775	2 858	3 317	17 106	62 911	91 062
Porto	34 226	37 071	34 937	46 497	50 522	262 333	805 766	1 271 352
Santarém	5 351	6 280	6 841	10 149	11 826	65 814	287 505	393 766
Setúbal	12 653	13 815	15 742	22 577	24 668	125 421	361 716	576 592
Viana do Castelo	2 663	3 078	3 304	4 910	5 427	34 464	169 932	223 778
Vila Real	2 583	2 954	3 141	4 141	4 607	28 256	138 358	184 040
Viseu	4 757	5 917	6 134	8 580	9 798	54 336	267 731	357 253
R.A. Açores	5 325	5 220	5 133	7 151	7 568	32 567	113 318	176 282
R.A. Madeira	5 266	5 249	3 968	6 357	6 729	30 409	123 014	180 992
Desconhecido	153	39	38	93	34	250	697	1 304
<b>Total</b>	<b>222 954</b>	<b>223 962</b>	<b>220 368</b>	<b>312 306</b>	<b>333 203</b>	<b>1 627 336</b>	<b>5 556 612</b>	<b>8 496 741</b>

Fonte: ASF

Quadro VI.10. Número de inspeções técnicas a veículos e taxa de reprovação em Portugal Continental, 2016 a 2022

Ano	Inspeções	Taxa de reprovação (%)
2016	5 804 923	10,6
2017	5 809 207	9,9
2018	5 924 914	9,6
2019	5 995 803	9,0
2020	4 877 683	8,2
2021	6 264 955	8,5
2022	6 460 634	7,8

Fonte: IMT

Quadro VI.11. Número de inspeções técnicas a veículos e taxa de reprovação em Portugal Continental, 2022 vs 2021 e 2019

Distrito	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Aveiro	471 118	479 855	487 448	1,6%
Beja	81 473	83 156	83 034	-0,1%
Braga	542 311	572 786	584 613	2,1%
Bragança	100 868	106 152	107 242	1,0%
Castelo Branco	132 812	138 483	140 329	1,3%
Coimbra	298 602	307 193	313 306	2,0%
Évora	99 902	101 079	102 715	1,6%
Faro	329 930	351 227	359 122	2,2%
Guarda	102 277	101 561	103 085	1,5%
Leiria	393 602	401 471	412 333	2,7%
Lisboa	1 125 895	1 168 497	1 197 565	2,5%
Portalegre	68 322	69 332	68 662	-1,0%
Porto	999 020	1 078 364	1 109 594	2,9%
Santarém	297 932	303 686	311 426	2,5%
Setúbal	459 149	482 962	493 237	2,1%
Viana do Castelo	154 600	163 571	168 850	3,2%
Vila Real	98 836	103 811	106 530	2,6%
Viseu	239 154	251 769	259 719	3,2%
<b>Total</b>	<b>5 995 803</b>	<b>6 264 955</b>	<b>6 408 810</b>	<b>2,3%</b>

Fonte: IMT

Quadro VI.12. Veículos rodoviários motorizados presumivelmente em circulação, segundo o tipo de veículo, 2010 a 2022

Ano	Tipo de veículos						Total
	Ligeiros			Pesados			
	Passageiros	Mercadorias	Outros	Passageiros	Mercadorias	Outros	
2010	4 692 000	1 337 373	20 458	15 425	106 893	9 902	<b>6 182 051</b>
2011	4 712 354	1 321 711	20 443	15 181	101 840	9 659	<b>6 181 188</b>
2012	4 258 746	1 172 906	19 047	12 358	84 980	8 004	<b>5 556 041</b>
2013	4 334 364	1 167 306	20 474	12 119	81 940	8 761	<b>5 624 964</b>
2014	4 699 645	1 259 725	22 726	14 941	88 874	9 595	<b>6 095 506</b>
2015	4 722 963	1 224 821	22 926	14 717	88 398	9 869	<b>6 083 694</b>
2016	4 850 229	1 221 913	23 328	14 850	88 561	9 469	<b>6 208 350</b>
2017	5 059 472	1 240 914	25 469	15 235	95 904	10 247	<b>6 447 241</b>
2018	5 282 970	1 267 647	26 266	15 493	102 033	10 922	<b>6 705 331</b>
2019	5 452 119	1 396 653	31 953	17 819	116 384	12 663	<b>7 027 591</b>
2020	5 565 963	1 290 390	32 550	15 197	105 129	11 883	<b>7 021 112</b>
2021	4 850 229	1 221 913	23 328	14 850	47 386	41 175	<b>6 208 350</b>
2022	5 778 584	1 295 480	37 559	16 370	56 291	64 749	<b>7 249 033</b>

Fonte: IMT e INE

Quadro VI.13. Vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2013 a 2022

Ano	Gasolina	Gasóleo	Outros	Total
2013	27 188	76 573	2 160	<b>105 921</b>
2014	37 793	101 944	3 089	<b>142 826</b>
2015	53 202	120 521	4 780	<b>178 503</b>
2016	67 454	133 800	6 076	<b>207 330</b>
2017	76 364	135 235	10 530	<b>222 129</b>
2018	89 811	121 591	16 925	<b>228 327</b>
2019	110 125	89 417	24 257	<b>223 799</b>
2020	64 232	47 741	33 444	<b>145 417</b>
2021	63 012	32 068	51 557	<b>146 637</b>
2022	64 976	27 968	63 306	<b>156 250</b>

Fonte: ACAP

Quadro VI.14. Vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2022

Ano	Gasolina	Gasóleo	Elétrico	Híbridos Elétricos Convencionais	Híbridos Elétricos Plug-In	Híbridos Não Elétricos	GNC	Total
2022	64 976	27 968	17 763	24 079	16 026	5 429	9	<b>156 250</b>

Fonte: ACAP

Quadro VI.15. Parque de veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação, segundo o combustível principal, 2022

Combustível	Ligeiros de passageiros
Gasóleo	3 231 829
Gasolina	2 239 757
Outros	306 998
<b>Total</b>	<b>5 778 584</b>

Fonte: IMT e INE

## VI.4 Custo económico dos acidentes

Quadro VI.16. Vítimas em acidentes rodoviários em Portugal Continental, 1995 a 2022\*

Ano	VM	FG	FL
1995	2 085	11 229	54 598
1996	2 100	10 842	55 785
1997	1 939	9 335	57 181
1998	1 865	8 177	58 426
1999	1 750	7 697	57 630
2000	1 629	6 918	53 006
2001	1 466	5 797	51 247
2002	1 469	4 770	51 815
2003	1 356	4 659	50 599
2004	1 135	4 190	47 819
2005	1 094	3 762	45 487
2006	850	3 483	43 654
2007	854	3 116	43 202
2008	776	2 606	41 327
2009	737	2 624	43 790
2010	937	2 475	43 890
2011	891	2 265	39 695
2012	718	1 941	36 164
2013	637	1 946	36 807
2014	638	2 010	37 005
2015	593	2 148	38 808
2016	563	1 999	39 106
2017	602	2 117	41 776
2018	675	1 995	41 335
2019	626	2 168	43 183
2020	509	1 723	30 693
2021	561	2 161	38 575
2022	462	2 243	38 456

\* Vítimas a 24h até 2009 e a 30 dias a partir de 2010

## VII. Anexo de Quadros de Sinistralidade

### VII.1 Vítimas

#### VII.1.1 Vítimas por categoria de utente

Quadro VII.1. Vítimas em Portugal por categoria de utente, por NUTS I, 2022 vs 2021 e 2019

Categoria de Utente	VM					FG					FL					Total de Vítimas				
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21		2019	2021	2022	Δ(%) 22/21		2019	2021	2022	Δ(%) 22/21		2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	
Condutor	383	358	381	6,4%		1 391	1 374	1 417	3,1%		27 754	23 304	25 952	11,4%		29 528	25 036	27 750	10,8%	
Passageiro	109	81	105	29,6%		368	326	384	17,8%		10 249	7 331	8 178	11,6%		10 726	7 738	8 667	12,0%	
Peão	134	93	105	12,9%		409	287	323	12,5%		5 180	3 559	4 316	21,3%		5 723	3 939	4 744	20,4%	
<b>Continente</b>	<b>626</b>	<b>532</b>	<b>591</b>	<b>11,1%</b>		<b>2 168</b>	<b>1 987</b>	<b>2 124</b>	<b>6,9%</b>		<b>43 183</b>	<b>34 194</b>	<b>38 446</b>	<b>12,4%</b>		<b>45 977</b>	<b>36 713</b>	<b>41 161</b>	<b>12,1%</b>	
Condutor	10	12	13	8,3%		59	57	68	19,3%		429	448	428	-4,5%		498	517	509	-1,5%	
Passageiro	6	1	0	-100,0%		23	25	23	-8,0%		180	171	183	7,0%		209	197	206	4,6%	
Peão	5	4	1	-75,0%		24	12	15	25,0%		77	62	72	16,1%		106	78	88	12,8%	
<b>R.A. Açores</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>-17,6%</b>		<b>106</b>	<b>94</b>	<b>106</b>	<b>12,8%</b>		<b>686</b>	<b>681</b>	<b>683</b>	<b>0,3%</b>		<b>813</b>	<b>792</b>	<b>803</b>	<b>1,4%</b>	
Condutor	10	8	10	25,0%		65	60	53	-11,7%		693	667	669	0,3%		768	735	732	-0,4%	
Passageiro	30	1	2	100,0%		27	13	7	-46,2%		238	215	212	-1,4%		295	229	221	-3,5%	
Peão	1	3	1	-66,7%		17	7	12	71,4%		134	96	104	8,3%		152	106	117	10,4%	
<b>R.A. Madeira</b>	<b>41</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>8,3%</b>		<b>109</b>	<b>80</b>	<b>72</b>	<b>-10,0%</b>		<b>1 065</b>	<b>978</b>	<b>985</b>	<b>0,7%</b>		<b>1 215</b>	<b>1 070</b>	<b>1 070</b>	<b>0,0%</b>	
<b>Portugal</b>	<b>688</b>	<b>561</b>	<b>618</b>	<b>10,2%</b>		<b>2 383</b>	<b>2 161</b>	<b>2 302</b>	<b>6,5%</b>		<b>44 934</b>	<b>35 853</b>	<b>40 114</b>	<b>11,9%</b>		<b>48 005</b>	<b>38 575</b>	<b>43 034</b>	<b>11,6%</b>	

#### VII.1.2 Vítimas por grupo etário, segundo o sexo

Quadro VII.2. Vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2019, 2021 e 2022

Grupo etário	VM								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	5	2	7	10	12	5	0	-	-
15-19	6	5	7	18	19	18	0	-	-
20-24	18	6	6	40	30	42	0	-	-
25-29	6	2	9	40	37	41	0	-	-
30-34	7	7	6	31	25	26	0	-	-
35-39	0	8	3	47	34	36	0	-	-
40-44	6	6	5	36	26	38	0	-	-
45-49	11	7	9	43	39	48	0	-	-
50-54	4	6	8	33	36	35	0	-	-
55-59	16	5	7	19	42	36	0	-	-
60-64	19	9	10	28	37	46	0	-	-
65-69	14	8	7	46	19	30	0	-	-
70-74	20	10	15	39	25	34	0	-	-
>=75	50	38	19	75	61	65	0	-	-
n.d.	0	0	0	0	0	0	1	-	-
<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>119</b>	<b>118</b>	<b>505</b>	<b>442</b>	<b>500</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

n.d. – não definido

Quadro VII.3. Feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2019, 2021 e 2022

Grupo etário	FG								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	30	33	31	61	48	47	0	-	-
15-19	35	35	44	98	116	94	0	-	-
20-24	45	52	49	174	185	194	0	-	-
25-29	47	38	45	171	180	167	0	-	-
30-34	41	45	39	151	156	151	0	-	-
35-39	30	19	33	169	141	127	0	-	-
40-44	44	23	48	175	142	144	0	-	-
45-49	32	42	46	129	137	164	0	-	-
50-54	43	39	40	120	129	147	0	-	-
55-59	36	40	41	115	111	101	0	-	-
60-64	47	26	44	98	90	97	0	-	-
65-69	52	20	40	95	62	81	0	-	-
70-74	48	32	37	74	62	70	0	-	-
>=75	74	55	81	143	103	100	0	-	-
n.d.	0	0	0	2	0	0	4	-	-
<b>Total</b>	<b>604</b>	<b>499</b>	<b>618</b>	<b>1 775</b>	<b>1 662</b>	<b>1 684</b>	<b>4</b>	-	-

n.d. – não definido

Quadro VII.4. Feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2019, 2021 e 2022

Grupo etário	FL								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	1 131	766	942	1 304	906	1 042	0	0	0
15-19	1 237	864	1 015	2 099	1 690	1 878	0	0	0
20-24	2 061	1 632	1 798	2 978	2 591	2 710	0	0	0
25-29	1 711	1 333	1 468	2 443	2 265	2 456	2	0	0
30-34	1 520	1 063	1 237	2 096	1 982	2 051	0	0	0
35-39	1 410	1 036	1 189	1 979	1 718	1 787	0	0	0
40-44	1 611	1 046	1 250	2 107	1 793	1 872	0	0	0
45-49	1 545	1 171	1 368	1 934	1 735	1 938	0	0	0
50-54	1 443	1 133	1 265	1 704	1 558	1 704	1	0	0
55-59	1 438	1 027	1 160	1 611	1 324	1 531	0	0	0
60-64	1 129	805	1 007	1 377	1 169	1 218	0	1	0
65-69	889	612	793	1 110	921	1 085	0	0	0
70-74	795	548	675	1 021	834	909	0	0	0
>=75	1 347	845	1 038	1 860	1 481	1 723	0	0	0
n.d.	9	0	1	19	0	3	13	4	1
<b>Total</b>	<b>19 276</b>	<b>13 881</b>	<b>16 206</b>	<b>25 642</b>	<b>21 967</b>	<b>23 907</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

n.d. – não definido

Quadro VII.5. Total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2019, 2021 e 2022

Grupo etário	Total de Vítimas								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	1 166	801	980	1 375	966	1 094	0	0	0
15-19	1 278	904	1 066	2 215	1 825	1 990	0	0	0
20-24	2 124	1 690	1 853	3 192	2 806	2 946	0	0	0
25-29	1 764	1 373	1 522	2 654	2 482	2 664	2	0	0
30-34	1 568	1 115	1 282	2 278	2 163	2 228	0	0	0
35-39	1 440	1 063	1 225	2 195	1 893	1 950	0	0	0
40-44	1 661	1 075	1 303	2 318	1 961	2 054	0	0	0
45-49	1 588	1 220	1 423	2 106	1 911	2 150	0	0	0
50-54	1 490	1 178	1 313	1 857	1 723	1 886	1	0	0
55-59	1 490	1 072	1 208	1 745	1 477	1 668	0	0	0
60-64	1 195	840	1 061	1 503	1 296	1 361	0	1	0
65-69	955	640	840	1 251	1 002	1 196	0	0	0
70-74	863	590	727	1 134	921	1 013	0	0	0
>=75	1 471	938	1 138	2 078	1 645	1 888	0	0	0
n.d.	9	0	1	21	0	3	18	4	1
<b>Total</b>	<b>20 062</b>	<b>14 499</b>	<b>16 942</b>	<b>27 922</b>	<b>24 071</b>	<b>26 091</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

n.d. – não definido

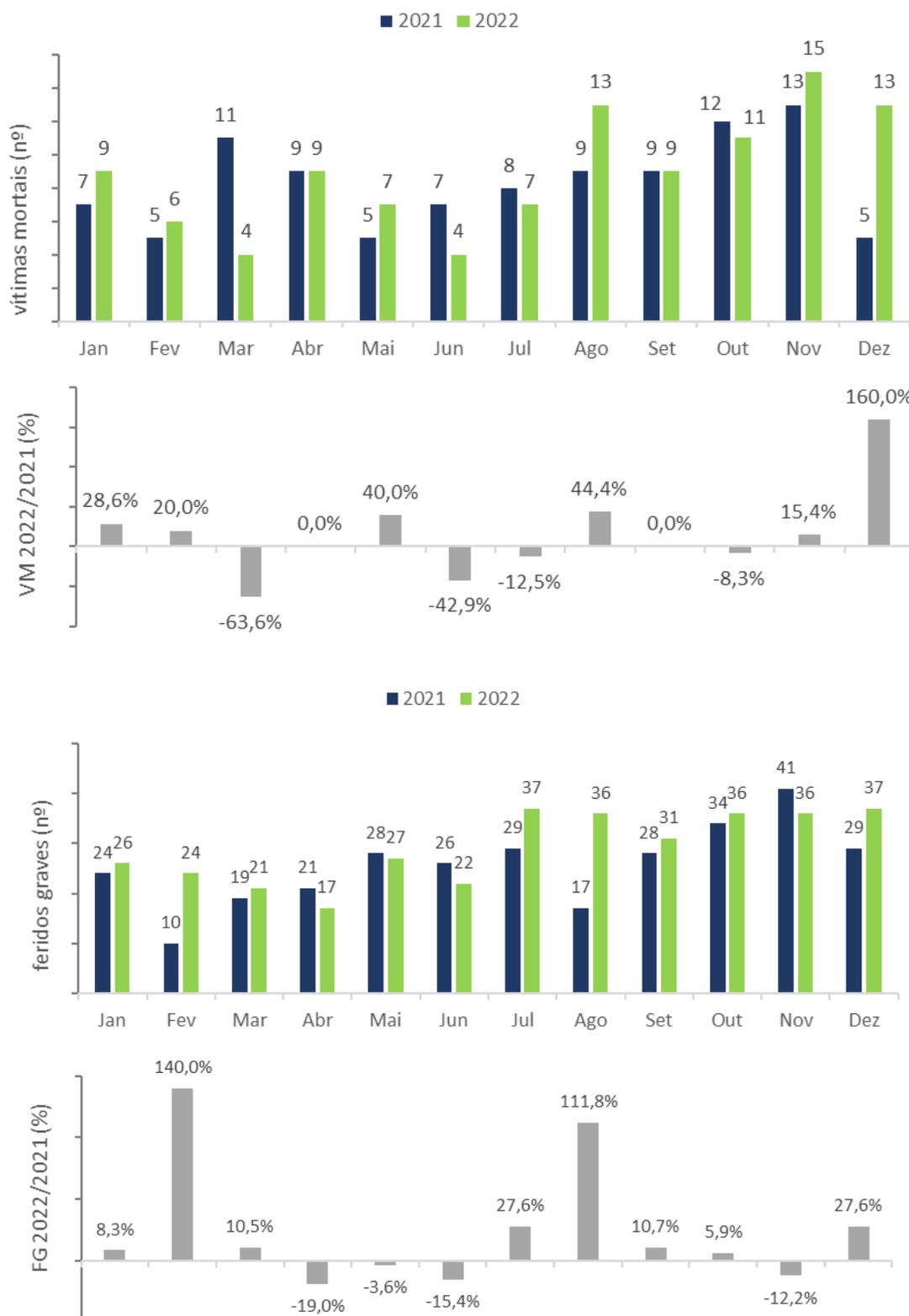
## VII.2 Peões

### VII.2.1 Peões vítimas por mês

Quadro VII.6. Peões vítimas em Portugal por mês, 2022 vs 2021 e 2019

Mês	VM					FG					FL					Total de peões vítimas				
	2019	2021	2022	Δ(%)	22/21	2019	2021	2022	Δ(%)	22/21	2019	2021	2022	Δ(%)	22/21	2019	2021	2022	Δ(%)	22/21
Jan	19	7	9	28,6%		45	24	26	8,3%		513	254	351	38,2%		577	285	386	35,4%	
Fev	9	5	6	20,0%		34	10	24	140,0%		390	139	312	124,5%		433	154	342	122,1%	
Mar	13	11	4	-63,6%		52	19	21	10,5%		475	214	360	68,2%		540	244	385	57,8%	
Abr	8	9	9	0,0%		22	21	17	-19,0%		352	242	322	33,1%		382	272	348	27,9%	
Mai	7	5	7	40,0%		35	28	27	-3,6%		466	298	368	23,5%		508	331	402	21,5%	
Jun	10	7	4	-42,9%		38	26	22	-15,4%		373	297	305	2,7%		421	330	331	0,3%	
Jul	7	8	7	-12,5%		26	29	37	27,6%		386	287	386	34,5%		419	324	430	32,7%	
Ago	13	9	13	44,4%		41	17	36	111,8%		368	289	332	14,9%		422	315	381	21,0%	
Set	8	9	9	0,0%		51	28	31	10,7%		403	354	414	16,9%		462	391	454	16,1%	
Out	16	12	11	-8,3%		35	34	36	5,9%		512	429	394	-8,2%		563	475	441	-7,2%	
Nov	13	13	15	15,4%		42	41	36	-12,2%		581	490	486	-0,8%		636	544	537	-1,3%	
Dez	17	5	13	160,0%		29	29	37	27,6%		572	424	462	9,0%		618	458	512	11,8%	
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>		<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>		<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>		<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>	

Gráfico VII.1. Peões vítimas mortais e feridos graves por mês, 2022 vs 2021



## VII.2.2 Peões vítimas por dia da semana

Quadro VII.7. Peões vítimas em Portugal por dia da semana, 2022 vs 2021 e 2019

Dia da semana	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Segunda-Feira	27	17	16	-5,9%	61	40	35	-12,5%	813	570	737	29,3%	901	627	788	25,7%
Terça-Feira	24	16	19	18,8%	72	53	63	18,9%	843	632	666	5,4%	939	701	748	6,7%
Quarta-Feira	13	16	8	-50,0%	62	51	58	13,7%	867	607	759	25,0%	942	674	825	22,4%
Quinta-Feira	20	18	12	-33,3%	75	46	50	8,7%	907	583	700	20,1%	1 002	647	762	17,8%
Sexta-Feira	28	12	22	83,3%	76	52	67	28,8%	935	673	749	11,3%	1 039	737	838	13,7%
Sábado	16	14	18	28,6%	63	40	43	7,5%	604	363	484	33,3%	683	417	545	30,7%
Domingo	12	7	12	71,4%	41	24	34	41,7%	422	289	397	37,4%	475	320	443	38,4%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

## VII.2.3 Peões vítimas por período horário

Quadro VII.8. Peões vítimas em Portugal por período horário, 2022 vs 2021 e 2019

Período horário	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
[00:00-03:00[	7	7	2	-71,4%	7	9	7	-22,2%	84	49	76	55,1%	98	65	85	30,8%
[03:00-06:00[	2	0	7	-	8	3	10	233,3%	36	16	36	125,0%	46	19	53	178,9%
[06:00-09:00[	7	10	19	90,0%	54	32	39	21,9%	561	407	462	13,5%	622	449	520	15,8%
[09:00-12:00[	21	13	15	15,4%	68	51	56	9,8%	969	795	844	6,2%	1 058	859	915	6,5%
[12:00-15:00[	14	16	9	-43,8%	63	39	51	30,8%	893	641	711	10,9%	970	696	771	10,8%
[15:00-18:00[	29	24	15	-37,5%	77	81	67	-17,3%	1 148	830	1 021	23,0%	1 254	935	1 103	18,0%
[18:00-21:00[	45	26	31	19,2%	129	69	92	33,3%	1 357	782	1 056	35,0%	1 531	877	1 179	34,4%
[21:00-00:00[	15	4	9	125,0%	44	22	28	27,3%	343	197	286	45,2%	402	223	323	44,8%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

## VII.2.4 Peões vítimas por fatores atmosféricos

Quadro VII.9. Peões vítimas em Portugal por fatores atmosféricos, 2022 vs 2021 e 2019

Fatores atmosféricos	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Bom tempo	126	92	87	-5,4%	372	277	293	5,8%	4 424	3 306	3 766	13,9%	4 922	3 675	4 146	12,8%
Chuva	13	8	18	125,0%	75	28	57	103,6%	928	382	703	84,0%	1 016	418	778	86,1%
Nevoeiro	0	0	2	-	1	1	0	-100,0%	18	14	7	-50,0%	19	15	9	-40,0%
Vento Forte	1	0	0	-	1	0	0	-	7	2	2	0,0%	9	2	2	0,0%
Neve	0	0	0	-	0	0	0	-	1	0	0	-	1	0	0	-
Fumo	0	0	0	-	1	0	0	-	0	0	0	-	1	0	0	-
n.d.	0	0	0	-	0	0	0	-	13	13	14	7,7%	13	13	14	7,7%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

n.d. – não definido

## VII.2.5 Peões vítimas por luminosidade

Quadro VII.10. Peões vítimas em Portugal por luminosidade, 2022 vs 2021 e 2019

Luminosidade	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dia	76	62	55	-11,3%	276	210	227	8,1%	3 800	2 858	3 262	14,1%	4 152	3 130	3 544	13,2%
Noite	60	32	45	40,6%	146	87	109	25,3%	1 372	731	1 075	47,1%	1 578	850	1 229	44,6%
Aurora/Crepúsculo	4	6	7	16,7%	28	9	14	55,6%	214	125	155	24,0%	246	140	176	25,7%
n.d.	0	0	0	-	0	0	0	-	5	3	0	-100,0%	5	3	0	-100,0%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

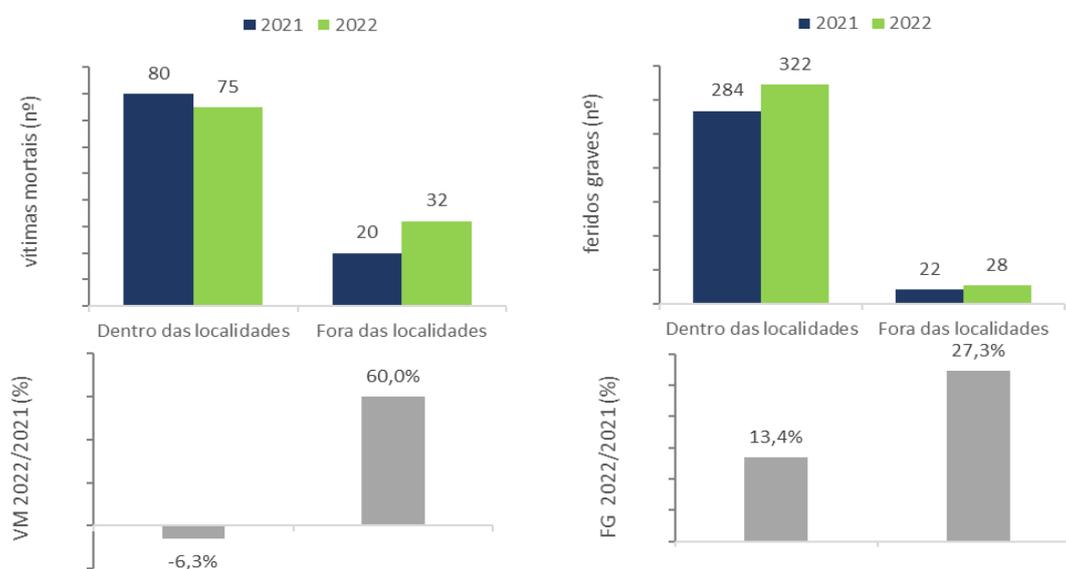
n.d. – não definido

## VII.2.6 Peões vítimas por localização

Quadro VII.11. Peões vítimas em Portugal por localização, 2022 vs 2021 e 2019

Localização	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dentro das localidades	115	80	75	-6,3%	408	284	322	13,4%	5 290	3 647	4 402	20,7%	5 813	4 011	4 799	19,6%
Fora das localidades	25	20	32	60,0%	42	22	28	27,3%	101	70	90	28,6%	168	112	150	33,9%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

Gráfico VII.2. Peões vítimas mortais e feridos graves por localização, 2022 vs 2021



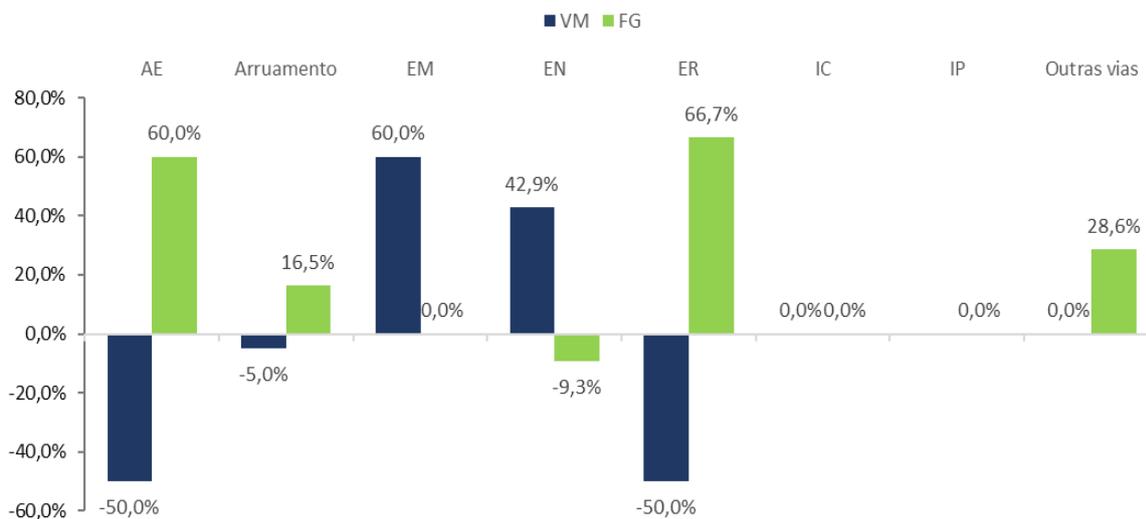
## VII.2.7 Peões vítimas por tipo de via

Quadro VII.12. Peões vítimas em Portugal por tipo de via, 2022 vs 2021 e 2019

Tipo de via	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
AE	6	6	3	-50,0%	7	5	8	60,0%	18	5	15	200,0%	31	16	26	62,5%
Arruamento	91	60	57	-5,0%	347	237	276	16,5%	4 957	3 332	4 015	20,5%	5 395	3 629	4 348	19,8%
EM	3	5	8	60,0%	10	6	6	0,0%	31	24	30	25,0%	44	35	44	25,7%
EN	27	21	30	42,9%	53	43	39	-9,3%	255	202	275	36,1%	335	266	344	29,3%
ER	4	2	1	-50,0%	4	3	5	66,7%	18	17	19	11,8%	26	22	25	13,6%
IC	7	3	3	0,0%	8	5	5	0,0%	8	11	13	18,2%	23	19	21	10,5%
IP	0	0	2	-	0	0	2	-	0	1	2	100,0%	0	1	6	500,0%
Outras vias*	2	3	3	0,0%	21	7	9	28,6%	104	125	123	-1,6%	127	135	135	0,0%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

\* Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Gráfico VII.3. Variação de peões vítimas mortais e feridos graves por tipo de via, 2022 vs 2021

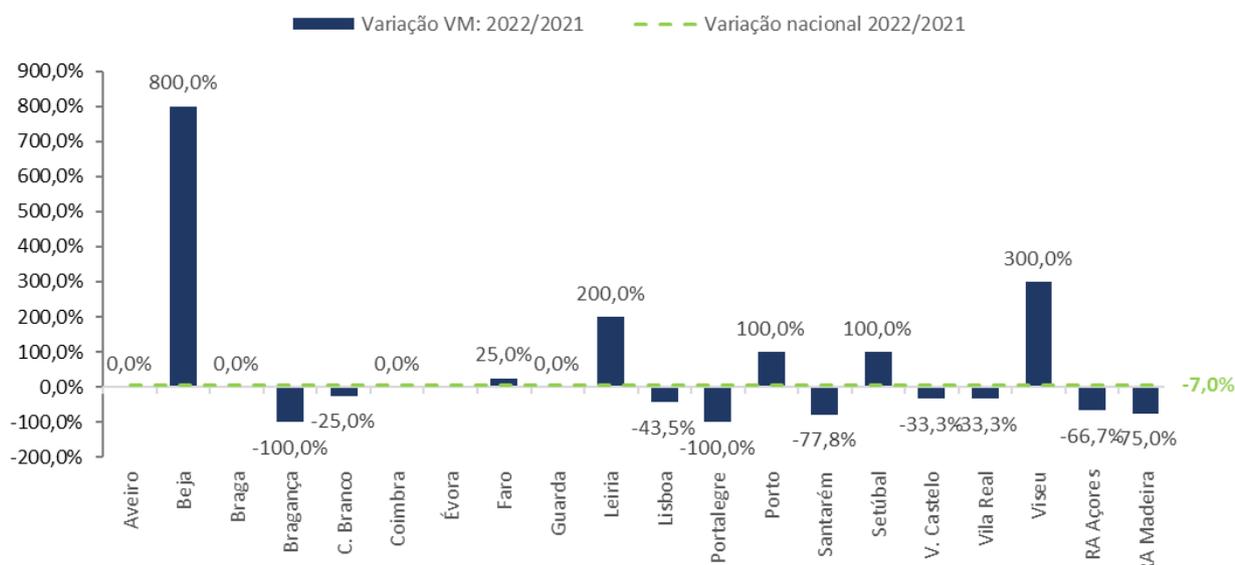


## VII.2.8 Peões vítimas por distrito e região autónoma

Quadro VII.13. Peões vítimas em Portugal por distrito e R.A., 2022 vs 2021 e 2019

Distrito e RA	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Aveiro	5	7	7	0,0%	27	13	24	84,6%	283	193	238	23,3%	315	213	269	26,3%
Beja	2	1	9	800,0%	9	6	10	66,7%	35	26	30	15,4%	46	33	49	48,5%
Braga	11	9	9	0,0%	35	28	21	-25,0%	417	292	392	34,2%	463	329	422	28,3%
Bragança	1	2	0	-100,0%	11	7	9	28,6%	51	33	36	9,1%	63	42	45	7,1%
C. Branco	1	4	3	-25,0%	10	8	2	-75,0%	59	42	52	23,8%	70	54	57	5,6%
Coimbra	7	2	2	0,0%	16	6	11	83,3%	164	108	148	37,0%	187	116	161	38,8%
Évora	3	2	2	0,0%	8	2	3	50,0%	38	34	45	32,4%	49	38	50	31,6%
Faro	11	8	10	25,0%	27	25	22	-12,0%	242	183	251	37,2%	280	216	283	31,0%
Guarda	1	0	2	-	6	4	9	125,0%	43	26	33	26,9%	50	30	44	46,7%
Leiria	11	2	6	200,0%	18	10	12	20,0%	184	107	167	56,1%	213	119	185	55,5%
Lisboa	25	23	13	-43,5%	103	70	61	-12,9%	1 615	1 038	1 248	20,2%	1 743	1 131	1 322	16,9%
Portalegre	1	2	0	-100,0%	5	4	2	-50,0%	27	29	21	-27,6%	33	35	23	-34,3%
Porto	26	9	18	100,0%	43	39	51	30,8%	1 093	839	922	9,9%	1 162	887	991	11,7%
Santarém	5	9	2	-77,8%	24	12	22	83,3%	152	77	125	62,3%	181	98	149	52,0%
Setúbal	7	5	10	100,0%	29	29	39	34,5%	455	342	379	10,8%	491	376	428	13,8%
V. Castelo	8	3	2	-33,3%	9	6	5	-16,7%	94	47	70	48,9%	111	56	77	37,5%
Vila Real	5	3	2	-33,3%	13	5	9	80,0%	80	60	55	-8,3%	98	68	66	-2,9%
Viseu	4	2	8	300,0%	16	13	11	-15,4%	148	83	104	25,3%	168	98	123	25,5%
R.A. Açores	1	3	1	-66,7%	17	7	12	71,4%	134	96	104	8,3%	152	106	117	10,4%
R.A. Madeira	5	4	1	-75,0%	24	12	15	25,0%	77	62	72	16,1%	106	78	88	12,8%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

Gráfico VII.4. Variação de peões vítimas mortais por distrito, 2022 vs 2021

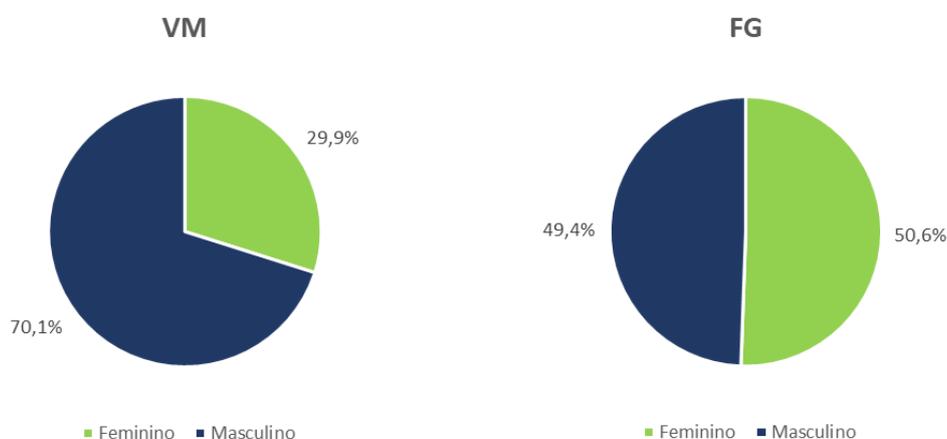


## VII.2.9 Peões vítimas por sexo

Quadro VII.14. Peões vítimas em Portugal por sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Sexo	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Feminino	57	36	32	-11,1%	203	133	177	33,1%	3 063	2 088	2 563	22,7%	3 323	2 257	2 772	22,8%
Masculino	83	64	75	17,2%	247	173	173	0,0%	2 328	1 629	1 929	18,4%	2 658	1 866	2 177	16,7%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

Gráfico VII.5. Peões vítimas mortais e feridos graves por sexo, 2022



## VII.2.10 Peões vítimas por grupo etário

Quadro VII.15. Peões vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	VM					
	Feminino			Masculino		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	0	0	1	4	4	2
15-19	0	0	1	2	0	1
20-24	3	0	1	1	1	2
25-29	0	0	1	3	4	3
30-34	1	3	0	0	2	2
35-39	0	0	0	3	1	4
40-44	0	2	1	1	2	4
45-49	4	2	1	7	3	4
50-54	0	3	3	5	7	7
55-59	5	2	2	5	5	3
60-64	8	0	4	7	8	12
65-69	5	3	3	15	4	5
70-74	11	4	3	9	8	5
>=75	20	17	11	21	15	21
nd	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>83</b>	<b>64</b>	<b>75</b>

Quadro VII.16. Peões feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	FG					
	Feminino			Masculino		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	14	10	14	23	20	18
15-19	9	8	10	8	8	1
20-24	11	8	8	12	6	14
25-29	6	4	4	9	6	7
30-34	5	4	3	5	9	5
35-39	3	1	6	8	11	4
40-44	11	5	8	19	11	7
45-49	5	5	10	17	12	14
50-54	14	8	15	18	12	17
55-59	9	15	11	26	12	22
60-64	22	13	13	12	12	13
65-69	22	10	17	22	12	15
70-74	32	13	17	25	12	19
>=75	40	29	41	43	30	17
nd	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>203</b>	<b>133</b>	<b>177</b>	<b>247</b>	<b>173</b>	<b>173</b>

Quadro VII.17. Peões feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	FL					
	Feminino			Masculino		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	273	204	246	321	242	257
15-19	238	159	200	176	102	134
20-24	203	126	165	137	80	112
25-29	135	76	135	97	80	101
30-34	128	83	113	86	79	87
35-39	131	87	109	89	69	89
40-44	173	100	110	109	73	98
45-49	184	136	153	124	96	101
50-54	217	153	175	145	100	128
55-59	245	170	174	167	105	139
60-64	218	159	224	177	115	109
65-69	210	139	201	136	112	129
70-74	230	171	186	176	128	119
>=75	478	325	371	388	248	324
nd	0	0	1	0	0	2
<b>Total</b>	<b>3 063</b>	<b>2 088</b>	<b>2 563</b>	<b>2 328</b>	<b>1 629</b>	<b>1 929</b>

Quadro VII.18. Peões - total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	Total de Vítimas					
	Feminino			Masculino		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	287	214	261	348	266	277
15-19	247	167	211	186	110	136
20-24	217	134	174	150	87	128
25-29	141	80	140	109	90	111
30-34	134	90	116	91	90	94
35-39	134	88	115	100	81	97
40-44	184	107	119	129	86	109
45-49	193	143	164	148	111	119
50-54	231	164	193	168	119	152
55-59	259	187	187	198	122	164
60-64	248	172	241	196	135	134
65-69	237	152	221	173	128	149
70-74	273	188	206	210	148	143
>=75	538	371	423	452	293	362
nd	0	0	1	0	0	2
<b>Total</b>	<b>3 323</b>	<b>2 257</b>	<b>2 772</b>	<b>2 658</b>	<b>1 866</b>	<b>2 177</b>

Quadro VII.19. Peões vítimas em Portugal por grupo etário, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	VM				FG				FL				Total de vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
<=14	4	4	3	-25,0%	37	30	32	6,7%	594	446	503	12,8%	635	480	538	12,1%
15_19	2	0	2	-	17	16	11	-31,3%	414	261	334	28,0%	433	277	347	25,3%
20_24	4	1	3	200,0%	23	14	22	57,1%	340	206	277	34,5%	367	221	302	36,7%
25_29	3	4	4	0,0%	15	10	11	10,0%	232	156	236	51,3%	250	170	251	47,6%
30_34	1	5	2	-60,0%	10	13	8	-38,5%	214	162	200	23,5%	225	180	210	16,7%
35_39	3	1	4	300,0%	11	12	10	-16,7%	220	156	198	26,9%	234	169	212	25,4%
40_44	1	4	5	25,0%	30	16	15	-6,3%	282	173	208	20,2%	313	193	228	18,1%
45_49	11	5	5	0,0%	22	17	24	41,2%	308	232	254	9,5%	341	254	283	11,4%
50_54	5	10	10	0,0%	32	20	32	60,0%	362	253	303	19,8%	399	283	345	21,9%
55_59	10	7	5	-28,6%	35	27	33	22,2%	412	275	313	13,8%	457	309	351	13,6%
60_64	15	8	16	100,0%	34	25	26	4,0%	395	274	333	21,5%	444	307	375	22,1%
65_69	20	7	8	14,3%	44	22	32	45,5%	346	251	330	31,5%	410	280	370	32,1%
70_74	20	12	8	-33,3%	57	25	36	44,0%	406	299	305	2,0%	483	336	349	3,9%
>=75	41	32	32	0,0%	83	59	58	-1,7%	866	573	695	21,3%	990	664	785	18,2%
nd	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	3	-	0	0	3	-
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

## VII.2.11 Peões vítimas por ação do peão

Quadro VII.20. Peões vítimas em Portugal por ação do peão, 2022 vs 2021 e 2019

Ação do peão	VM				FG				FL				Total de peões vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Em plena faixa de rodagem	48	30	33	10,0%	78	38	61	60,5%	585	456	505	10,7%	711	524	599	14,3%
Atravessando em passagem sinalizada	21	22	23	4,5%	145	105	122	16,2%	2 481	1 606	2 038	26,9%	2 647	1 733	2 183	26,0%
Transitando pela berma ou passeio	22	13	9	-30,8%	40	30	40	33,3%	487	364	471	29,4%	549	407	520	27,8%
Atravessando fora da passagem de peões a mais de 50m de uma passagem ou quando não exista passagem	19	8	16	100,0%	55	27	29	7,4%	401	269	288	7,1%	475	304	333	9,5%
Atravessando fora da passagem de peões, a menos de 50m de uma passagem	8	7	11	57,1%	44	40	39	-2,5%	541	392	449	14,5%	593	439	499	13,7%
A sair ou entrar num veículo	3	4	1	-75,0%	17	11	20	81,8%	153	115	157	36,5%	173	130	178	36,9%
Surgindo inesperadamente na faixa de rodagem de trás de um obstáculo	7	4	2	-50,0%	30	24	21	-12,5%	297	185	217	17,3%	334	213	240	12,7%
Transitando pela esquerda da faixa de rodagem	1	4	2	-50,0%	8	4	4	0,0%	68	55	50	-9,1%	77	63	56	-11,1%
Transitando pela direita da faixa de rodagem	6	3	8	166,7%	14	8	4	-50,0%	131	108	110	1,9%	151	119	122	2,5%
Atravessando em passagem sinalizada com desrespeito da sinalização semafórica	2	2	0	-100,0%	6	7	6	-14,3%	111	59	87	47,5%	119	68	93	36,8%
Em trabalhos na via	1	2	1	-50,0%	9	7	3	-57,1%	59	49	48	-2,0%	69	58	52	-10,3%
Em ilhéu ou refúgio na via	1	0	1	-	4	4	1	-75,0%	49	35	45	28,6%	54	39	47	20,5%
n.d.	1	1	0	-100,0%	0	1	0	-100,0%	28	24	27	12,5%	29	26	27	3,8%
<b>Total</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>7,0%</b>	<b>450</b>	<b>306</b>	<b>350</b>	<b>14,4%</b>	<b>5 391</b>	<b>3 717</b>	<b>4 492</b>	<b>20,9%</b>	<b>5 981</b>	<b>4 123</b>	<b>4 949</b>	<b>20,0%</b>

n.d. – não definido

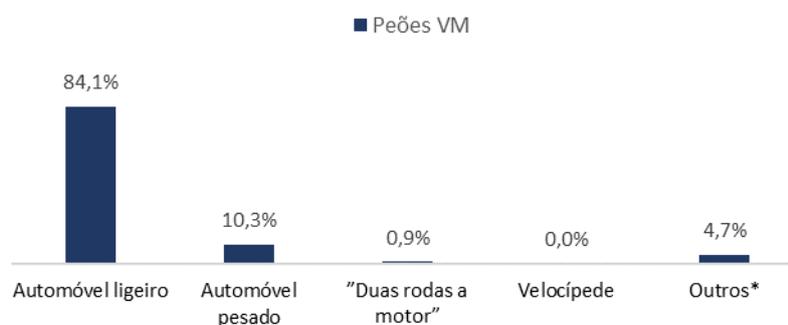
## VII.2.12 Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente

Quadro VII.21. Peões vítimas mortais em Portugal por categoria de veículo interveniente, 2022

Categoria veículo	Peões VM
Automóvel ligeiro	90
Automóvel pesado	11
"Duas rodas a motor"	1
Velocípede	0
Outros*	5
<b>Total</b>	<b>107</b>

\* Inclui veículos de tração animal, sobre carris, especiais, ligeiros e pesados sem especificação adicional, máquinas industriais, desconhecido e ainda não definidos

Gráfico VII.6. Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente, 2022



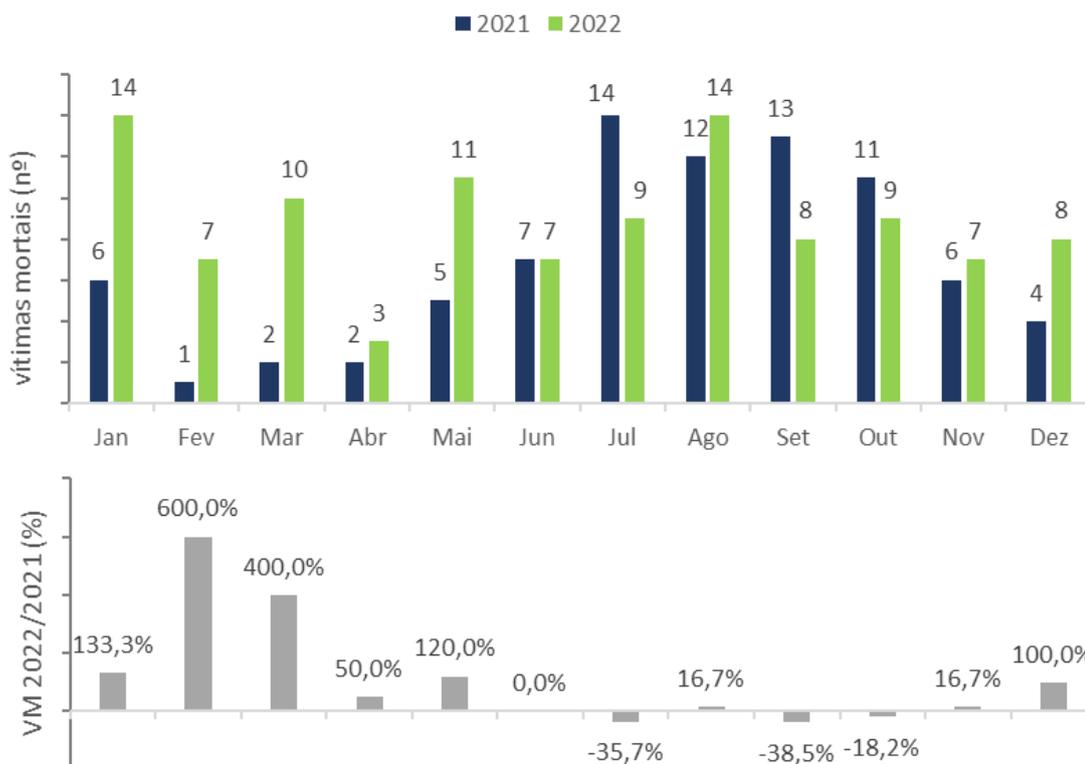
## VII.3 Passageiros

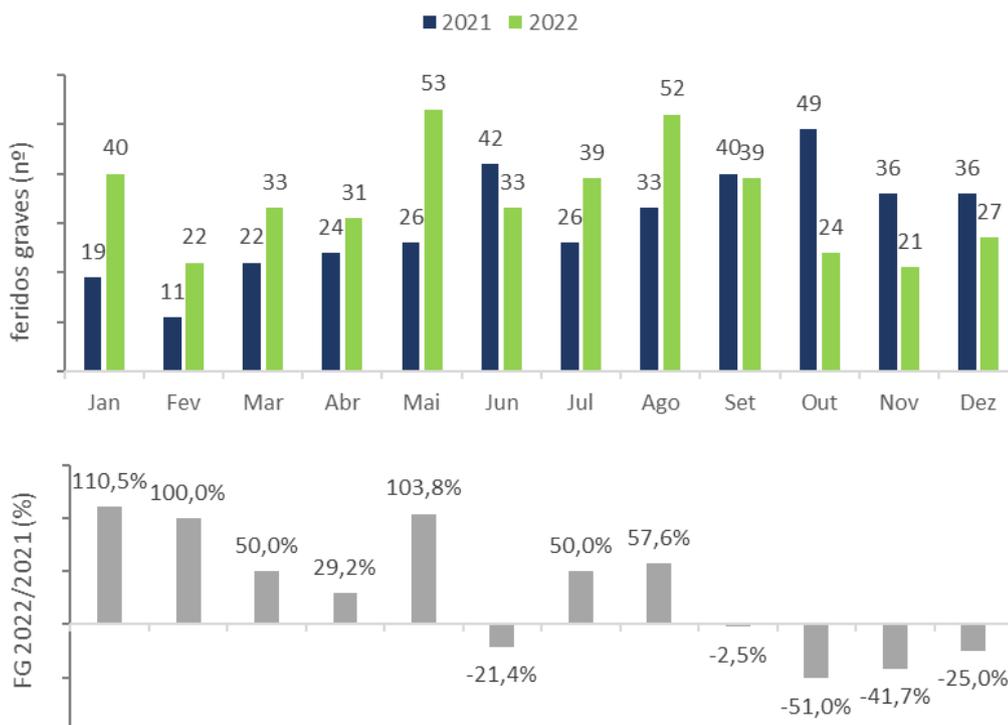
### VII.3.1 Passageiros vítimas por mês

Quadro VII.22. Passageiros vítimas em Portugal por mês, 2022 vs 2021 e 2019

Mês	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Jan	11	6	14	133,3%	20	19	40	110,5%	804	329	504	53,2%	835	354	558	57,6%
Fev	6	1	7	600,0%	20	11	22	100,0%	637	203	543	167,5%	663	215	572	166,0%
Mar	5	2	10	400,0%	33	22	33	50,0%	866	378	594	57,1%	904	402	637	58,5%
Abr	35	2	3	50,0%	39	24	31	29,2%	859	484	681	40,7%	933	510	715	40,2%
Mai	12	5	11	120,0%	31	26	53	103,8%	830	706	714	1,1%	873	737	778	5,6%
Jun	7	7	7	0,0%	39	42	33	-21,4%	877	719	732	1,8%	923	768	772	0,5%
Jul	10	14	9	-35,7%	43	26	39	50,0%	962	858	873	1,7%	1 015	898	921	2,6%
Ago	16	12	14	16,7%	70	33	52	57,6%	1 212	1 016	1 106	8,9%	1 298	1 061	1 172	10,5%
Set	18	13	8	-38,5%	41	40	39	-2,5%	982	742	779	5,0%	1 041	795	826	3,9%
Out	14	11	9	-18,2%	25	49	24	-51,0%	859	850	711	-16,4%	898	910	744	-18,2%
Nov	7	6	7	16,7%	25	36	21	-41,7%	898	694	665	-4,2%	930	736	693	-5,8%
Dez	4	4	8	100,0%	32	36	27	-25,0%	881	738	671	-9,1%	917	778	706	-9,3%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

Gráfico VII.7. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por mês, 2022 vs 2021



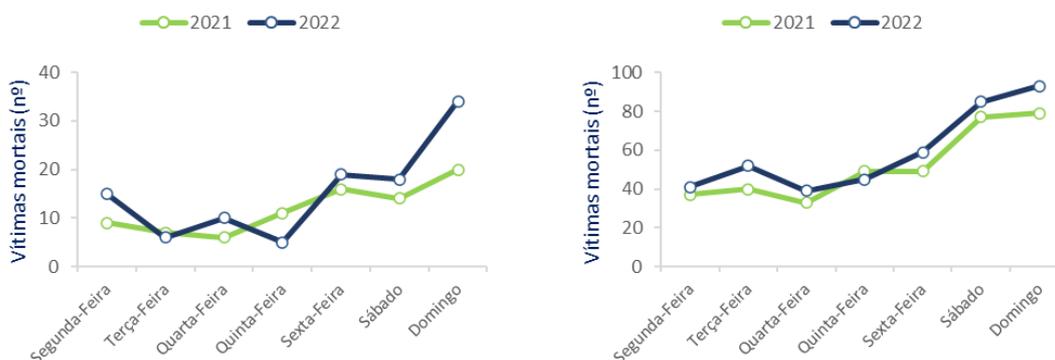


### VII.3.2 Passageiros vítimas por dia da semana

Quadro VII.23. Passageiros vítimas em Portugal por dia da semana, 2022 vs 2021 e 2019

Dia da semana	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Segunda-Feira	13	9	15	66,7%	34	37	41	10,8%	1377	988	1114	12,8%	1424	1034	1170	13,2%
Terça-Feira	14	7	6	-14,3%	53	40	52	30,0%	1384	1055	1092	3,5%	1451	1102	1150	4,4%
Quarta-Feira	44	6	10	66,7%	53	33	39	18,2%	1355	931	1124	20,7%	1452	970	1173	20,9%
Quinta-Feira	8	11	5	-54,5%	42	49	45	-8,2%	1376	996	1071	7,5%	1426	1056	1121	6,2%
Sexta-Feira	15	16	19	18,8%	56	49	59	20,4%	1490	1147	1273	11,0%	1561	1212	1351	11,5%
Sábado	21	14	18	28,6%	79	77	85	10,4%	1803	1243	1447	16,4%	1903	1334	1550	16,2%
Domingo	30	20	34	70,0%	101	79	93	17,7%	1882	1357	1452	7,0%	2013	1456	1579	8,4%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10667</b>	<b>7717</b>	<b>8573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11230</b>	<b>8164</b>	<b>9094</b>	<b>11,4%</b>

Gráfico VII.8. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por dia da semana, 2022 vs 2021

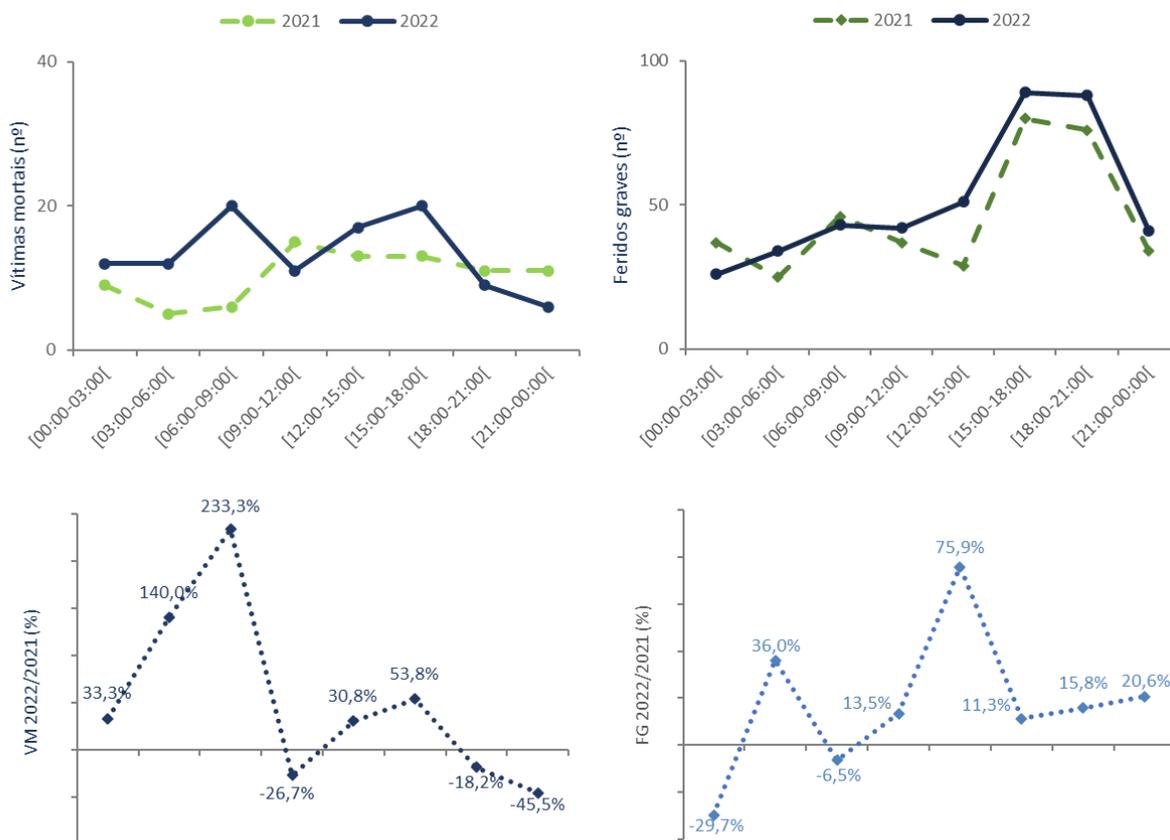


### VII.3.3 Passageiros vítimas por período horário

Quadro VII.24. Passageiros vítimas em Portugal por período horário, 2022 vs 2021 e 2019

Período horário	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
[00:00-03:00[	9	9	12	33,3%	40	37	26	-29,7%	512	391	425	8,7%	561	437	463	5,9%
[03:00-06:00[	8	5	12	140,0%	27	25	34	36,0%	295	198	262	32,3%	330	228	308	35,1%
[06:00-09:00[	10	6	20	233,3%	35	46	43	-6,5%	1042	733	827	12,8%	1087	785	890	13,4%
[09:00-12:00[	15	15	11	-26,7%	35	37	42	13,5%	1424	1080	1135	5,1%	1474	1132	1188	4,9%
[12:00-15:00[	14	13	17	30,8%	54	29	51	75,9%	1809	1266	1434	13,3%	1877	1308	1502	14,8%
[15:00-18:00[	31	13	20	53,8%	87	80	89	11,3%	2509	1772	1907	7,6%	2627	1865	2016	8,1%
[18:00-21:00[	45	11	9	-18,2%	78	76	88	15,8%	2091	1539	1769	14,9%	2214	1626	1866	14,8%
[21:00-00:00[	13	11	6	-45,5%	62	34	41	20,6%	985	738	814	10,3%	1060	783	861	10,0%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

Gráfico VII.9. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por período horário, 2022 vs 2021



### VII.3.4 Passageiros vítimas por fatores atmosféricos

Quadro VII.25. Passageiros vítimas em Portugal por fatores atmosféricos, 2022 vs 2021 e 2019

Fatores atmosféricos	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Bom tempo	124	67	93	38,8%	344	306	364	19,0%	8 376	6 434	7 068	9,9%	8 844	6 807	7 525	10,5%
Chuva	17	16	13	-18,8%	64	55	45	-18,2%	2 149	1 195	1 422	19,0%	2 230	1 266	1 480	16,9%
Nevoeiro	1	0	0	-	8	2	4	100,0%	88	59	60	1,7%	97	61	64	4,9%
Granizo	1	0	0	-	0	0	0	-	27	7	5	-28,6%	28	7	5	-28,6%
Fumo	2	0	1	-	2	0	0	-	2	0	3	-	6	0	4	-
Vento	0	0	0	-	0	1	1	0,0%	6	8	4	-50,0%	6	9	5	-44,4%
Neve	0	0	0	-	0	0	0	-	6	6	2	-66,7%	6	6	2	-66,7%
n.d.	0	0	0	-	0	0	0	-	13	8	9	12,5%	13	8	9	12,5%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

n.d. – não definido

### VII.3.5 Passageiros vítimas por luminosidade

Quadro VII.26. Passageiros vítimas em Portugal por luminosidade, 2022 vs 2021 e 2019

Luminosidade	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dia	101	52	66	26,9%	242	213	245	15,0%	7 258	5 474	5 945	8,6%	7 601	5 739	6 256	9,0%
Noite	42	29	31	6,9%	161	127	137	7,9%	2 923	1 955	2 303	17,8%	3 126	2 111	2 471	17,1%
Aurora/Crepúsculo	2	2	10	400,0%	14	24	32	33,3%	479	288	325	12,8%	495	314	367	16,9%
n.d.	0	0	0	-	1	0	0	-	7	0	0	-	8	0	0	-
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

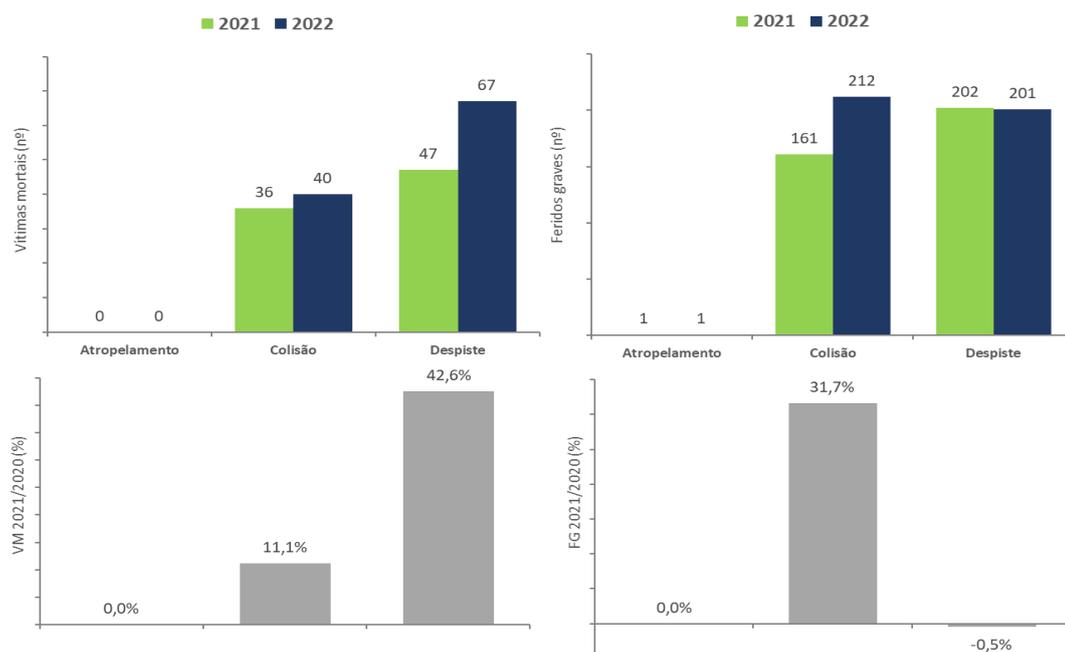
n.d. – não definido

### VII.3.6 Passageiros vítimas por tipo de natureza

Quadro VII.27. Passageiros vítimas em Portugal por tipo de natureza, 2022 vs 2021 e 2019

Natureza	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Atropelamento	0	0	0	-	0	1	1	0,0%	53	38	33	-13,2%	53	39	34	-12,8%
Colisão	58	36	40	11,1%	175	161	212	31,7%	7 432	5 236	5 835	11,4%	7 665	5 433	6 087	12,0%
Despiste	87	47	67	42,6%	243	202	201	-0,5%	3 182	2 443	2 705	10,7%	3 512	2 692	2 973	10,4%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

Gráfico VII.10. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por tipo de natureza, 2022 vs 2021



Quadro VII.28. Passageiros vítimas em Portugal por natureza, 2022 vs 2021 e 2019

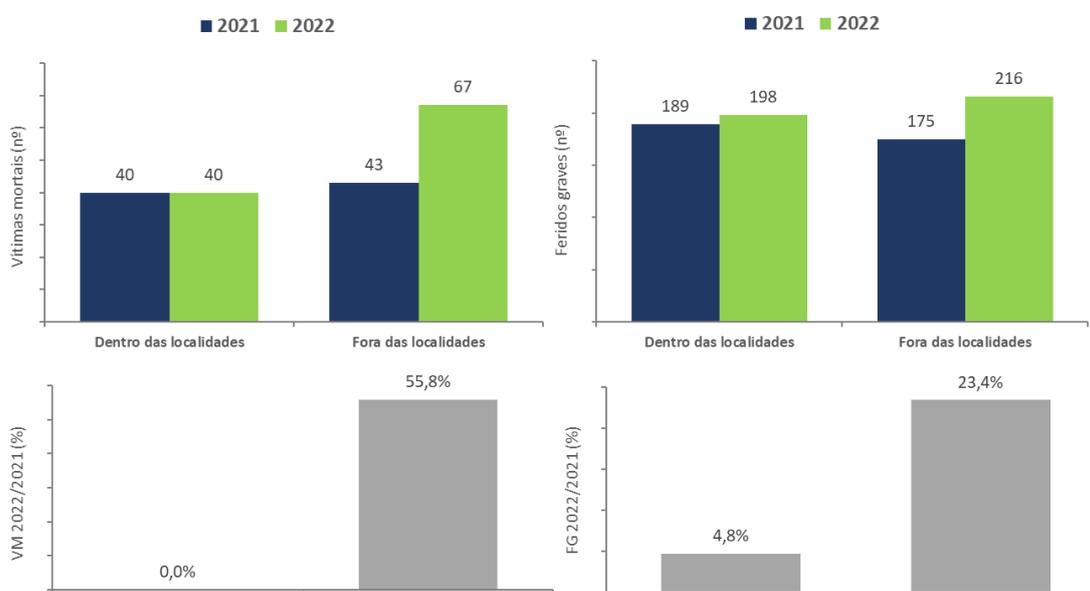
Natureza	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas				
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	
Atropelamento	Atropelamento de animais	0	0	0	-	0	0	1		11	16	18	13%	11	16	19	19%
	Atropelamento de peões	0	0	0	-	0	1	0	-1	42	22	15	-32%	42	23	15	-35%
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0%</b>	<b>53</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>-13%</b>	<b>53</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>-13%</b>
Colisão	Colisão choque em cadeia	2	2	1	-50,0%	4	3	0	-100,0%	457	292	328	12,3%	463	297	329	10,8%
	Colisão com fuga	0	1	0	-100,0%	4	8	7	-12,5%	200	143	149	4,2%	204	152	156	2,6%
	Colisão com outras situações	8	2	2	0,0%	17	14	19	35,7%	1 116	645	661	2,5%	1 141	661	682	3,2%
	Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	4	2	3	50,0%	6	11	11	0,0%	363	283	343	21,2%	373	296	357	20,6%
	Colisão frontal	23	17	18	5,9%	66	60	88	46,7%	1 304	943	1 036	9,9%	1 393	1 020	1 142	12,0%
	Colisão lateral com outro veículo em movimento	15	7	9	28,6%	36	44	59	34,1%	2 112	1 660	1 849	11,4%	2 163	1 711	1 917	12,0%
	Colisão traseira com outro veículo em movimento	6	5	7	40,0%	42	21	28	33,3%	1 880	1 270	1 469	15,7%	1 928	1 296	1 504	16,0%
	<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>36</b>	<b>40</b>	<b>11,1%</b>	<b>175</b>	<b>161</b>	<b>212</b>	<b>31,7%</b>	<b>7 432</b>	<b>5 236</b>	<b>5 835</b>	<b>11,4%</b>	<b>7 665</b>	<b>5 433</b>	<b>6 087</b>	<b>12,0%</b>
Despiste	Despiste com capotamento	49	22	25	13,6%	87	85	70	-17,6%	830	694	665	-4,2%	966	801	760	-5,1%
	Despiste com colisão com veículo imobil. ou obstáculo	5	8	7	-12,5%	22	33	34	3,0%	368	319	409	28,2%	395	360	450	25,0%
	Despiste com dispositivo de retenção	0	1	3	200,0%	3	1	6	500,0%	127	112	156	39,3%	130	114	165	44,7%
	Despiste com fuga	0	0	1	-	16	3	3	0,0%	56	61	57	-6,6%	72	64	61	-4,7%
	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	7	5	6	20,0%	2	7	8	14,3%	72	45	58	28,9%	81	57	72	26,3%
	Despiste sem dispositivo de retenção	5	4	6	50,0%	19	14	9	-35,7%	277	244	240	-1,6%	301	262	255	-2,7%
	Despiste simples	21	7	19	171,4%	94	59	71	20,3%	1 452	968	1 120	15,7%	1 567	1 034	1 210	17,0%
	<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>47</b>	<b>67</b>	<b>42,6%</b>	<b>243</b>	<b>202</b>	<b>201</b>	<b>-0,5%</b>	<b>3 182</b>	<b>2 443</b>	<b>2 705</b>	<b>10,7%</b>	<b>3 512</b>	<b>2 692</b>	<b>2 973</b>	<b>10,4%</b>
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>	

### VII.3.7 Passageiros vítimas por localização

Quadro VII.29. Passageiros vítimas em Portugal por localização, 2022 vs 2021 e 2019

Localização	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dentro das localidades	77	40	40	0,0%	184	189	198	4,8%	7 326	5 323	5 734	7,7%	7 587	5 552	5 972	7,6%
Fora das localidades	68	43	67	55,8%	234	175	216	23,4%	3 341	2 394	2 839	18,6%	3 643	2 612	3 122	19,5%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

Gráfico VII.11. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por localização, 2022 vs 2021



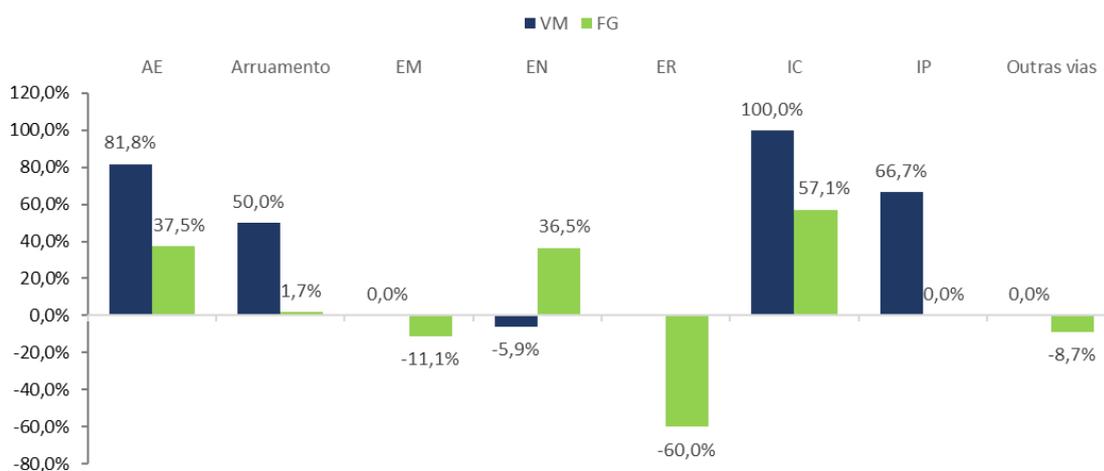
### VII.3.8 Passageiros vítimas por tipo de via

Quadro VII.30. Passageiros vítimas em Portugal por tipo de via, 2022 vs 2021 e 2019

Tipo de via	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
AE	23	11	20	81,8%	67	40	55	37,5%	1 140	725	994	37,1%	1 230	776	1 069	37,8%
Arruamento	61	18	27	50,0%	136	121	123	1,7%	5 624	3 866	4 190	8,4%	5 821	4 005	4 340	8,4%
EM	8	8	8	0,0%	36	27	24	-11,1%	448	362	331	-8,6%	492	397	363	-8,6%
EN	35	34	32	-5,9%	111	115	157	36,5%	2 374	1 781	1 993	11,9%	2 520	1 930	2 182	13,1%
ER	3	0	2	-	6	20	8	-60,0%	140	146	144	-1,4%	149	166	154	-7,2%
IC	6	4	8	100,0%	24	14	22	57,1%	389	295	366	24,1%	419	313	396	26,5%
IP	5	3	5	66,7%	12	4	4	0,0%	123	101	111	9,9%	140	108	120	11,1%
Outras vias *	4	5	5	0,0%	26	23	21	-8,7%	429	441	444	0,7%	459	469	470	0,2%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

\* Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Gráfico VII.12. Variação de passageiros vítimas mortais e feridos graves por tipo de via, 2022 vs 2021



### VII.3.9 Passageiros vítimas por categoria de veículo

Quadro VII.31. Passageiros vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2022 vs 2021 e 2019

Categoria de veículo	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas				VM/100 vítimas			FG/100 vítimas		
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Automóvel ligeiro	102	71	95	33,8%	357	292	344	17,8%	9 338	6 604	7 294	10,4%	9 797	6 967	7 733	11,0%	1,0	1,0	1,2	3,6	4,2	4,4
Automóvel pesado	30	2	2	0,0%	16	7	12	71,4%	327	264	344	30,3%	373	273	358	31,1%	8,0	0,7	0,6	4,3	2,6	3,4
Ciclomotor	2	0	2	-	5	5	5	0,0%	193	129	110	-14,7%	200	134	117	-12,7%	1,0	0,0	1,7	2,5	3,7	4,3
Motociclo cilindra <= 125cc	3	3	0	-100,0%	9	20	18	-10,0%	341	302	359	18,9%	353	325	377	16,0%	0,8	0,9	0,0	2,5	6,2	4,8
Motociclo cilindrada > 125cc	6	4	6	50,0%	23	27	22	-18,5%	279	266	279	4,9%	308	297	307	3,4%	1,9	1,3	2,0	7,5	9,1	7,2
Velocípede	0	0	0	-	0	1	2	100,0%	17	10	12	20,0%	17	11	14	27,3%	0,0	0,0	0,0	0,0	9,1	14,3
Quadriciclo	1	3	1	-66,7%	4	5	4	-20,0%	73	47	56	19,1%	78	55	61	10,9%	1,3	5,5	1,6	5,1	9,1	6,6
Triciclo	0	0	0	-	0	2	0	-100,0%	22	5	10	100,0%	22	7	10	42,9%	0,0	0,0	0,0	0,0	28,6	0,0
Veículo agrícola	1	0	1	-	3	3	3	0,0%	24	22	20	-9,1%	28	25	24	-4,0%	3,6	0,0	4,2	10,7	12,0	12,5
Outros*	0	0	0	-	1	2	4	100,0%	53	68	89	30,9%	54	70	93	32,9%	0,0	0,0	0,0	1,9	2,9	4,3
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>3,7</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>

\* Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

### VII.3.10 Passageiros vítimas por acessório de segurança

Quadro VII.32. Passageiros vítimas em Portugal por acessório de segurança, 2022 vs 2021 e 2019

Acessório de segurança	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
C/ capacete/ cinto segurança	87	60	79	31,7%	323	290	343	18,3%	8 872	6 492	7 081	9,1%	9 282	6 842	7 503	9,7%
C/ sistema retenção de crianças	3	2	4	100,0%	23	14	20	42,9%	1 009	678	814	20,1%	1 035	694	838	20,7%
S/ sistema retenção de crianças	3	4	2	-50,0%	4	7	6	-14,3%	70	51	67	31,4%	77	62	75	21,0%
S/ uso capacete/cinto segurança	22	17	22	29,4%	53	53	43	-18,9%	636	482	582	20,7%	711	552	647	17,2%
n.d.	30	0	0	-	15	0	2	-	80	14	29	107,1%	125	14	31	121,4%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

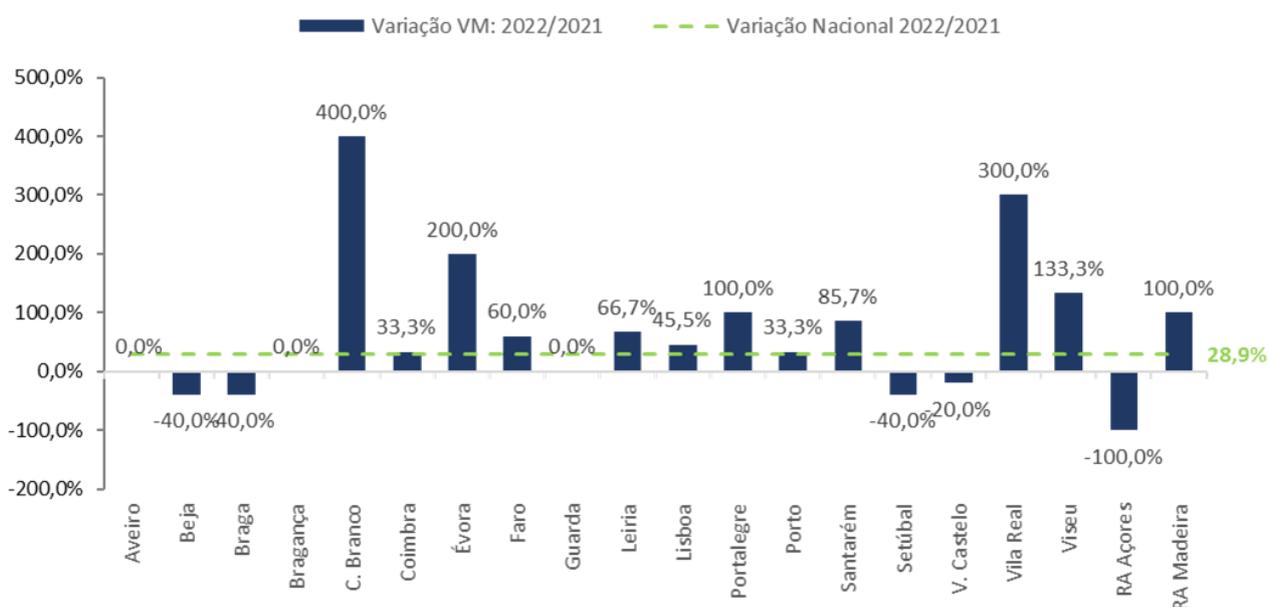
n.d. – não definido

### VII.3.11 Passageiros vítimas por distrito e RA

Quadro VII.33. Passageiros vítimas em Portugal por distrito e R.A., 2022 vs 2021 e 2019

Distrito e RA	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Aveiro	3	7	7	0,0%	28	18	37	105,6%	723	514	625	21,6%	754	539	669	24,1%
Beja	13	5	3	-40,0%	20	20	11	-45,0%	186	140	149	6,4%	219	165	163	-1,2%
Braga	5	10	6	-40,0%	23	32	12	-62,5%	980	684	754	10,2%	1 008	726	772	6,3%
Bragança	0	2	2	0,0%	13	9	16	77,8%	129	94	110	17,0%	142	105	128	21,9%
C. Branco	6	1	5	400,0%	12	8	8	0,0%	178	132	150	13,6%	196	141	163	15,6%
Coimbra	8	3	4	33,3%	10	11	22	100,0%	435	349	384	10,0%	453	363	410	12,9%
Évora	5	1	3	200,0%	18	10	13	30,0%	166	115	134	16,5%	189	126	150	19,0%
Faro	4	5	8	60,0%	35	23	29	26,1%	543	357	446	24,9%	582	385	483	25,5%
Guarda	3	0	2	-	18	5	12	140,0%	143	85	126	48,2%	164	90	140	55,6%
Leiria	8	3	5	66,7%	22	14	15	7,1%	472	381	420	10,2%	502	398	440	10,6%
Lisboa	11	11	16	45,5%	34	42	42	0,0%	2 090	1 408	1 521	8,0%	2 135	1 461	1 579	8,1%
Portalegre	1	1	2	100,0%	13	8	16	100,0%	104	77	84	9,1%	118	86	102	18,6%
Porto	18	6	8	33,3%	27	25	20	-20,0%	1 854	1 280	1 343	4,9%	1 899	1 311	1 371	4,6%
Santarém	9	7	13	85,7%	41	46	53	15,2%	508	386	417	8,0%	558	439	483	10,0%
Setúbal	3	10	6	-40,0%	21	19	32	68,4%	820	641	729	13,7%	844	670	767	14,5%
V. Castelo	2	5	4	-20,0%	10	8	12	50,0%	250	182	250	37,4%	262	195	266	36,4%
Vila Real	1	1	4	300,0%	5	14	14	0,0%	263	176	202	14,8%	269	191	220	15,2%
Viseu	9	3	7	133,3%	18	14	20	42,9%	405	330	334	1,2%	432	347	361	4,0%
R.A. Açores	6	1	0	-100,0%	23	25	23	-8,0%	180	171	183	7,0%	209	197	206	4,6%
R.A. Madeira	30	1	2	100,0%	27	13	7	-46,2%	238	215	212	-1,4%	295	229	221	-3,5%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

Gráfico VII.13. Variação de passageiros vítimas mortais por distrito e RA, 2022 vs 2021



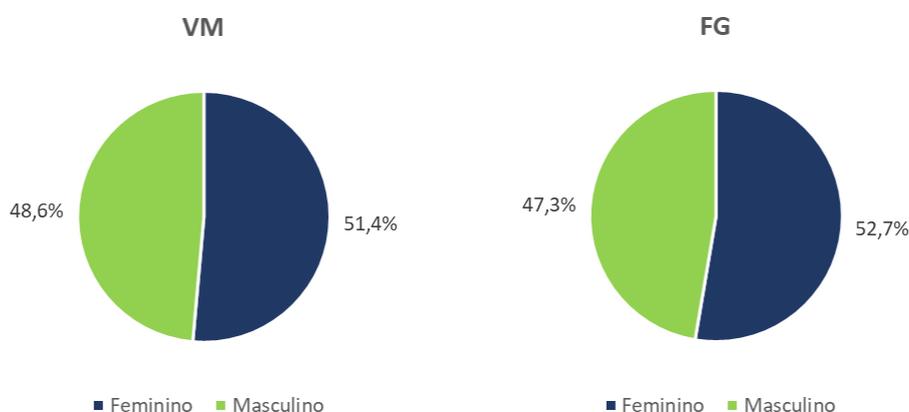
### VII.3.12 Passageiros vítimas por sexo

Quadro VII.34. Passageiros vítimas em Portugal por sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Sexo	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Feminino	88	44	55	25,0%	219	174	218	25,3%	6 934	4 534	5 446	20,1%	7 241	4 752	5 719	20,3%
Masculino	57	39	52	33,3%	199	190	196	3,2%	3 732	3 183	3 127	-1,8%	3 988	3 412	3 375	-1,1%
n.d.	0	0	0	-	0	0	0	-	1	0	0	-	1	0	0	-
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>28,9%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 164</b>	<b>9 094</b>	<b>11,4%</b>

n.d. – não definido

Gráfico VII.14. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por sexo, 2022

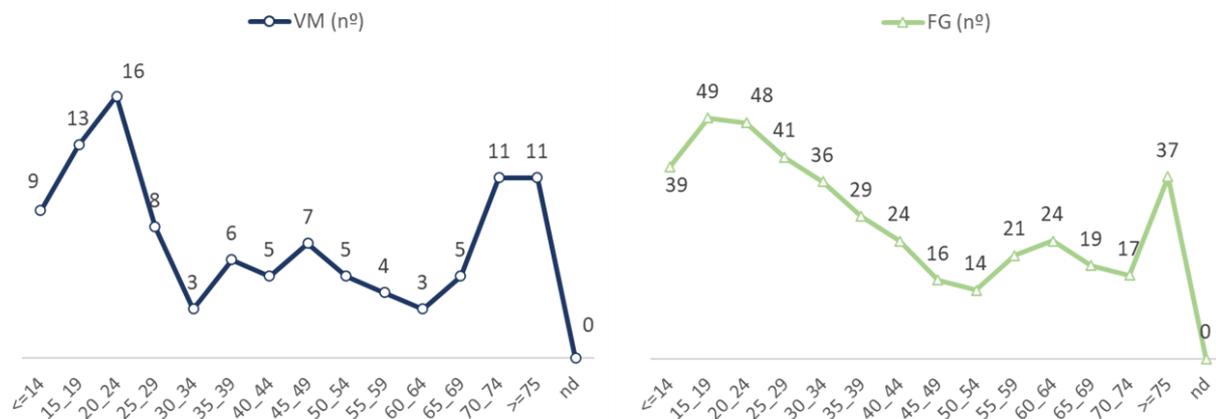


### VII.3.13 Passageiros vítimas por grupo etário

Quadro VII.35. Passageiros vítimas em Portugal por grupo etário, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	VM				FG				FL				Total de passageiros vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
<=14	10	7	9	28,6%	45	33	39	18,2%	1 697	1 042	1 339	28,5%	1 752	1 082	1 387	28,2%
15_19	9	10	13	30,0%	50	36	49	36,1%	1 163	833	903	8,4%	1 222	879	965	9,8%
20_24	14	11	16	45,5%	58	60	48	-20,0%	1 240	1 029	1 038	0,9%	1 312	1 100	1 102	0,2%
25_29	8	8	8	0,0%	34	36	41	13,9%	851	683	686	0,4%	893	727	735	1,1%
30_34	7	7	3	-57,1%	27	39	36	-7,7%	613	509	545	7,1%	647	555	584	5,2%
35_39	3	7	6	-14,3%	25	20	29	45,0%	507	413	423	2,4%	535	440	458	4,1%
40_44	4	2	5	150,0%	29	19	24	26,3%	593	449	455	1,3%	626	470	484	3,0%
45_49	6	3	7	133,3%	17	24	16	-33,3%	559	451	500	10,9%	582	478	523	9,4%
50_54	6	4	5	25,0%	22	30	14	-53,3%	552	418	441	5,5%	580	452	460	1,8%
55_59	5	1	4	300,0%	17	14	21	50,0%	616	417	481	15,3%	638	432	506	17,1%
60_64	11	3	3	0,0%	16	10	24	140,0%	547	361	431	19,4%	574	374	458	22,5%
65_69	12	4	5	25,0%	30	1	19	1800,0%	490	298	368	23,5%	532	303	392	29,4%
70_74	11	3	11	266,7%	11	13	17	30,8%	420	298	379	27,2%	442	314	407	29,6%
>=75	39	18	11	-38,9%	37	29	37	27,6%	818	516	584	13,2%	894	563	632	12,3%
n.d.	0	0	0	-	0	0	0	-	1	0	0	-	1	0	0	-
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>88</b>	<b>106</b>	<b>20,5%</b>	<b>418</b>	<b>364</b>	<b>414</b>	<b>13,7%</b>	<b>10 667</b>	<b>7 717</b>	<b>8 573</b>	<b>11,1%</b>	<b>11 230</b>	<b>8 169</b>	<b>9 093</b>	<b>11,3%</b>

Gráfico VII.15. Passageiros vítimas mortais e feridos graves por grupo etário, 2022



Quadro VII.36. Passageiros vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	VM					
	Feminino			Masculino		
	2019	2020	2022	2019	2020	2022
<=14	5	2	6	5	5	3
15-19	5	3	5	4	7	8
20-24	9	5	5	5	6	11
25-29	3	0	5	5	3	4
30-34	4	3	1	3	4	2
35-39	0	2	3	3	5	3
40-44	2	1	2	2	1	3
45-49	5	2	2	1	1	5
50-54	3	2	3	3	2	2
55-59	3	1	2	2	0	2
60-64	10	3	2	1	0	1
65-69	8	3	4	4	1	1
70-74	5	2	8	6	1	3
>=75	26	15	7	13	3	4
<b>Total</b>	<b>88</b>	<b>44</b>	<b>55</b>	<b>57</b>	<b>39</b>	<b>52</b>

Quadro VII.37. Passageiros feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	FG					
	Feminino			Masculino		
	2019	2020	2022	2019	2020	2022
<=14	16	19	16	29	14	23
15-19	21	16	24	29	20	25
20-24	19	22	20	39	38	28
25-29	21	14	17	13	22	24
30-34	14	18	17	13	21	19
35-39	9	6	10	16	14	19
40-44	13	5	13	16	14	11
45-49	11	13	8	6	11	8
50-54	11	15	9	11	15	5
55-59	13	9	13	4	5	8
60-64	13	8	18	3	2	6
65-69	21	1	11	9	0	8
70-74	7	9	11	4	4	6
>=75	30	19	31	7	10	6
<b>Total</b>	<b>219</b>	<b>174</b>	<b>218</b>	<b>199</b>	<b>190</b>	<b>196</b>

Quadro VII.38. Passageiros feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	FL					
	Feminino			Masculino		
	2019	2020	2022	2019	2020	2022
<=14	847	529	679	850	513	660
15-19	661	440	506	502	393	397
20-24	714	585	600	526	444	438
25-29	505	369	414	346	314	272
30-34	388	261	327	225	248	218
35-39	326	231	262	181	182	161
40-44	395	251	306	198	198	149
45-49	398	282	331	161	169	169
50-54	402	278	323	150	140	118
55-59	473	294	346	143	123	135
60-64	434	246	321	113	115	110
65-69	395	202	281	95	96	87
70-74	343	212	298	77	86	81
>=75	653	354	452	165	162	132
<b>Total</b>	<b>6 935</b>	<b>4 534</b>	<b>5 446</b>	<b>3 732</b>	<b>3 183</b>	<b>3 127</b>

Quadro VII.39. Passageiros total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	Total vítimas					
	Feminino			Masculino		
	2019	2020	2022	2019	2020	2022
<=14	868	550	701	884	532	686
15-19	687	459	535	535	420	430
20-24	742	612	625	570	488	477
25-29	529	383	436	364	339	300
30-34	406	282	345	241	273	239
35-39	335	239	275	200	201	183
40-44	410	257	321	216	213	163
45-49	414	297	341	168	181	182
50-54	416	295	335	164	157	125
55-59	489	304	361	149	128	145
60-64	457	257	341	117	117	117
65-69	424	206	296	108	97	96
70-74	355	223	317	87	91	90
>=75	709	388	490	185	175	142
<b>Total</b>	<b>7 242</b>	<b>4 752</b>	<b>5 719</b>	<b>3 988</b>	<b>3 412</b>	<b>3 375</b>

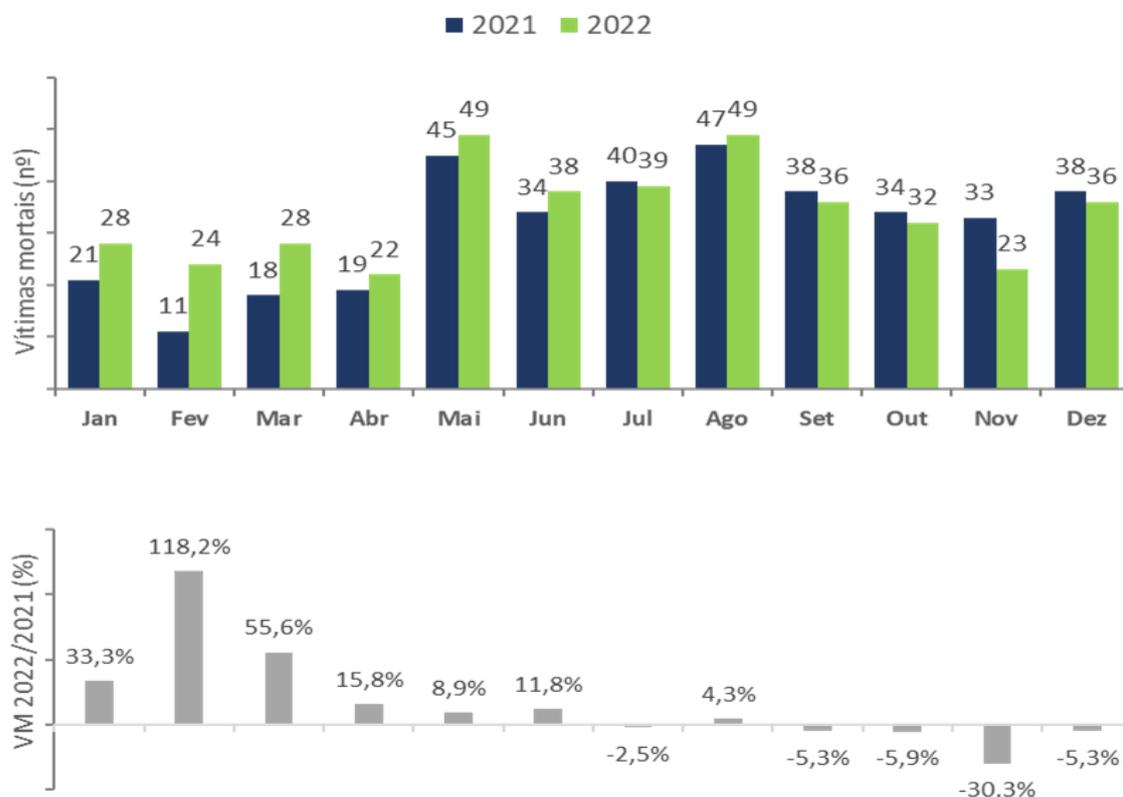
## VII.4 Condutores

### VII.4.1 Condutores vítimas por mês

Quadro VII.40. Condutores vítimas em Portugal por mês, 2022 vs 2021 e 2019

Mês	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Jan	38	21	28	33,3%	90	60	109	81,7%	2 198	1 322	1 799	36,1%	2 326	1 403	1 936	38,0%
Fev	33	11	24	118,2%	86	52	106	103,8%	1 910	954	1 801	88,8%	2 029	1 017	1 931	89,9%
Mar	28	18	28	55,6%	117	94	109	16,0%	2 262	1 494	1 915	28,2%	2 407	1 606	2 052	27,8%
Abr	28	19	22	15,8%	114	114	131	14,9%	2 218	1 819	2 105	15,7%	2 360	1 952	2 258	15,7%
Mai	36	45	49	8,9%	145	139	164	18,0%	2 554	2 263	2 532	11,9%	2 735	2 447	2 745	12,2%
Jun	31	34	38	11,8%	134	145	132	-9,0%	2 363	2 328	2 354	1,1%	2 528	2 507	2 524	0,7%
Jul	32	40	39	-2,5%	152	158	171	8,2%	2 799	2 475	2 743	10,8%	2 983	2 673	2 953	10,5%
Ago	46	47	49	4,3%	186	178	165	-7,3%	2 723	2 575	2 654	3,1%	2 955	2 800	2 868	2,4%
Set	39	38	36	-5,3%	134	163	146	-10,4%	2 502	2 358	2 525	7,1%	2 675	2 559	2 707	5,8%
Out	26	34	32	-5,9%	129	141	117	-17,0%	2 724	2 518	2 419	-3,9%	2 879	2 693	2 568	-4,6%
Nov	34	33	23	-30,3%	113	118	95	-19,5%	2 335	2 156	2 207	2,4%	2 482	2 307	2 325	0,8%
Dez	32	38	36	-5,3%	115	129	93	-27,9%	2 288	2 157	1 995	-7,5%	2 435	2 324	2 124	-8,6%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Gráfico VII.16. Condutores vítimas mortais e feridos graves por mês, 2022 vs 2021 e 2019



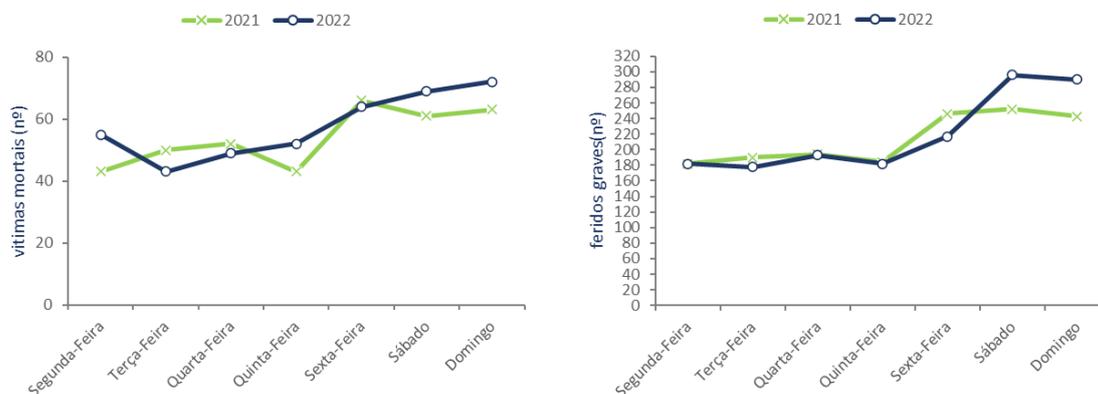


#### VII.4.2 Condutores vítimas por dia da semana

Quadro VII.41. Condutores vítimas em Portugal por dia da semana, 2022 vs 2021 e 2019

Dia da semana	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
Segunda-Feira	51	43	55	27,9%	160	182	182	0,0%	4 140	3 565	3 915	9,8%	4 351	3 790	4 152	9,6%
Terça-Feira	46	50	43	-14,0%	201	190	178	-6,3%	4 225	3 508	3 869	10,3%	4 472	3 748	4 090	9,1%
Quarta-Feira	41	52	49	-5,8%	169	194	193	-0,5%	4 162	3 638	3 899	7,2%	4 372	3 884	4 141	6,6%
Quinta-Feira	60	43	52	20,9%	186	184	182	-1,1%	4 305	3 522	3 893	10,5%	4 551	3 749	4 127	10,1%
Sexta-Feira	61	66	64	-3,0%	233	246	217	-11,8%	4 476	3 970	4 284	7,9%	4 770	4 282	4 565	6,6%
Sábado	71	61	69	13,1%	299	252	296	17,5%	4 047	3 282	3 825	16,5%	4 417	3 595	4 190	16,6%
Domingo	73	63	72	14,3%	267	243	290	19,3%	3 521	2 934	3 364	14,7%	3 861	3 240	3 726	15,0%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Gráfico VII.17. Condutores vítimas mortais e feridos graves por dia da semana, 2022 vs 2021



### VII.4.3 Condutores vítimas por período horário

Quadro VII.42. Condutores vítimas em Portugal por período horário, 2022 vs 2021 e 2019

Período horário	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
[00:00-03:00[	27	19	30	57,9%	108	84	86	2,4%	1 060	782	966	23,5%	1 195	885	1 082	22,3%
[03:00-06:00[	16	13	20	53,8%	64	50	75	50,0%	606	425	641	50,8%	686	488	736	50,8%
[06:00-09:00[	40	30	45	50,0%	136	86	173	101,2%	3 372	2 771	3 112	12,3%	3 548	2 887	3 330	15,3%
[09:00-12:00[	47	51	56	9,8%	191	203	176	-13,3%	4 705	4 009	4 315	7,6%	4 943	4 263	4 547	6,7%
[12:00-15:00[	50	59	62	5,1%	209	226	218	-3,5%	5 267	4 646	5 039	8,5%	5 526	4 931	5 319	7,9%
[15:00-18:00[	82	85	77	-9,4%	300	311	324	4,2%	5 904	5 094	5 570	9,3%	6 286	5 490	5 971	8,8%
[18:00-21:00[	91	70	75	7,1%	327	367	323	-12,0%	5 523	4 708	5 185	10,1%	5 941	5 145	5 583	8,5%
[21:00-00:00[	50	51	39	-23,5%	180	164	163	-0,6%	2 439	1 984	2 221	11,9%	2 669	2 199	2 423	10,2%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

### VII.4.4 Condutores vítimas por fatores atmosféricos

Quadro VII.43. Condutores vítimas em Portugal por fatores atmosféricos, 2022 vs 2021 e 2019

Fatores atmosféricos	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Bom tempo	343	332	359	8,1%	1315	1338	1347	0,7%	22978	20731	22365	7,9%	24 636	22 401	24 071	7,5%
Chuva	58	43	38	-11,6%	174	138	176	27,5%	5605	3467	4485	29,4%	5 837	3 648	4 699	28,8%
Nevoeiro	2	2	4	100,0%	21	12	13	8,3%	196	142	139	-2,1%	219	156	156	0,0%
Vento	0	1	0	-100,0%	2	1	1	0,0%	16	15	30	100,0%	18	17	31	82,4%
Granizo	0	0	0	-	1	0	0	-	28	12	2	-83,3%	29	12	2	-83,3%
Neve	0	0	1	-	0	1	0	-100,0%	7	20	4	-80,0%	7	21	5	-76,2%
Fumo	0	0	1	-	2	0	0	-	5	1	3	200,0%	7	1	4	300,0%
n.d.	0	0	1	-	0	1	1	0,0%	41	31	21	-32,3%	41	32	23	-28,1%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

n.d. – não definido

### VII.4.5 Condutores vítimas por luminosidade

Quadro VII.44. Condutores vítimas em Portugal por luminosidade, 2022 vs 2021 e 2019

Luminosidade	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dia	229	252	258	2,4%	916	1 005	981	-2,4%	20 632	18 369	19 923	8,5%	21 777	19 626	21 162	7,8%
Noite	154	112	123	9,8%	536	431	469	8,8%	7 055	5 275	6 203	17,6%	7 745	5 818	6 795	16,8%
Aurora/Crepúsculo	20	14	23	64,3%	63	55	88	60,0%	1 174	771	923	19,7%	1 257	840	1 034	23,1%
n.d.	0	0	0	-	0	0	0	-	15	4	0	-100,0%	15	4	0	-100,0%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

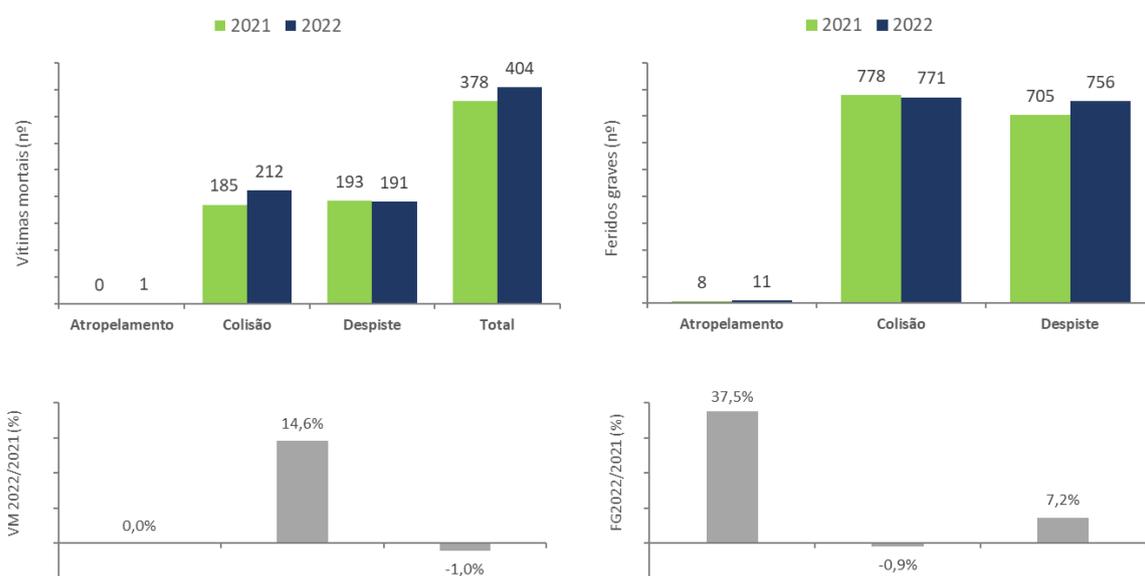
n.d. – não definido

## VII.4.6 Condutores vítimas por natureza do acidente

Quadro VII.45. Condutores vítimas em Portugal por natureza do acidente, 2022 vs 2021 e 2019

Natureza	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Atropelamento	2	0	1	-	9	8	11	37,5%	267	238	264	10,9%	278	246	276	12,2%
Colisão	202	185	212	14,6%	809	778	771	-0,9%	18293	15232	16641	9,3%	19 304	16 195	17 624	8,8%
Despiste	199	193	191	-1,0%	697	705	756	7,2%	10316	8949	10144	13,4%	11 212	9 847	11 091	12,6%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Gráfico VII.18. Taxas de variação de condutores vítimas mortais e feridos graves, por natureza do acidente, 2022 vs 2021 e 2019



Quadro VII.46. Condutores vítimas em Portugal por natureza, 2022 vs 2021 e 2019

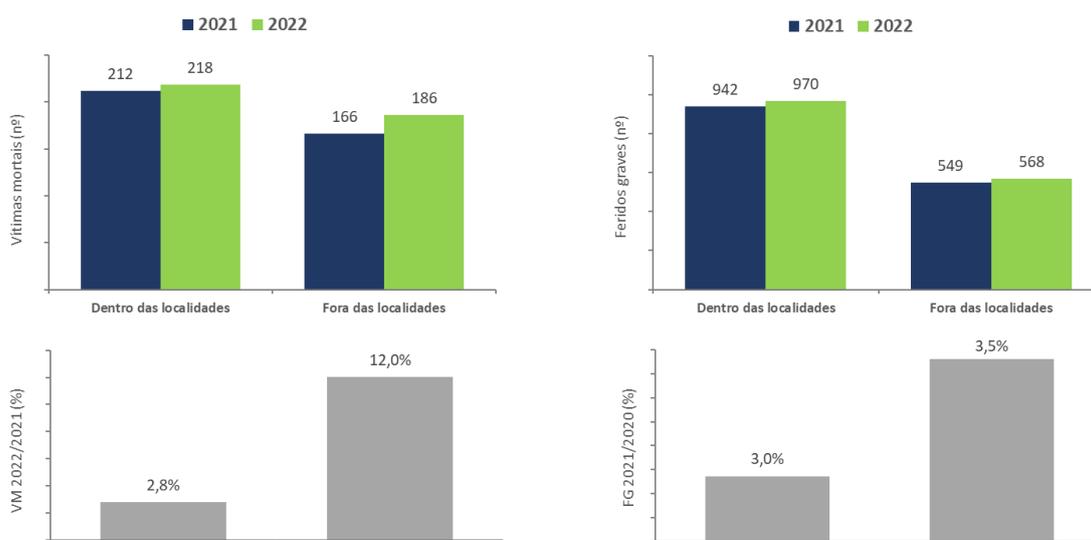
Natureza		VM				FG				FL			
		2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Atropelamento	Atropelamento com fuga	0	0	0	-	0	0	0	-	2	4	7	75,0%
	Atropelamento de animais	1	0	1	-	0	4	4	0,0%	63	98	114	16,3%
	Atropelamento de peões	1	0	0	-	9	4	7	75,0%	202	136	143	5,1%
	<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>37,5%</b>	<b>267</b>	<b>238</b>	<b>264</b>	<b>10,9%</b>
Colisão	Colisão choque em cadeia	4	4	2	-50,0%	9	8	4	-50,0%	712	534	595	11,4%
	Colisão com fuga	3	4	2	-50,0%	25	35	29	-17,1%	530	507	550	8,5%
	Colisão com outras situações	22	18	18	0,0%	105	101	68	-32,7%	3 027	2 148	2 028	-5,6%
	Colisão com veículo ou obstáculo na faixa de rodagem	8	19	22	15,8%	44	50	67	34,0%	936	926	1 136	22,7%
	Colisão frontal	87	73	82	12,3%	260	250	272	8,8%	2 956	2 477	2 606	5,2%
	Colisão lateral com outro veículo em movimento	47	43	68	58,1%	260	236	233	-1,3%	6 332	5 518	6 266	13,6%
	Colisão traseira com outro veículo em movimento	31	24	18	-25,0%	106	98	98	0,0%	3 800	3 122	3 460	10,8%
	<b>Total</b>	<b>202</b>	<b>185</b>	<b>212</b>	<b>14,6%</b>	<b>809</b>	<b>778</b>	<b>771</b>	<b>-0,9%</b>	<b>18 293</b>	<b>15 232</b>	<b>16 641</b>	<b>9,3%</b>
Despiste	Despiste com capotamento	55	55	50	-9,1%	136	160	147	-8,1%	1 722	1 589	1 869	17,6%
	Despiste com colisão com veículo imobil. ou obstáculo	26	22	37	68,2%	84	97	107	10,3%	948	1 000	1 173	17,3%
	Despiste com dispositivo de retenção	1	6	6	0,0%	17	25	21	-16,0%	502	361	386	6,9%
	Despiste com fuga	0	0	0	-	3	2	1	-50,0%	54	58	56	-3,4%
	Despiste com transposição do dispositivo de retenção lateral	6	14	5	-64,3%	16	13	25	92,3%	154	104	136	30,8%
	Despiste sem dispositivo de retenção	14	11	7	-36,4%	81	57	77	35,1%	1 695	1 590	1 686	6,0%
	Despiste simples	97	85	86	1,2%	360	351	378	7,7%	5 241	4 247	4 838	13,9%
	<b>Total</b>	<b>199</b>	<b>193</b>	<b>191</b>	<b>-1,0%</b>	<b>697</b>	<b>705</b>	<b>756</b>	<b>7,2%</b>	<b>10 316</b>	<b>8 949</b>	<b>10 144</b>	<b>13,4%</b>
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	

#### VII.4.7 Condutores vítimas por localização

Quadro VII.47. Condutores vítimas em Portugal por localização, 2022 vs 2021 e 2019

Localização	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Dentro das localidades	202	212	218	2,8%	967	942	970	3,0%	22 053	19 073	20 591	8,0%	23 222	20 227	21 779	7,7%
Fora das localidades	201	166	186	12,0%	548	549	568	3,5%	6 823	5 346	6 458	20,8%	7 572	6 061	7 212	19,0%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Gráfico VII.19. Condutores vítimas mortais e feridos graves por localização, 2022 vs 2021



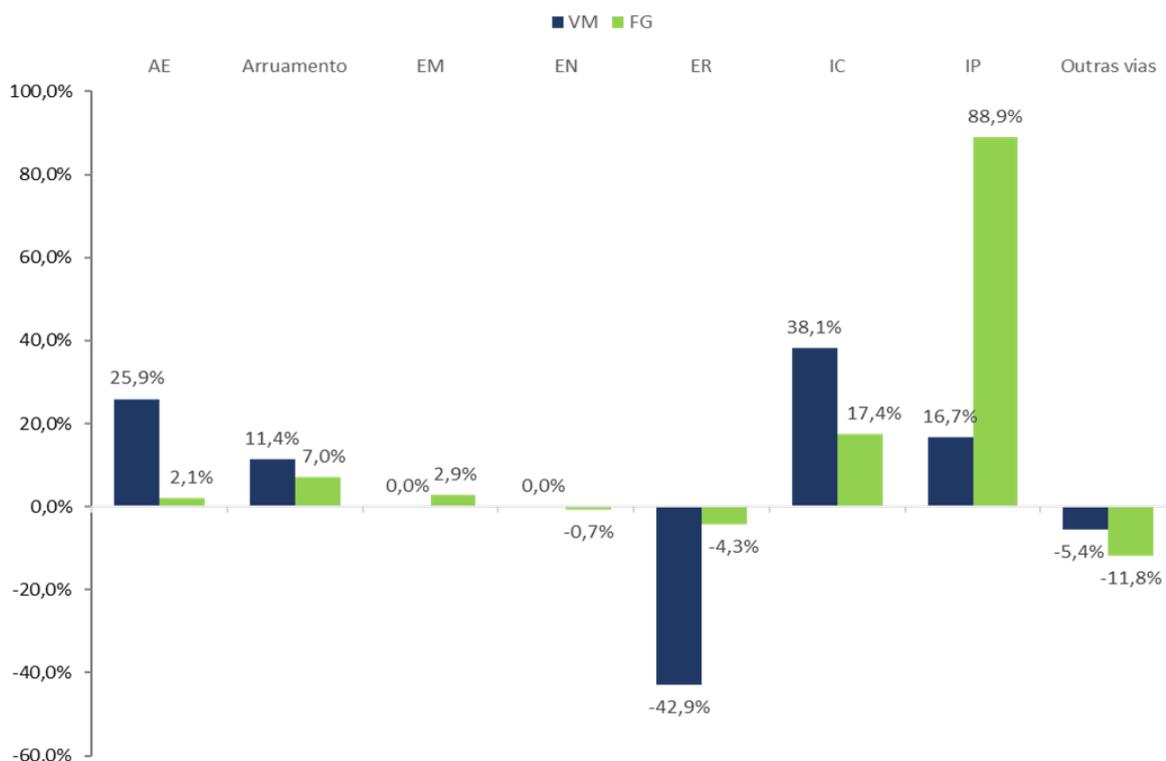
#### VII.4.8 Condutores vítimas por tipo de via

Quadro VII.48. Condutores vítimas em Portugal por tipo de via, 2022 vs 2021 e 2019

Tipo de via	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
AE	38	27	34	25,9%	94	96	98	2,1%	1 926	1 363	1 665	22,2%	2 058	1 486	1 797	20,9%
Arruamento	143	132	147	11,4%	721	642	687	7,0%	17 576	14 794	16 096	8,8%	18 440	15 568	16 930	8,7%
EM	29	30	30	0,0%	111	105	108	2,9%	1 130	935	1 044	11,7%	1 270	1 070	1 182	10,5%
EN	118	118	118	0,0%	385	427	424	-0,7%	5 612	4 787	5 517	15,2%	6 115	5 332	6 059	13,6%
ER	3	7	4	-42,9%	22	47	45	-4,3%	310	365	373	2,2%	335	419	422	0,7%
IC	18	21	29	38,1%	50	46	54	17,4%	868	621	778	25,3%	936	688	861	25,1%
IP	14	6	7	16,7%	14	9	17	88,9%	226	170	215	26,5%	254	185	239	29,2%
Outras vias	40	37	35	-5,4%	118	119	105	-11,8%	1 228	1 384	1 361	-1,7%	1 386	1 540	1 501	-2,5%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

\*Inclui acessos, estradas florestais, pontes, variantes e não definidas

Gráfico VII.20. Taxa de variação de condutores vítimas mortais e feridos graves por tipo de via, 2022 vs 2021



#### VII.4.9 Condutores vítimas por categoria de veículo

Quadro VII.49. Condutores vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2022 vs 2021 e 2019

Categoria de veículo	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Automóvel ligeiro	191	174	177	1,7%	624	610	657	7,7%	17 396	13 504	15 036	11,3%	18 211	14 288	15 870	11,1%
Automóvel pesado	7	6	14	133,3%	29	22	17	-22,7%	273	247	263	6,5%	309	275	294	6,9%
Ciclomotor	34	29	33	13,8%	153	123	127	3,3%	2 198	1 731	1 671	-3,5%	2 385	1 883	1 831	-2,8%
Motociclo cilindrada <= 125cc	34	25	35	40,0%	206	231	217	-6,1%	3 989	3 796	4 385	15,5%	4 229	4 052	4 637	14,4%
Motociclo cilindrada > 125cc	84	81	99	22,2%	319	312	322	3,2%	2 511	2 316	2 680	15,7%	2 914	2 709	3 101	14,5%
Velocípede	27	26	23	-11,5%	97	120	103	-14,2%	1 644	1 829	1 597	-12,7%	1 768	1 975	1 723	-12,8%
Quadríciclo	11	11	3	-72,7%	36	24	29	20,8%	246	185	214	15,7%	293	220	246	11,8%
Triciclo	0	0	1	-	1	2	2	0,0%	23	16	21	31,3%	24	18	24	33,3%
Veículo agrícola	14	17	10	-41,2%	22	20	21	5,0%	81	86	71	-17,4%	117	123	102	-17,1%
Outros*	1	9	9	0,0%	28	27	43	59,3%	515	709	1 111	56,7%	544	745	1 163	56,1%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Categoria de veículo	VM/100 vítimas			FG/100 vítimas		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Automóvel ligeiro	1,0	1,2	1,1	3,4	4,3	4,1
Automóvel pesado	2,3	2,2	4,8	9,4	8,0	5,8
Ciclomotor	1,4	1,5	1,8	6,4	6,5	6,9
Motociclo cilindrada <= 125cc	0,8	0,6	0,8	4,9	5,7	4,7
Motociclo cilindrada > 125cc	2,9	3,0	3,2	10,9	11,5	10,4
Velocípede	1,5	1,3	1,3	5,5	6,1	6,0
Quadriciclo	3,8	5,0	1,2	12,3	10,9	11,8
Triciclo	0,0	0,0	4,2	4,2	11,1	8,3
Veículo agrícola	12,0	13,8	9,8	18,8	16,3	20,6
Outros*	0,2	1,2	0,8	5,1	3,6	3,7
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>4,9</b>	<b>5,7</b>	<b>5,3</b>

\*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definidos

#### VII.4.10 Condutores vítimas por utilização de acessórios de segurança

Quadro VII.50. Condutores vítimas em Portugal por acessório de segurança, 2022 vs 2021 e 2019

Acessório de segurança	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Com capacete	152	139	170	22,3%	692	675	663	-1,8%	8 787	7 941	8 838	11,3%	9 631	8 755	9 671	10,5%
Com cinto de segurança	176	162	165	1,9%	641	602	669	11,1%	17 663	13 735	15 331	11,6%	18 480	14 499	16 165	11,5%
Isento	40	47	39	-17,0%	132	153	156	2,0%	1 972	2 285	2 322	1,6%	2 144	2 485	2 517	1,3%
Sem uso de cinto/capacete	33	29	27	-6,9%	39	36	37	2,8%	178	204	230	12,7%	250	269	294	9,3%
n.d.	2	1	3	200,0%	11	25	13	-48,0%	276	254	328	29,1%	289	280	344	22,9%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

n.d. – não definido

#### VII.4.11 Condutores vítimas por licença de condução

Quadro VII.51. Condutores vítimas em Portugal por licença de condução, 2022 vs 2021 e 2019

Situação da Licença de Condução	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Caducada/ suspensa	4	2	2	0,0%	6	8	10	25,0%	117	87	100	14,9%	127	97	112	15,5%
Com licença/ carta adequada ao veículo	337	312	338	8,3%	1 256	1 224	1 291	5,5%	25 913	21 211	23 670	11,6%	27 506	22 747	25 299	11,2%
Com licença/ carta não adequada ao veículo	11	11	11	0,0%	30	39	22	-43,6%	174	152	155	2,0%	215	202	188	-6,9%
Em situação de instrução/exame	1	0	0	-	0	0	2	-	18	23	22	-4,3%	19	23	24	4,3%
Não necessária ao veículo que conduz	27	34	31	-8,8%	118	144	142	-1,4%	2 114	2 492	2 665	6,9%	2 259	2 670	2 838	6,3%
Sem licença/carta	16	17	18	5,9%	79	69	64	-7,2%	283	317	295	-6,9%	378	403	377	-6,5%
n.d.	7	2	4	100,0%	26	7	7	0,0%	257	137	142	3,6%	290	146	153	4,8%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

n.d. – não definido

## VII.4.12 Condutores vítimas por antiguidade do título de condução

Quadro VII.52. Condutores vítimas em Portugal por antiguidade do título de condução, 2022 vs 2021 e 2019

Licença de condução	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
<=5	143	86	81	-5,8%	143	86	81	-5,8%	11 604	8 037	8 851	10,1%	11 890	8 209	9 013	9,8%
6-10	48	23	35	52,2%	178	175	150	-14,3%	4 235	2 962	3 153	6,4%	4 461	3 160	3 338	5,6%
11-20	61	48	51	6,3%	233	201	235	16,9%	4 574	3 685	3 990	8,3%	4 868	3 934	4 276	8,7%
21-30	39	65	65	0,0%	178	235	239	1,7%	2 995	3 466	3 864	11,5%	3 212	3 766	4 168	10,7%
31-40	21	39	55	41,0%	82	108	128	18,5%	1 180	1 677	2 001	19,3%	1 283	1 824	2 184	19,7%
41-50	30	34	33	-2,9%	56	60	78	30,0%	806	947	1 106	16,8%	892	1 041	1 217	16,9%
>50	6	18	19	5,6%	20	34	43	26,5%	282	372	523	40,6%	308	424	585	38,0%
n.d.	55	65	65	0,0%	625	592	584	-1,4%	3 200	3 273	3 561	8,8%	3 880	3 930	4 210	7,1%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

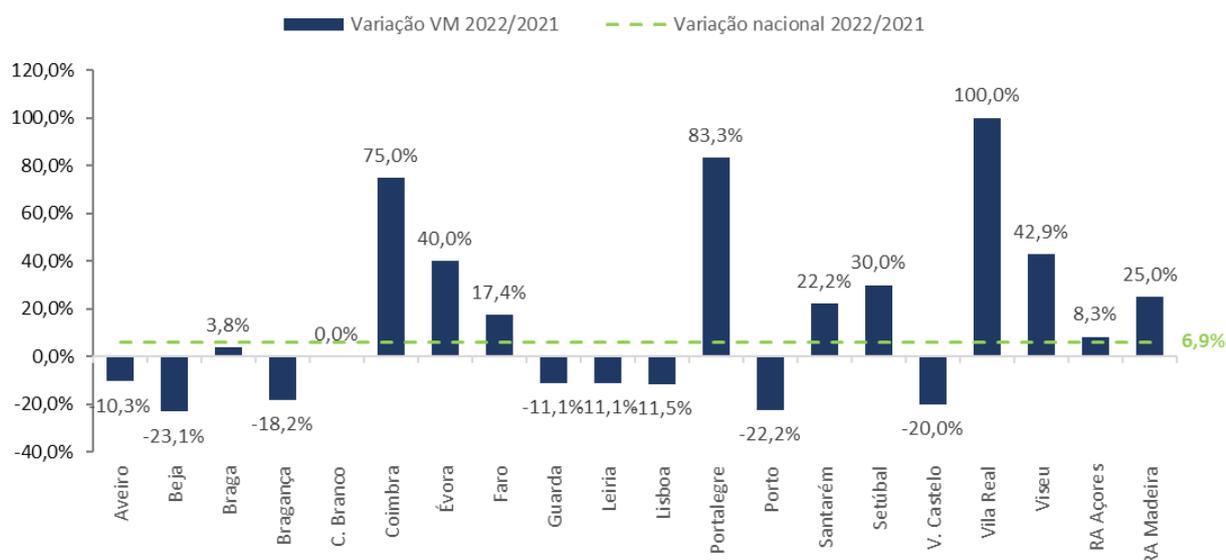
n.d. – não definido

## VII.4.13 Condutores vítimas por distrito

Quadro VII.53. Condutores vítimas em Portugal por distrito e R.A., 2022 vs 2021 e 2019

Distrito e RA	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Aveiro	34	29	26	-10,3%	80	116	109	-6,0%	2 356	2 055	2 264	10,2%	2 470	2 200	2 399	9,0%
Beja	22	13	10	-23,1%	39	52	42	-19,2%	345	285	348	22,1%	406	350	400	14,3%
Braga	29	26	27	3,8%	95	113	95	-15,9%	2 591	2 345	2 472	5,4%	2 715	2 484	2 594	4,4%
Bragança	7	11	9	-18,2%	24	29	26	-10,3%	308	236	287	21,6%	339	276	322	16,7%
C. Branco	7	6	6	0,0%	44	47	32	-31,9%	391	350	409	16,9%	442	403	447	10,9%
Coimbra	25	16	28	75,0%	53	59	60	1,7%	1 353	1 197	1 399	16,9%	1 431	1 272	1 487	16,9%
Évora	9	10	14	40,0%	45	42	37	-11,9%	341	294	321	9,2%	395	346	372	7,5%
Faro	29	23	27	17,4%	152	117	116	-0,9%	1 664	1 287	1 592	23,7%	1 845	1 427	1 735	21,6%
Guarda	15	9	8	-11,1%	34	22	34	54,5%	323	289	338	17,0%	372	320	380	18,8%
Leiria	26	36	32	-11,1%	83	101	85	-15,8%	1 476	1 183	1 321	11,7%	1 585	1 320	1 438	8,9%
Lisboa	40	52	46	-11,5%	200	175	179	2,3%	6 115	4 773	5 167	8,3%	6 355	5 000	5 392	7,8%
Portalegre	15	6	11	83,3%	34	38	41	7,9%	234	188	209	11,2%	283	232	261	12,5%
Porto	35	36	28	-22,2%	135	90	150	66,7%	4 791	4 045	4 461	10,3%	4 961	4 171	4 639	11,2%
Santarém	27	18	22	22,2%	146	127	146	15,0%	1 293	1 072	1 151	7,4%	1 466	1 217	1 319	8,4%
Setúbal	22	30	39	30,0%	109	109	129	18,3%	1 908	1 741	1 879	7,9%	2 039	1 880	2 047	8,9%
V. Castelo	8	15	12	-20,0%	34	55	47	-14,5%	694	570	687	20,5%	736	640	746	16,6%
Vila Real	8	8	16	100,0%	28	28	33	17,9%	520	447	551	23,3%	556	483	600	24,2%
Viseu	25	14	20	42,9%	56	54	56	3,7%	1 051	947	1 096	15,7%	1 132	1 015	1 172	15,5%
R.A. Açores	10	12	13	8,3%	59	57	68	19,3%	429	448	428	-4,5%	498	517	509	-1,5%
R.A. Madeira	10	8	10	25,0%	65	60	53	-11,7%	693	667	669	0,3%	768	735	732	-0,4%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Gráfico VII.21. Taxas de variação de condutores vítimas mortais por distrito, 2022 vs 2021 e 2019



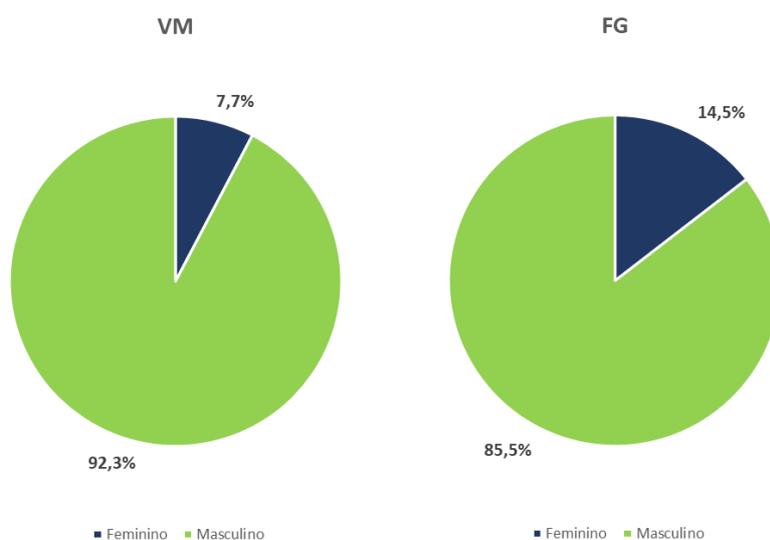
#### VII.4.14 Condutores vítimas por sexo

Quadro VII.54. Condutores vítimas em Portugal por sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Sexo	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Feminino	37	39	31	-20,5%	182	192	223	16,1%	9 279	7 259	8 197	12,9%	9 498	7 490	8 451	12,8%
Masculino	365	339	373	10,0%	1 329	1 299	1 315	1,2%	19 582	17 155	18 851	9,9%	21 276	18 793	20 539	9,3%
n.d.	1	0	0	-	4	0	0	-	15	5	1	-80,0%	20	5	1	-80,0%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

n.d. – não definido

Gráfico VII.22. Condutores vítimas mortais e feridos graves, por sexo, 2022



## VII.4.15 Condutores vítimas por grupo etário

Quadro VII.55. Condutores vítimas em Portugal por grupo etário, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21	2019	2021	2022	Δ(%) 22/21
<=14	1	3	0	-100,0%	9	18	7	-61,1%	144	184	142	-22,8%	154	205	149	-27,3%
15_19	13	14	10	-28,6%	66	99	78	-21,2%	1 759	1 460	1 656	13,4%	1 838	1 573	1 744	10,9%
20_24	40	24	29	20,8%	138	163	173	6,1%	3 459	2 988	3 193	6,9%	3 637	3 175	3 395	6,9%
25_29	35	32	37	15,6%	169	172	160	-7,0%	3 073	2 759	3 002	8,8%	3 277	2 963	3 199	8,0%
30_34	30	20	27	35,0%	155	149	146	-2,0%	2 789	2 374	2 543	7,1%	2 974	2 543	2 716	6,8%
35_39	41	34	29	-14,7%	163	128	121	-5,5%	2 662	2 185	2 355	7,8%	2 866	2 347	2 505	6,7%
40_44	37	26	33	26,9%	160	130	153	17,7%	2 843	2 217	2 459	10,9%	3 040	2 373	2 645	11,5%
45_49	37	38	45	18,4%	122	138	170	23,2%	2 612	2 223	2 552	14,8%	2 771	2 399	2 767	15,3%
50_54	26	28	28	0,0%	109	118	141	19,5%	2 234	2 020	2 225	10,1%	2 369	2 166	2 394	10,5%
55_59	20	39	34	-12,8%	99	110	88	-20,0%	2 021	1 659	1 897	14,3%	2 140	1 808	2 019	11,7%
60_64	21	35	37	5,7%	95	81	91	12,3%	1 564	1 340	1 461	9,0%	1 680	1 456	1 589	9,1%
65_69	28	16	24	50,0%	73	59	70	18,6%	1 163	984	1 180	19,9%	1 264	1 059	1 274	20,3%
70_74	28	20	30	50,0%	54	56	54	-3,6%	990	785	900	14,6%	1 072	861	984	14,3%
>=75	45	49	41	-16,3%	97	70	86	22,9%	1 523	1 237	1 482	19,8%	1 665	1 356	1 609	18,7%
n.d.	1	0	0	-	6	0	0	-	40	4	2	-50,0%	47	4	2	-50,0%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

Quadro VII.56. Condutores vítimas mortais em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	VM								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	0	0	0	1	3	0	0	0	0
15-19	1	2	1	12	12	9	0	0	0
20-24	6	1	0	34	23	29	0	0	0
25-29	3	2	3	32	30	34	0	0	0
30-34	2	1	5	28	19	22	0	0	0
35-39	0	6	0	41	28	29	0	0	0
40-44	4	3	2	33	23	31	0	0	0
45-49	2	3	6	35	35	39	0	0	0
50-54	1	1	2	25	27	26	0	0	0
55-59	8	2	3	12	37	31	0	0	0
60-64	1	6	4	20	29	33	0	0	0
65-69	1	2	0	27	14	24	0	0	0
70-74	4	4	4	24	16	26	0	0	0
>=75	4	6	1	41	43	40	0	0	0
nd	0	0	0	0	0	0	1	0	0
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>31</b>	<b>365</b>	<b>339</b>	<b>373</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Quadro VII.57. Condutores feridos graves em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	FG								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	0	4	1	9	14	6	0	0	0
15-19	5	11	10	61	88	68	0	0	0
20-24	15	22	21	123	141	152	0	0	0
25-29	20	20	24	149	152	136	0	0	0
30-34	22	23	19	133	126	127	0	0	0
35-39	18	12	17	145	116	104	0	0	0
40-44	20	13	27	140	117	126	0	0	0
45-49	16	24	28	106	114	142	0	0	0
50-54	18	16	16	91	102	125	0	0	0
55-59	14	16	17	85	94	71	0	0	0
60-64	12	5	13	83	76	78	0	0	0
65-69	9	9	12	64	50	58	0	0	0
70-74	9	10	9	45	46	45	0	0	0
>=75	4	7	9	93	63	77	0	0	0
nd	0	0	0	2	0	0	4	0	0
<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>192</b>	<b>223</b>	<b>1 329</b>	<b>1 299</b>	<b>1 315</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Quadro VII.58. Condutores feridos leves em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	FL								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	11	33	17	133	151	125	0	0	0
15-19	338	265	309	1 421	1 195	1 347	0	0	0
20-24	1 144	921	1 033	2 315	2 067	2 160	0	0	0
25-29	1 071	888	919	2 000	1 871	2 083	2	0	0
30-34	1 004	719	797	1 785	1 655	1 746	0	0	0
35-39	953	718	818	1 709	1 467	1 537	0	0	0
40-44	1 043	695	834	1 800	1 522	1 625	0	0	0
45-49	963	753	884	1 649	1 470	1 668	0	0	0
50-54	824	702	767	1 409	1 318	1 458	1	0	0
55-59	720	563	640	1 301	1 096	1 257	0	0	0
60-64	477	400	462	1 087	939	999	0	1	0
65-69	284	271	311	879	713	869	0	0	0
70-74	222	165	191	768	620	709	0	0	0
>=75	216	166	215	1 307	1 071	1 267	0	0	0
nd	9	0	0	19	0	1	12	4	1
<b>Total</b>	<b>9 279</b>	<b>7 259</b>	<b>8 197</b>	<b>19 582</b>	<b>17 155</b>	<b>18 851</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

Quadro VII.59. Condutores total de vítimas em Portugal por grupo etário e sexo, 2022 vs 2021 e 2019

Grupo etário	Total de Vítimas								
	Feminino			Masculino			n.d.		
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
<=14	11	37	18	143	168	131	0	0	0
15-19	344	278	320	1 494	1 295	1 424	0	0	0
20-24	1 165	944	1 054	2 472	2 231	2 341	0	0	0
25-29	1 094	910	946	2 181	2 053	2 253	2	0	0
30-34	1 028	743	821	1 946	1 800	1 895	0	0	0
35-39	971	736	835	1 895	1 611	1 670	0	0	0
40-44	1 067	711	863	1 973	1 662	1 782	0	0	0
45-49	981	780	918	1 790	1 619	1 849	0	0	0
50-54	843	719	785	1 525	1 447	1 609	1	0	0
55-59	742	581	660	1 398	1 227	1 359	0	0	0
60-64	490	411	479	1 190	1 044	1 110	0	1	0
65-69	294	282	323	970	777	951	0	0	0
70-74	235	179	204	837	682	780	0	0	0
>=75	224	179	225	1 441	1 177	1 384	0	0	0
nd	9	0	0	21	0	1	17	4	1
<b>Total</b>	<b>9 498</b>	<b>7 490</b>	<b>8 451</b>	<b>21 276</b>	<b>18 793</b>	<b>20 539</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

#### VII.4.16 Condutores vítimas por ação do condutor

Quadro VII.60. Condutores vítimas em Portugal por ação do condutor, 2022 vs 2021 e 2019

Ações dos condutores	VM				FG				FL				Total de condutores vítimas			
	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21	2019	2021	2022	$\Delta(\%)$ 22/21
Atravessando a via	2	4	7	75,0%	13	18	18	0,0%	207	188	214	13,8%	222	210	239	13,8%
Circulação em sentido oposto ao estabelecido	4	7	10	42,9%	19	17	19	11,8%	113	118	150	27,1%	136	142	179	26,1%
Desvio brusco/ saída de fila de trânsito	10	13	5	-61,5%	34	28	31	10,7%	360	314	328	4,5%	404	355	364	2,5%
Em marcha normal	342	306	336	9,8%	1 283	1 228	1 291	5,1%	24 134	20 290	22 508	10,9%	25 759	21 824	24 135	10,6%
Início de marcha	4	2	8	300,0%	22	27	30	11,1%	445	403	491	21,8%	471	432	529	22,5%
Inversão do sentido de marcha	3	0	1	-	5	4	2	-50,0%	67	57	62	8,8%	75	61	65	6,6%
Marcha atrás	1	4	1	-75,0%	2	4	7	75,0%	93	58	68	17,2%	96	66	76	15,2%
Mudança de direção para a direita	2	5	2	-60,0%	4	10	16	60,0%	264	231	249	7,8%	270	246	267	8,5%
Mudança de direção para a esquerda	8	7	3	-57,1%	37	43	34	-20,9%	1 133	967	915	-5,4%	1 178	1 017	952	-6,4%
Mudança de via de trânsito para a direita	0	1	0	-100,0%	4	3	1	-66,7%	97	87	93	6,9%	101	91	94	3,3%
Mudança de via de trânsito para a esquerda	3	3	3	0,0%	6	13	2	-84,6%	101	88	88	0,0%	110	104	93	-10,6%
Parado ou estacionado	3	6	6	0,0%	12	7	14	100,0%	664	525	565	7,6%	679	538	585	8,7%
Saída de estacionamento ou de rua particular	1	2	1	-50,0%	4	4	9	125,0%	105	80	94	17,5%	110	86	104	20,9%
Trânsito em filas paralelas	0	0	0	-	2	0	1	-	20	23	15	-34,8%	22	23	16	-30,4%
Travagem brusca	2	1	0	-100,0%	4	3	3	0,0%	158	114	134	17,5%	164	118	137	16,1%
Ultrapassagem pela direita	2	3	0	-100,0%	8	4	1	-75,0%	51	50	64	28,0%	61	57	65	14,0%
Ultrapassagem pela esquerda	16	14	19	35,7%	46	50	43	-14,0%	632	553	684	23,7%	694	617	746	20,9%
nd	0	0	2	-	10	28	16	-42,9%	232	273	327	19,8%	242	301	345	14,6%
<b>Total</b>	<b>403</b>	<b>378</b>	<b>404</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 515</b>	<b>1 491</b>	<b>1 538</b>	<b>3,2%</b>	<b>28 876</b>	<b>24 419</b>	<b>27 049</b>	<b>10,8%</b>	<b>30 794</b>	<b>26 288</b>	<b>28 991</b>	<b>10,3%</b>

n.d. – não definido

## VII.5 Vítimas Mortais por Entidade Gestora de Via

Quadro VII.61. Vítimas mortais por entidade gestora de via

	Tipo de Gestão	N.º VM / EGV	Total VM	%	
Concessionária da Rede Rodoviária Nacional	Infraestruturas Portugal	245	245	41,5%	
	<b>total</b>	-	<b>245</b>	<b>41,5%</b>	
Concessionárias do Estado	Brisa	31	31	5,2%	
	Ascendi	10	10	1,7%	
	Concessão Norte Litoral	3	3	0,5%	
	Interior Norte (NortScut)	3	3	0,5%	
	Concessão Douro Litoral	3	3	0,5%	
	Concessão Algarve	2	2	0,3%	
	Globalvia (Beira Interior)	1	1	0,2%	
	<b>total</b>	-	<b>53</b>	<b>9,0%</b>	
Gestão Municipal	Lisboa, Loures	8	16	2,7%	
	Gondomar, Leiria, Sintra, Viseu	7	28	4,7%	
	Santa Maria da Feira	6	6	1,0%	
	Figueira da Foz, Mafra, Palmela	5	15	2,5%	
	Alcobaça, Braga, Guimarães, Oeiras, Silves	4	20	3,4%	
	Alcanena, Caldas da Rainha, Cantanhede, Castelo Branco, Coimbra, Faro, Felgueiras, Guarda, Lagoa, Loulé, Moita, Oliveira de Frades, Paços de Ferreira, Paredes, Pombal, Porto, Setúbal, Soure, Vale de Cambra, Valença, Valongo, Vila Nova de Famalicão, Vila Nova de Gaia, Vila Verde	3	72	12,2%	
	Aguiar da Beira, Alcácer do Sal, Alpiarça, Amadora, Arronches, Barcelos, Beja, Bragança, Carrazeda de Ansiães, Carregal do Sal, Cascais, Coruche, Covilhã, Estremoz, Ferreira do Zêzere, Fundão, Lamego, Macedo de Cavaleiros, Matosinhos, Mira, Monforte, Montemor-o-Velho, Murça, Odemira, Odivelas, Ovar, Pinhel, Reguengos de Monsaraz, Ribeira de Pena, Santarém, Santiago do Cacém, Tavira, Vagos, Viana do Castelo, Vila do Conde, Vila Franca de Xira, Vila Velha de Ródão, Vizela, Vouzela	2	78	13,2%	
	Albufeira, Aljô, Almada, Almeida, Almeirim, Amarante, Anadia, Aveiro, Azambuja, Barreiro, Bombarral, Borba, Cabeceiras de Basto, Cadaval, Cartaxo, Castro Marim, Celorico de Basto, Chaves, Elvas, Évora, Ferreira do Alentejo, Figueira de Castelo Rodrigo, Golegã, Grândola, Lagos, Mação, Maia, Marco de Canaveses, Marinha Grande, Mértola, Mesão Frio, Mirandela, Moimenta da Beira, Monção, Montijo, Nazaré, Olhão, Oliveira do Hospital, Ourém, Penalva do Castelo, Portimão, Santa Comba Dão, Santo Tirso, Seixal, Sernancelhe, Sesimbra, Sobral de Monte Agraço, Terras de Bouro, Tomar, Torres Novas, Torres Vedras, Trofa, Valpaços, Viana do Alentejo, Vila Real	1	55	9,3%	
		<b>total</b>	-	<b>290</b>	<b>49,1%</b>
	Outra	APA	1	1	0,2%
Outra		1	2	0,3%	
<b>total</b>		-	<b>3</b>	<b>0,5%</b>	
<b>TOTAL</b>		-	<b>591</b>	<b>100,0%</b>	

Quadro VII.62. Quadro – Caracterização dos acidentes com vítimas mortais, em 2022

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Atropelamento	EN	Aveiro	Águeda	DL	EN333	20,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Aveiro	Águeda	Floc	IC2	244,14	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Aveiro	Águeda	DL	IC2	225,15	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Aveiro	Águeda	Floc	IC2	227,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	AE	Aveiro	Albergaria-a-Velha	Floc	A1	243,96	Brisa
1	2	0	Despiste	AE	Aveiro	Anadia	Floc	A1	216,82	Brisa
1	0	0	Colisão	EN	Aveiro	Anadia	DL	EN1	223,10	Infraestruturas de Portugal
1	2	0	Colisão	IC	Aveiro	Anadia	DL	IC2	212,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Anadia	DL	Rua Estrada Principal	-	Município Anadia
1	0	0	Atropelamento	AE	Aveiro	Aveiro	Floc	A25	6,17	Ascendi (Costa de Prata)
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Aveiro	Aveiro	DL	Rua Vicente de Almeida de Eça	-	Município Aveiro
1	0	0	Colisão	AE	Aveiro	Espinho	Floc	A29	36,12	Ascendi (Costa de Prata)
1	0	1	Despiste	AE	Aveiro	Estarreja	Floc	A1	261,18	Brisa
1	0	0	Despiste	AE	Aveiro	Estarreja	Floc	A1	249,60	Brisa
1	0	1	Colisão	ARRM	Aveiro	Estarreja	DL	Rua Professor Doutor Egas Moniz	-	Infraestruturas de Portugal
3	5	31	Despiste	AE	Aveiro	Mealhada	Floc	A1	212,80	Brisa
1	0	1	Colisão	EN	Aveiro	Murtosa	Floc	EN109-5	12,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	Outra Via	Aveiro	Oliveira de Azeméis	Floc	Ramo A A32	-	Concessão Douro Litoral
1	0	2	Colisão	ARRM	Aveiro	Ovar	DL	Avenida da Régua	-	Município Ovar
1	0	1	Colisão	ARRM	Aveiro	Ovar	DL	Rua da Pia dos Cavalos	-	Município Ovar
1	0	2	Colisão	AE	Aveiro	Santa Maria da Feira	Floc	A41	53,18	Concessão Douro Litoral
1	0	0	Colisão	AE	Aveiro	Santa Maria da Feira	Floc	A41	53,65	Concessão Douro Litoral
1	0	1	Colisão	EN	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	EN1	279,80	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	EN	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	EN1	28-,6	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	Rua Avelino Alves Pereira	-	Município Santa Maria da Feira
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	Rua Comendador Américo Ferreira Amorim	-	IP
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	Rua da Igreja	-	Município Santa Maria da Feira
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	Rua Rainha Santa Isabel	-	Município Vila Nova de Gaia
2	0	3	Despiste	ARRM	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	Rua Via da Cortiça	-	Município Santa Maria da Feira
1	0	0	Colisão	VAR	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	VAR-EN223	24,70	Infraestruturas de Portugal
1	2	2	Colisão	ARRM	Aveiro	Vagos	DL	Rua Principal - Gafanha do Areão	-	Município Vagos
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Vagos	DL	Rua São João	-	Município Vagos

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Aveiro	Vale de Cambra	DL	Avenida do Milénio	-	Município Vale de Cambra
1	0	0	Despiste	EN	Aveiro	Vale de Cambra	DL	EN328	4,20	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Aveiro	Vale de Cambra	DL	EN328	2,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Vale de Cambra	DL	Rua Nossa Senhora da Boa Viagem	-	Município Vale de Cambra
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Aveiro	Vale de Cambra	DL	Rua Reverendo António Henriques Tavares - Marco	-	Município Vale de Cambra
1	0	1	Colisão	EN	Beja	Aljustrel	Floc	EN2	620,80	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	EN	Beja	Aljustrel	Floc	EN261	98,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Despiste	EM	Beja	Beja	Floc	EM528	-	Município Beja
2	0	1	Atropelamento	EN	Beja	Beja	Floc	EN18	361,00	Infraestruturas de Portugal
1	1	1	Colisão	EN	Beja	Beja	Floc	EN18	366,80	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Beja	Beja	Floc	EN260	2,42	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Beja	Beja	Floc	EN260	0,89	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Beja	Beja	Floc	EN260	5,85	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	IP	Beja	Beja	Floc	IP2	363,52	IP (Baixo Alentejo)
1	0	0	Despiste	ARRM	Beja	Beja	DL	Rua Gomes Palma	-	Município Beja
1	0	0	Despiste	IP	Beja	Castro Verde	Floc	IP2	387,30	IP (Baixo Alentejo)
1	0	0	Despiste	Outra Via	Beja	Ferreira do Alentejo	Floc	Caminho Municipal 1026	-	Município Ferreira do Alentejo
1	0	0	Despiste	Outra Via	Beja	Mértola	DL	Estrada da Ribeira	-	Município Mértola
1	0	0	Atropelamento	EM	Beja	Odemira	Floc	EM502-2	-	Município Odemira
1	0	0	Atropelamento	EN	Beja	Odemira	Floc	EN390	38,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	Outra Via	Beja	Odemira	Floc	n.d.	-	Município Odemira
1	0	0	Despiste	EN	Beja	Ourique	Floc	EN263	26,70	Infraestruturas de Portugal
2	1	1	Colisão	IC	Beja	Ourique	Floc	IC1	68-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Beja	Serpa	Floc	EN255	122,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Beja	Serpa	Floc	EN260	53,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Amares	DL	Avenida de S. Tiago	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Braga	Barcelos	DL	EN103	32,20	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Braga	Barcelos	DL	EN103	30,30	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Braga	Barcelos	DL	EN204	27,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Braga	Barcelos	DL	EN308	10,65	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Braga	Barcelos	DL	Rua da Peneda	-	Município Barcelos
1	0	1	Colisão	ARRM	Braga	Barcelos	DL	Rua de Navió - Cossourado 1194	-	Município Barcelos
1	0	3	Colisão	ARRM	Braga	Barcelos	DL	Rua do Rio Cávado	-	Infraestruturas de Portugal

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Braga	DL	Avenida de Ranhó	-	Município Braga
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Braga	DL	Avenida General Carrilho da Silva Pinto - Tenões	-	Município Braga
1	0	0	Colisão	ARRM	Braga	Braga	DL	Rua Couteiro	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Braga	Braga	DL	Rua da Igreja	-	Município Braga
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Braga	Braga	DL	Rua de Nogueiredo	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Braga	DL	Rua do Salgueirinho	-	Município Braga
1	0	1	Despiste	ARRM	Braga	Cabeceiras de Basto	DL	Rua da Ponte Nova - Refojos de Basto	-	Município Cabeceiras de Basto
1	0	0	Colisão	AE	Braga	Celorico de Basto	Floc	A7	71,62	Ascendi (Norte)
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Celorico de Basto	DL	Rua Alto da Pinha	-	Município Celorico de Basto
1	3	0	Colisão	AE	Braga	Esposende	Floc	A28	44,90	Concessão Norte Litoral
1	0	3	Colisão	Outra Via	Braga	Esposende	DL	Acesso A28 - Antas	-	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Colisão	EN	Braga	Esposende	Floc	EN13	46,80	Infraestruturas de Portugal
1	3	0	Despiste	EN	Braga	Esposende	DL	EN13	53,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Braga	Fafe	DL	Rua das Cantoneiras 271	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Braga	Guimarães	DL	EN105	35,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Atropelamento	EN	Braga	Guimarães	DL	EN206	35,75	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Braga	Guimarães	DL	Rua 25 de Abril 1158	-	Município Guimarães
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Guimarães	DL	Rua Arcebispo António Castro Xavier Monteiro	-	Município Guimarães
1	0	0	Colisão	ARRM	Braga	Guimarães	DL	Rua de Bons Ares	-	Município Guimarães
1	0	0	Colisão	ARRM	Braga	Guimarães	DL	Rua de Santa Marta	-	Município Guimarães
1	0	3	Despiste	ARRM	Braga	Guimarães	DL	Rua São João Batista	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ER	Braga	Terras de Bouro	DL	ER205	76,60	Município Terras de Bouro
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	Avenida de Fonte Cova	-	Município Vila Nova de Famalicão
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	Avenida Santiago de Gavião	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Atropelamento	EN	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	EN14	21,17	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	Rua do Rosário	-	Município Vila Nova de Famalicão
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	Rua Estrada Nacional 310	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	Outra Via	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	VIM (Via Intermunicipal)	1,40	Município Vila Nova de Famalicão
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Vila Verde	DL	Avenida Nossa Senhora da Conceição	-	Município Vila Verde
2	1	0	Colisão	ARRM	Braga	Vila Verde	DL	Rua da Junqueira - Barbudo	-	Município Vila Verde
1	0	0	Colisão	EN	Braga	Vizela	DL	EN106	1,65	Município Vizela
1	0	1	Despiste	ARRM	Braga	Vizela	DL	Rua da Trancosa	-	Município Vizela
1	0	0	Colisão	ARRM	Bragança	Bragança	DL	Avenida das Cantarias (EN15)	-	Município Bragança

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	ARRM	Bragança	Bragança	DL	Rua Principal	-	Município Bragança
2	3	2	Despiste	ARRM	Bragança	Carrazeda de Ansiães	DL	Rua Luís de Camões	-	Município Carrazeda de Ansiães
1	0	0	Despiste	EM	Bragança	Macedo de Cavaleiros	Floc	EM535-5	4,00	Município Macedo de Cavaleiros
1	0	0	Colisão	ARRM	Bragança	Macedo de Cavaleiros	DL	Rua Beato Bento Castro	-	Município Macedo de Cavaleiros
1	0	0	Despiste	EN	Bragança	Miranda do Douro	DL	EN218	83,97	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Bragança	Mirandela	DL	Rua Engenheiro José Machado Vaz	-	Município Mirandela
1	0	0	Despiste	EN	Bragança	Torre de Moncorvo	Floc	EN102	61,60	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	EN	Bragança	Vila Flor	Floc	EN214	26,13	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	IC	Bragança	Vila Flor	Floc	IC5	6,-5	IP (Douro Interior)
1	0	1	Despiste	EM	Castelo Branco	Castelo Branco	Floc	EM548	-	Município Castelo Branco
1	0	4	Colisão	EN	Castelo Branco	Castelo Branco	Floc	EN112	86,60	Município Castelo Branco
1	2	0	Despiste	EN	Castelo Branco	Castelo Branco	DL	EN18	103,50	Município Castelo Branco
1	1	1	Colisão	EN	Castelo Branco	Castelo Branco	Floc	EN233	107,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Castelo Branco	Covilhã	DL	Avenida de São Salvador	-	Município Covilhã
1	0	0	Colisão	EN	Castelo Branco	Covilhã	Floc	EN18	34,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Castelo Branco	Covilhã	Floc	EN18-3	5,20	Município Covilhã
1	2	1	Despiste	AE	Castelo Branco	Fundão	Floc	A23	163,30	Globalvia (Beira Interior)
1	0	0	Atropelamento	EN	Castelo Branco	Fundão	Floc	EN18	57,75	Município Fundão
1	0	0	Despiste	EN	Castelo Branco	Fundão	Floc	EN18	82,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Castelo Branco	Fundão	Floc	EN239	10,00	Município Fundão
1	0	2	Despiste	ER	Castelo Branco	Idanha-a-Nova	Floc	ER354	31,60	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Despiste	EM	Castelo Branco	Vila Velha de Ródão	Floc	EM553	9,35	Município Vila Velha de Ródão
1	0	1	Colisão	EN	Coimbra	Arganil	DL	EN342	93,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Coimbra	Cantanhede	Floc	EM615-1	1,00	Município Cantanhede
1	0	0	Colisão	EM	Coimbra	Cantanhede	Floc	EM615-1	-	Município Cantanhede
1	0	0	Despiste	EN	Coimbra	Cantanhede	Floc	EN109	94,80	Infraestruturas de Portugal
1	1	2	Despiste	ARRM	Coimbra	Cantanhede	DL	Rua Doutor Manuel Bela-Póvoa da Lomba	-	Município Cantanhede
1	0	1	Colisão	EN	Coimbra	Coimbra	DL	EN341	44,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	IP	Coimbra	Coimbra	Floc	IP3	46,77	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	ARRM	Coimbra	Coimbra	DL	Rua Costa Simões	-	Município Coimbra
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Coimbra	DL	Rua do Botregão- Rios Frios	-	Município Coimbra
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Coimbra	DL	Rua Principal - Orethudo 62	-	Município Coimbra
1	0	0	Despiste	IC	Coimbra	Condeixa-a-Nova	Floc	IC2	175,10	Infraestruturas de Portugal

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Colisão	EN	Coimbra	Figueira da Foz	Floc	EN109	118,60	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	EN	Coimbra	Figueira da Foz	Floc	EN109	114,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Rua 5 de Outubro	-	Município Figueira da Foz
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Rua dos Moinhos (Estrada de Vila Verde/Caceira)	-	Município Figueira da Foz
1	1	3	Despiste	ARRM	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Rua Fonte do Casal	-	Município Figueira da Foz
1	0	0	Colisão	ARRM	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Rua José da Silva Gomes	-	Município Figueira da Foz
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Rua Padre Paulo Ribeiro	-	Município Figueira da Foz
1	0	0	Despiste	EN	Coimbra	Gois	Floc	EN2	274,83	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Coimbra	Lousa	Floc	EN342	60,20	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Lousa	DL	Rua Mário Duarte Augusto Carvalho - Lousã EN17	-	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Colisão	EN	Coimbra	Mira	DL	EN109	83,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	Outra Via	Coimbra	Mira	Floc	Estrada Regente do Rei	-	Município Mira
1	0	0	Colisão	ARRM	Coimbra	Mira	DL	Rua Principal	-	Município Mira
1	1	0	Despiste	EN	Coimbra	Miranda do Corvo	DL	EN17-1	13,59	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Coimbra	Montemor-o-Velho	DL	EN341	32,00	Município Montemor-o-Velho
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Montemor-o-Velho	DL	Rua das Geiras	-	Município Montemor-o-Velho
1	0	0	Colisão	ARRM	Coimbra	Oliveira do Hospital	DL	Avenida Doutor António Afonso do Amaral	-	Município Oliveira do Hospital
1	1	1	Colisão	IC	Coimbra	Penela	Floc	IC3	13,80	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Coimbra	Penela	Floc	IC3	7,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	IC	Coimbra	Penela	Floc	IC3	28,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Atropelamento	EM	Coimbra	Soure	Floc	EM1111	-	Município Soure
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Soure	DL	Rua dos Carpinteiros	-	Município Soure
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Coimbra	Soure	DL	Rua Principal - Porto Godinho	-	Município Soure
1	1	0	Colisão	EN	Évora	Arraiolos	Floc	EN4	96,12	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Évora	Borba	Floc	EM1044	-	Município Borba
1	1	0	Colisão	EN	Évora	Borba	Floc	EN255	4,38	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Évora	Estremoz	DL	Avenida 9 de Abril	-	Município Estremoz
1	0	0	Colisão	ARRM	Évora	Estremoz	DL	Estrada de S. Domingos	-	Município Estremoz
1	0	1	Despiste	IP	Évora	Estremoz	Floc	IP2	225,75	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EM	Évora	Évora	Floc	EM1095	-	Município Évora
1	0	0	Colisão	EN	Évora	Évora	Floc	EN254	41,82	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Colisão	EN	Évora	Évora	Floc	EN256	12,73	Infraestruturas de Portugal
2	3	0	Colisão	EN	Évora	Montemor-o-Novo	Floc	EN2	529,98	Infraestruturas de Portugal

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	1	1	Despiste	EN	Évora	Montemor-o-Novo	Floc	EN2	531,63	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Évora	Montemor-o-Novo	Floc	EN4	71,65	Infraestruturas de Portugal
1	0	3	Colisão	IP	Évora	Portel	Floc	IP2	3-1,929	IP (Baixo Alentejo)
1	0	0	Atropelamento	IP	Évora	Portel	Floc	IP2	295,66	IP (Baixo Alentejo)
1	0	0	Despiste	Outra Via	Évora	Reguengos de Monsaraz	Floc	Caminho municipal 1124	-	Município Reguengos de Monsaraz
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Évora	Reguengos de Monsaraz	DL	Rua do Guadiana - Zona Industrial - Reguengos de Monsaraz 8	-	Município Reguengos de Monsaraz
1	0	0	Colisão	EN	Évora	Viana do Alentejo	Floc	EN2	545,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Évora	Viana do Alentejo	Floc	EN257	8,64	Município Viana do Alentejo
1	0	0	Despiste	Outra Via	Faro	Albufeira	Floc	EN125	-	IP (Algarve Litoral)
1	0	0	Atropelamento	EN	Faro	Albufeira	Floc	EN125	73,70	IP (Algarve Litoral)
1	0	0	Despiste	Outra Via	Faro	Albufeira	Floc	n.d.	-	Município Albufeira
1	0	2	Despiste	EN	Faro	Aljezur	Floc	EN120	138,80	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Faro	Castro Marim	Floc	EM509	-	Município Castro Marim
1	0	0	Colisão	EN	Faro	Castro Marim	Floc	EN125	150,80	IP (Algarve Litoral)
1	1	0	Colisão	AE	Faro	Faro	Floc	A22	87,00	Concessão Algarve
1	0	0	Despiste	ARRM	Faro	Faro	DL	Avenida Cidade Hayward	-	Município Faro
1	0	0	Despiste	EM	Faro	Faro	Floc	EM516	-	Município Faro
1	0	2	Despiste	EM	Faro	Faro	DL	EM527	-	Município Faro
1	0	0	Atropelamento	EN	Faro	Faro	Floc	EN125	1-7,45	IP (Algarve Litoral)
1	0	0	Atropelamento	EN	Faro	Faro	Floc	EN125	106,20	IP (Algarve Litoral)
2	2	0	Despiste	EN	Faro	Faro	Floc	EN125-10	2,60	IP (Algarve Litoral)
1	0	0	Despiste	EM	Faro	Lagoa (Algarve)	Floc	EM530-1	-	Município Lagoa
1	0	0	Despiste	ARRM	Faro	Lagoa (Algarve)	DL	Rua das Palmeiras - Carvoeiro	-	Município Lagoa
1	0	0	Despiste	ARRM	Faro	Lagoa (Algarve)	DL	Rua na Q. Ta Vale de Rei	-	Município Lagoa
1	0	0	Atropelamento	EM	Faro	Lagos	Floc	EM535	-	Município Lagos
1	0	0	Despiste	Outra Via	Faro	Loulé	Floc	Circular de Loulé	-	Município Loulé
2	0	1	Atropelamento	EN	Faro	Loulé	Floc	EN125	88,70	IP (Algarve Litoral)
1	0	0	Colisão	EN	Faro	Loulé	Floc	EN125	94,00	IP (Algarve Litoral)
1	0	1	Colisão	EN	Faro	Loulé	Floc	EN2	690,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Faro	Loulé	Floc	EN270	19,50	IP (Algarve Litoral)
1	0	1	Despiste	EF	Faro	Loulé	Floc	n.d.	-	Município Loulé
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Faro	Loulé	DL	Rua Antero Quental	-	Município Loulé
1	0	0	Atropelamento	EN	Faro	Olhão	Floc	EN125	119,60	IP (Algarve Litoral)

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	1	Colisão	EN	Faro	Olhão	Floc	EN398	0,95	IP (Algarve Litoral)
1	0	0	Despiste	Outra Via	Faro	Olhão	Floc	Sítio do Laranjeiro, junto à Quinta do Laranjeiro	-	Município Olhão
1	0	1	Despiste	ARRM	Faro	Portimão	DL	Avenida São Lourenço da Barrosa	-	Município Portimão
1	0	1	Colisão	EN	Faro	São Brás de Alportel	Floc	EN270	41,65	Infraestruturas de Portugal
1	0	3	Despiste	AE	Faro	Silves	Floc	A2	225,18	Brisa
1	0	3	Colisão	AE	Faro	Silves	Floc	A22	42,30	Concessão Algarve
1	2	1	Despiste	EN	Faro	Silves	Floc	EN124	29,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Faro	Silves	Floc	EN269	15,50	Município Silves
1	0	0	Atropelamento	EN	Faro	Silves	Floc	EN269	12,40	Município Silves
1	0	0	Colisão	Outra Via	Faro	Silves	Floc	Estrada do Quintão	-	Município Silves
1	0	0	Colisão	IC	Faro	Silves	Floc	IC1	716,20	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	IC	Faro	Silves	Floc	IC1	706,90	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Colisão	IC	Faro	Silves	Floc	IC1	721,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	IC	Faro	Silves	Floc	IC1	712,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Faro	Silves	DL	Rua de Marreiros	-	Município Silves
1	0	0	Despiste	Outra Via	Faro	Tavira	Floc	n.d.	-	Município Tavira
1	0	1	Despiste	Outra Via	Faro	Tavira	DL	n.d.	-	Município Tavira
1	1	0	Despiste	ARRM	Guarda	Aguiar da Beira	DL	Rua Abade Melo e Sá	-	Município Aguiar da Beira
1	0	0	Colisão	ARRM	Guarda	Aguiar da Beira	DL	Rua Dr. António Corte Real	-	Município Aguiar da Beira
1	0	1	Despiste	AE	Guarda	Almeida	Floc	A25	186,90	Ascendi (Beira Litoral e Alta)
1	0	0	Despiste	EM	Guarda	Almeida	Floc	EM573	-	Município Almeida
1	1	3	Colisão	EN	Guarda	Celorico da Beira	DL	EN17	120,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Guarda	Figueira de Castelo Rodrigo	Floc	EM607-4	-	Município Figueira de Castelo Rodrigo
1	0	0	Despiste	Outra Via	Guarda	Guarda	Floc	Caminho Municipal 1179	0,70	Município Guarda
2	0	0	Colisão	EN	Guarda	Guarda	DL	EN18	3,10	Município Guarda
1	0	0	Colisão	AE	Guarda	Pinhel	Floc	A25	175,10	Ascendi (Beira Litoral e Alta)
1	0	0	Colisão	EM	Guarda	Pinhel	DL	EM221	-	Município Pinhel
1	0	0	Despiste	EN	Guarda	Pinhel	DL	EN340	2,00	Município Pinhel
1	1	1	Colisão	EN	Leiria	Alcobaça	Floc	EN242	29,56	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Leiria	Alcobaça	DL	EN242	21,84	Município Alcobaça
1	1	2	Colisão	EN	Leiria	Alcobaça	DL	EN242	21,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Leiria	Alcobaça	Floc	EN8	98,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Leiria	Alcobaça	Floc	EN8-6	13,75	Infraestruturas de Portugal

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Alcobaça	DL	Estrada Principal	-	Município Alcobaça
1	0	1	Colisão	Outra Via	Leiria	Alcobaça	DL	Estrada de Pataias	-	Município Alcobaça
1	0	0	Colisão	IC	Leiria	Alcobaça	Floc	IC2	94,95	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Alcobaça	DL	Rua dos Bombeiros Voluntários	-	Município Alcobaça
1	0	0	Despiste	IC	Leiria	Batalha	Floc	IC9	28,79	IP (Litoral Oeste)
1	0	1	Colisão	EM	Leiria	Bombarral	Floc	EM569-1	2,00	Município Bombarral
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Caldas da Rainha	DL	Rua Carreira do Gado	-	Município Caldas da Rainha
1	0	1	Despiste	ARRM	Leiria	Caldas da Rainha	DL	Rua das Fontainhas	-	Município Caldas da Rainha
1	0	0	Colisão	VAR	Leiria	Caldas da Rainha	DL	VAR-ATLAN	-	Município Caldas da Rainha
1	0	0	Despiste	EN	Leiria	Figueiró dos Vinhos	DL	EN236-1	12,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	AE	Leiria	Leiria	Floc	A1	140,57	Brisa
1	0	0	Colisão	EN	Leiria	Leiria	DL	EN109	158,15	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	EN	Leiria	Leiria	DL	EN109	161,60	Município Leiria
1	0	0	Colisão	EN	Leiria	Leiria	Floc	EN109	162,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Leiria	Leiria	DL	EN356-1	6,40	Município Leiria
2	0	1	Colisão	IC	Leiria	Leiria	Floc	IC2	135,66	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua 28 de Fevereiro - Portela da Memória	-	Município Leiria
1	0	1	Colisão	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua da Base Aérea	-	Município Leiria
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua da Lagoa - Ervideira	-	Município Leiria
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua Principal	-	Município Leiria
1	0	0	Colisão	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua Principal - Carvide (ER349)	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua Principal - Conqueiros	-	Município Leiria
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Leiria	DL	Rua Principal - Lezíria	-	Município Leiria
1	1	0	Despiste	Outra Via	Leiria	Marinha Grande	Floc	Estrada Atlântica	-	Município Marinha Grande
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Leiria	Nazaré	DL	Avenida da Nazaré	-	Município Nazaré
1	0	1	Colisão	VAR	Leiria	Nazaré	Floc	VAR-Areia	1,60	Município Nazaré
1	0	1	Colisão	VAR	Leiria	Nazaré	DL	VAR-Nazaré	36,40	IP (Litoral Oeste)
1	1	0	Atropelamento	EN	Leiria	Peniche	DL	EN247	5,35	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	AE	Leiria	Pombal	Floc	A1	157,98	Brisa
1	0	0	Colisão	IC	Leiria	Pombal	DL	IC2	141,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Leiria	Pombal	Floc	IC8	42,49	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	IC	Leiria	Pombal	DL	IC8	48,40	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Pombal	DL	Rua da Figueira da Foz	-	Município Pombal

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Pombal	DL	Rua de Pombal	-	Município Pombal
1	0	0	Atropelamento	IC	Leiria	Porto de Mós	Floc	IC2	1-3,535	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Leiria	Porto de Mós	DL	Rua Engenheiro Monteiro Conceição	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Lisboa	Amadora	DL	Avenida 25 de Abril	-	Município Amadora
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Amadora	DL	Rua Elias Garcia	-	Município Amadora
1	0	0	Despiste	EN	Lisboa	Azambuja	Floc	EN3	5,36	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	EN	Lisboa	Azambuja	Floc	EN3	5,00	Infraestruturas de Portugal
2	1	1	Despiste	IC	Lisboa	Azambuja	Floc	IC2	56,17	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Azambuja	DL	Rua N3-3	-	Município Azambuja
1	1	0	Despiste	EN	Lisboa	Cadaval	Floc	EN366	5,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Lisboa	Cadaval	Floc	EN8	63,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Cadaval	DL	Rua Principal - Figueiros	-	Município Cadaval
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Cascais	DL	Avenida Alfredo César Torres	-	Município Cascais
1	0	2	Colisão	ARRM	Lisboa	Cascais	DL	Estrada de Polima	-	Município Cascais
1	0	1	Colisão	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Avenida Afonso Costa	-	Município Lisboa
1	1	2	Colisão	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Avenida Estados Unidos da América	-	Município Lisboa
1	0	0	Colisão	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Avenida Fontes Pereira de Melo	-	Município Lisboa
1	0	1	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Avenida Índia	-	Município Lisboa
1	0	1	Despiste	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Avenida República	-	Município Lisboa
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Estrada Calhariz de Benfica	-	Município Lisboa
1	1	0	Colisão	IP	Lisboa	Lisboa	Floc	IP7	7,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Colisão	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Rua Alexandre Herculano	-	Município Lisboa
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Rua Ribeira Nova	-	Município Lisboa
1	0	0	Colisão	AE	Lisboa	Loures	Floc	A1	6,20	Brisa
3	2	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Avenida Forças Armadas	-	Município Loures
2	0	0	Colisão	EN	Lisboa	Loures	DL	EN374	30,20	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	IC	Lisboa	Loures	Floc	IC2	6,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Rua António Sérgio	-	Município Loures
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Rua da República	-	Município Loures
1	0	0	Colisão	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Rua Francisco Franco Cannas	-	Município Loures
1	0	0	Colisão	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Rua Marinhas do Tejo	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Rua Moçambique	-	Município Loures
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Loures	DL	Rua Nova do Chafariz	-	Município Loures

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	AE	Lisboa	Mafra	Floc	A21	7,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Lisboa	Mafra	DL	Avenida de Espanha - Carvalhal	-	Município Mafra
1	1	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Mafra	DL	Avenida Senhora da Lapa	-	Município Mafra
1	0	0	Colisão	EN	Lisboa	Mafra	DL	EN9	26,30	Infraestruturas de Portugal
1	1	1	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Mafra	DL	Largo da Ermida - Carvalhal	-	Município Mafra
1	0	1	Despiste	ARRM	Lisboa	Mafra	DL	Rua da Ribeira - Poço da Serra	-	Município Mafra
1	0	0	Colisão	ARRM	Lisboa	Mafra	DL	Rua Nova	-	Município Mafra
1	0	1	Despiste	ARRM	Lisboa	Odivelas	DL	Avenida Acácias	-	Município Odivelas
1	0	0	Colisão	IC	Lisboa	Odivelas	Floc	IC17	14,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	ARRM	Lisboa	Odivelas	DL	Rua Ribeira da Póvoa	-	Município Odivelas
1	0	5	Colisão	AE	Lisboa	Oeiras	Floc	A5	9,40	Brisa
1	1	0	Despiste	AE	Lisboa	Oeiras	Floc	A5	4,60	Brisa
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Oeiras	DL	Avenida Maximiano de Lemos	-	Município Oeiras
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Oeiras	DL	Avenida Ultramar	-	Município Oeiras
1	0	1	Despiste	EN	Lisboa	Oeiras	Floc	EN6	4,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Lisboa	Oeiras	Floc	EN6	8,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Oeiras	DL	Rua Adriano José da Silva	-	Município Oeiras
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Oeiras	DL	Rua São Romão	-	Município Oeiras
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Sintra	DL	Avenida Bela Vista	-	Município Sintra
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Sintra	DL	Avenida General Humberto Delgado	-	Município Sintra
1	1	0	Colisão	EM	Lisboa	Sintra	Floc	EM9	-	Município Sintra
1	0	0	Colisão	Outra Via	Lisboa	Sintra	DL	Estrada da Madre de Deus	-	Município Sintra
1	0	0	Despiste	IC	Lisboa	Sintra	Floc	IC19	13,20	Infraestruturas de Portugal
1	2	0	Colisão	IC	Lisboa	Sintra	Floc	IC19	14,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Sintra	DL	Rua Arquitecto Mateus Fernandes	-	Município Sintra
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Sintra	DL	Rua João de Deus - Sintra	-	Município Sintra
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Sintra	DL	Rua Professor Doutor Joaquim Fontes	-	Município Sintra
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Sobral Monte Agraço	DL	Avenida Principal - Casais de São Martinho	-	Município Sobral de Monte Agraço
1	0	0	Colisão	EN	Lisboa	Torres Vedras	Floc	EN361-1	9,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Lisboa	Torres Vedras	DL	EN9	78,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Colisão	ARRM	Lisboa	Torres Vedras	DL	Rua Francisco Pombo Sobrinho	-	Município Torres Vedras
2	0	2	Colisão	AE	Lisboa	Vila Franca de Xira	Floc	A1	17,60	Brisa
1	0	0	Colisão	AE	Lisboa	Vila Franca de Xira	Floc	A1	12,10	Brisa

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Colisão	AE	Lisboa	Vila Franca de Xira	Floc	A1	23,20	Brisa
2	1	1	Colisão	AE	Lisboa	Vila Franca de Xira	Floc	A10	28,96	Brisa
1	0	0	Despiste	EM	Lisboa	Vila Franca de Xira	DL	EM524	-	Município Vila Franca de Xira
1	0	0	Atropelamento	EN	Lisboa	Vila Franca de Xira	DL	EN10	128,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Lisboa	Vila Franca de Xira	DL	EN10	124,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	Outra Via	Lisboa	Vila Franca de Xira	Floc	Ramo de ligação A1	-	Município Vila Franca de Xira
1	0	0	Colisão	ARRM	Portalegre	Arronches	DL	Caleja de Santo António	-	Município Arronches
1	0	0	Despiste	EM	Portalegre	Arronches	Floc	EM516	4,94	Município Arronches
1	0	1	Despiste	EN	Portalegre	Avis	Floc	EN370	30,80	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	EN	Portalegre	Elvas	Floc	EN243	176,94	Município Elvas
1	0	0	Despiste	EN	Portalegre	Elvas	Floc	EN4	173,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Portalegre	Elvas	Floc	EN4	173,00	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Colisão	EM	Portalegre	Monforte	Floc	EM506	-	Município Monforte
1	1	0	Despiste	EN	Portalegre	Monforte	Floc	EN372	53,95	Município Monforte
1	0	0	Despiste	IP	Portalegre	Nisa	Floc	IP2	152,70	Infraestruturas de Portugal
2	1	0	Colisão	IP	Portalegre	Nisa	Floc	IP2	166,30	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Portalegre	Ponte de Sor	Floc	EN2	442,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Portalegre	Ponte de Sor	Floc	EN2	426,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Porto	Amarante	DL	EN15	55,39	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Porto	Amarante	DL	EN15	42,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Porto	Amarante	Floc	EN210	33,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Amarante	DL	Rua da Igreja	-	Município Amarante
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Felgueiras	DL	Avenida de São Domingos	-	Município Felgueiras
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Felgueiras	DL	Avenida de Sergude - Sendim	-	Município Felgueiras
1	0	2	Colisão	ARRM	Porto	Felgueiras	DL	Rua Nicolau Coelho	-	Município Felgueiras
1	0	1	Colisão	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Avenida Doutor Domingos Gonçalves de Sá	-	Município Gondomar
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua Afonso de Albuquerque	-	Município Gondomar
1	1	4	Colisão	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua Alvarinho Santos	-	Município Gondomar
1	0	2	Despiste	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua Complexo Desportivo	-	Município Gondomar
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua das Águas	-	Município Gondomar
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua do Vale dos Amores	-	Município Gondomar
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua Vasco da Gama	-	Município Gondomar
1	1	1	Despiste	AE	Porto	Lousada	Floc	A42	12,77	Ascendi (Grande Porto)

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	2	0	Despiste	AE	Porto	Maia	Floc	A3	6,10	Brisa
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Maia	DL	Avenida Lidador da Maia	-	Município Maia
1	0	0	Colisão	EN	Porto	Maia	Floc	EN14	5,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Marco de Canaveses	DL	Rua Doutor Miranda da Rocha	-	Município Marco de Canaveses
1	0	2	Colisão	VAR	Porto	Marco de Canaveses	DL	VAR-EN211	4,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Colisão	AE	Porto	Matosinhos	Floc	A41	0,65	Ascendi (Grande Porto)
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Matosinhos	DL	Rua França Borges	-	Município Matosinhos
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Matosinhos	DL	Rua Veloso Salgado	-	Município Matosinhos
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Pacos de Ferreira	DL	Largo do Cô 36	-	Município Paços de Ferreira
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Pacos de Ferreira	DL	Rua Adolfo Bentes	-	Município Paços de Ferreira
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Pacos de Ferreira	DL	Rua da Igreja	-	Município Paços de Ferreira
1	0	1	Despiste	ARRM	Porto	Paredes	DL	Avenida Doutor Francisco Sá Carneiro	-	Município Paredes
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Paredes	DL	Avenida Sobrado de Cima	-	Município Paredes
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Paredes	DL	Rua da Felgueira	-	Município Paredes
1	0	2	Colisão	EN	Porto	Penafiel	Floc	EN106	25,32	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Porto	Penafiel	DL	EN15	27,73	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Penafiel	DL	Rua Tenente Valadim - Penafiel	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Atropelamento	ARRM	Porto	Porto	DL	Avenida Associação Empresarial de Portugal	-	Município Porto
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Porto	DL	Avenida Boavista	-	Município Porto
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Porto	DL	Rua Campo Alegre	-	Município Porto
1	1	0	Despiste	AE	Porto	Povoa de Varzim	Floc	A28	36,50	Concessão Norte Litoral
1	0	0	Colisão	EN	Porto	Povoa de Varzim	DL	EN13	35,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Povoa de Varzim	DL	Rua Almirante Reis	-	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Despiste	EN	Porto	Santo Tirso	DL	EN105	24,89	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Santo Tirso	DL	Rua Piedade	-	Município Santo Tirso
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Trofa	DL	Rua Marquês Pombal - Espreia	-	Município Trofa
1	0	1	Colisão	ARRM	Porto	Valongo	DL	Rua Dom Pedro IV	-	Município Valongo
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Valongo	DL	Rua Fonseca Dias	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Valongo	DL	Rua Palmiteira	-	Município Valongo
1	1	1	Despiste	ARRM	Porto	Valongo	DL	Rua São Vicente	-	Município Valongo
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Vila do Conde	DL	Avenida Liberdade	-	Município Vila do Conde
1	0	1	Colisão	ARRM	Porto	Vila do Conde	DL	Rua da Estação	-	Município Vila do Conde
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Vila do Conde	DL	Rua Via José Régio	-	Infraestruturas de Portugal

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	2	Colisão	AE	Porto	Vila Nova de Gaia	Floc	A29	46,40	Ascendi (Costa de Prata)
1	0	0	Atropelamento	AE	Porto	Vila Nova de Gaia	Floc	A44	5,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Vila Nova de Gaia	DL	Rua de Passos	-	Município Vila Nova de Gaia
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Vila Nova de Gaia	DL	Rua Doutor Jorge da Fonseca Jorge - Grijó	-	Município Vila Nova de Gaia
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Vila Nova de Gaia	DL	Rua José Mariani	-	Município Vila Nova de Gaia
1	0	2	Despiste	EN	Santarém	Abrantes	DL	EN118	146,90	Infraestruturas de Portugal
2	0	4	Colisão	EN	Santarém	Abrantes	Floc	EN2	45539,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Santarém	Alcanena	Floc	EM1442	-	Município Alcanena
1	0	0	Despiste	Outra Via	Santarém	Alcanena	Floc	Estrada da Serra de Santo António	-	Município Alcanena
1	0	1	Colisão	ARRM	Santarém	Alcanena	DL	Rua Nova	-	Município Alcanena
1	0	1	Colisão	EM	Santarém	Almeirim	Floc	n.d.	-	Município Almeirim
1	1	0	Despiste	EM	Santarém	Alpiarça	DL	EM516	6,70	Município Alpiarça
1	0	0	Despiste	ARRM	Santarém	Alpiarça	DL	Rua 25 de abril	-	Município Alpiarça
1	0	0	Colisão	EN	Santarém	Benavente	DL	EN118	32,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Colisão	AE	Santarém	Cartaxo	Floc	A1	54,53	Brisa
2	3	2	Colisão	EN	Santarém	Cartaxo	Floc	EN3	21,69	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	ARRM	Santarém	Cartaxo	DL	Rua Direita	-	Município Cartaxo
1	0	1	Colisão	EN	Santarém	Chamusca	Floc	EN118	100,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Santarém	Chamusca	Floc	EN118	1-9,5	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Santarém	Coruche	Floc	EN114	108,40	Infraestruturas de Portugal
1	3	0	Despiste	ARRM	Santarém	Coruche	DL	Rua do Açude	-	Município Coruche
1	0	0	Despiste	ARRM	Santarém	Coruche	DL	Rua do Cemitério	-	Município Coruche
1	0	1	Colisão	ARRM	Santarém	Ferreira do Zêzere	DL	Rua Doutor José Manuel Garcês da Cunha 659	-	Município Ferreira do Zêzere
1	0	0	Despiste	ARRM	Santarém	Ferreira do Zêzere	DL	Rua Nossa Senhora da Luz	-	Município Ferreira do Zêzere
1	0	0	Colisão	ARRM	Santarém	Golegã	DL	Rua do Campo	-	Município Golegã
1	0	0	Despiste	EM	Santarém	Mação	Floc	EM1289	-	Município Mação
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Santarém	Ourem	DL	Rua Cova do Coelho	-	Município Ourém
3	2	0	Colisão	IC	Santarém	Rio Maior	Floc	IC2	67,28	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Colisão	EN	Santarém	Salvaterra de Magos	Floc	EN118	57,72	Infraestruturas de Portugal
3	2	1	Despiste	AE	Santarém	Santarém	Floc	A1	66,00	Brisa
1	2	2	Colisão	AE	Santarém	Santarém	Floc	A1	69,60	Brisa
1	0	0	Colisão	ARRM	Santarém	Santarém	DL	Rua Marquesa da Ribeira Grande	-	Município Santarém
1	0	0	Despiste	ARRM	Santarém	Santarém	DL	Rua Principal - Arneiro de Tremês	-	Município Santarém

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Atropelamento	EM	Santarém	Tomar	Floc	EM531	-	Município Tomar
1	0	0	Despiste	EN	Santarém	Torres Novas	Floc	EN349-3	6,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Santarém	Torres Novas	DL	Rua Eça de Queiroz	-	Município Torres Novas
1	0	1	Colisão	AE	Setúbal	Alcácer do Sal	Floc	A2	84,91	Brisa
1	2	0	Despiste	Outra Via	Setúbal	Alcácer do Sal	Floc	ABUL - Monte Novo de Palma	-	Em análise
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Setúbal	Alcácer do Sal	DL	Avenida dos Aviadores	-	Município Alcácer do Sal
1	0	2	Colisão	IC	Setúbal	Alcácer do Sal	Floc	IC1	575,40	Infraestruturas de Portugal
2	1	1	Colisão	IC	Setúbal	Alcácer do Sal	Floc	IC1	568,80	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	ARRM	Setúbal	Alcácer do Sal	DL	Rua Arlindo Passos - Alcácer do Sal	-	Município Alcácer do Sal
1	0	0	Atropelamento	AE	Setúbal	Almada	Floc	A2	8,20	Brisa
1	0	0	Despiste	IC	Setúbal	Almada	Floc	IC20	5,80	IP (Baixo Tejo)
1	0	0	Despiste	ARRM	Setúbal	Almada	DL	Rua Cais da Margueira	-	Em análise
1	0	0	Despiste	ARRM	Setúbal	Almada	DL	Rua Ercília Costa	-	Município Almada
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Setúbal	Barreiro	DL	Rua José António Marques	-	Município Barreiro
1	0	0	Despiste	ARRM	Setúbal	Grândola	DL	Alameda Praia do Pego	-	Município Grândola
1	0	0	Despiste	EN	Setúbal	Grândola	Floc	EN261	29,80	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Setúbal	Grândola	Floc	EN261	14,30	Infraestruturas de Portugal
1	2	0	Colisão	ER	Setúbal	Grândola	DL	ER261	8,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Setúbal	Grândola	Floc	IC1	582,95	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	IC	Setúbal	Grândola	Floc	IC1	587,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	AE	Setúbal	Moita	Floc	A33	25,10	IP (Baixo Tejo)
1	0	0	Colisão	EN	Setúbal	Moita	DL	EN11	22,90	Município Moita
1	0	0	Colisão	EN	Setúbal	Moita	DL	EN11	24,50	Município Moita
1	0	1	Atropelamento	ARRM	Setúbal	Moita	DL	Rua Caldas Xavier	-	Município Moita
3	0	0	Colisão	EN	Setúbal	Montijo	Floc	EN4	32,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Setúbal	Montijo	DL	Rua da Boa Esperança - Vinhas da Guarda	-	Município Montijo
1	0	0	Colisão	AE	Setúbal	Palmela	Floc	A12	9,30	Brisa
1	0	0	Colisão	AE	Setúbal	Palmela	Floc	A2	22,20	Brisa
1	0	0	Colisão	AE	Setúbal	Palmela	Floc	A2	25,00	Brisa
1	0	0	Colisão	EM	Setúbal	Palmela	DL	EM1029	-	Município Palmela
1	0	0	Colisão	EM	Setúbal	Palmela	DL	EM533	10,00	Município Palmela
1	0	0	Despiste	EM	Setúbal	Palmela	Floc	EM533	-	Município Palmela
1	0	0	Atropelamento	EM	Setúbal	Palmela	Floc	EM542	-	Município Palmela

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	5	0	Colisão	EN	Setúbal	Palmela	Floc	EN10	56,90	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	EN	Setúbal	Palmela	DL	EN379	28,14	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Setúbal	Palmela	Floc	EN4	38,84	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	Outra Via	Setúbal	Palmela	Floc	Ramal de Acesso da A12 à EN 252	-	Município Palmela
1	2	2	Colisão	AE	Setúbal	Santiago do Cacem	Floc	A26-1	6,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Setúbal	Santiago do Cacem	DL	EM548	-	Município Santiago do Cacém
2	2	1	Colisão	EN	Setúbal	Santiago do Cacem	Floc	EN261	72,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Setúbal	Santiago do Cacem	Floc	EN261	60,70	Infraestruturas de Portugal
1	2	2	Colisão	EN	Setúbal	Santiago do Cacem	Floc	EN261	64,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Setúbal	Santiago do Cacem	Floc	EN261	41,40	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Colisão	ER	Setúbal	Santiago do Cacem	DL	ER261	19,13	Município Santiago do Cacém
1	0	0	Colisão	IC	Setúbal	Santiago do Cacem	Floc	IC1	623,60	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Setúbal	Seixal	DL	Avenida 25 de Abril	-	Município Seixal
1	0	0	Colisão	ARRM	Setúbal	Seixal	DL	Avenida 25 de Abril	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Setúbal	Sesimbra	DL	Avenida Principal - Quinta do Conde	-	Município Sesimbra
1	0	0	Colisão	EN	Setúbal	Sesimbra	Floc	EN378	15,72	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Setúbal	Sesimbra	DL	EN378	22,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Setúbal	Setúbal	DL	Avenida Paula Costa	-	Município Setúbal
1	1	1	Colisão	EN	Setúbal	Setúbal	DL	EN379	22,30	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Setúbal	Setúbal	DL	Rua Celestino Alves	-	Município Setúbal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Setúbal	Setúbal	DL	Rua Tebaida	-	Município Setúbal
1	1	1	Colisão	EN	Viana do Castelo	Arcos de Valdevez	DL	EN101	49,00	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Colisão	Outra Via	Viana do Castelo	Caminha	Floc	Acesso A28	-	Concessão Norte Litoral
1	0	1	Colisão	EN	Viana do Castelo	Caminha	DL	EN13	94,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EM	Viana do Castelo	Monção	Floc	EM1124	-	Município Monção
1	1	2	Colisão	EN	Viana do Castelo	Monção	Floc	EN202	4,00	Infraestruturas de Portugal
1	1	1	Colisão	EN	Viana do Castelo	Ponte da Barca	DL	EN203	54,25	Infraestruturas de Portugal
1	2	0	Despiste	AE	Viana do Castelo	Ponte de Lima	Floc	A3	74,80	Brisa
1	0	1	Colisão	EN	Viana do Castelo	Ponte de Lima	DL	EN201	46,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	AE	Viana do Castelo	Valença	Floc	A3	109,30	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	EM	Viana do Castelo	Valença	Floc	EM508	-	Município Valença
1	0	0	Despiste	EM	Viana do Castelo	Valença	Floc	EM512-1	1,00	Município Valença
1	0	0	Despiste	ARRM	Viana do Castelo	Valença	DL	Rotunda da Trapicheira	-	Município Valença

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Viana do Castelo	Viana do Castelo	DL	Avenida Viana do Castelo	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Despiste	EN	Viana do Castelo	Viana do Castelo	DL	EN13	61,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Colisão	EN	Viana do Castelo	Viana do Castelo	DL	EN305	1-,331	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	Outra Via	Viana do Castelo	Viana do Castelo	DL	n.d.	-	Município Viana do Castelo
1	0	0	Despiste	ARRM	Viana do Castelo	Viana do Castelo	DL	Rua da Mêna	-	Município Viana do Castelo
1	0	1	Colisão	ARRM	Viana do Castelo	Viana do Castelo	DL	Rua Manuel Araújo Coutinho 80	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EM	Vila Real	Alijo	DL	EM584	-	Município Alijó
1	0	0	Despiste	EN	Vila Real	Alijo	Floc	EN212	33,30	Infraestruturas de Portugal
2	3	1	Colisão	EN	Vila Real	Alijo	Floc	EN212	35,70	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Vila Real	Alijo	Floc	EN322	70,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Vila Real	Chaves	DL	Rua da Escola	-	Município Chaves
1	0	0	Despiste	ARRM	Vila Real	Chaves	DL	Rua Rainha Dona Mafalda	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Vila Real	Mesão Frio	DL	Rua de Santa Maria de Oliveira	-	Município Mesão Frio
2	0	0	Despiste	EM	Vila Real	Murça	Floc	EM1190	1,50	Município Murça
1	0	1	Despiste	AE	Vila Real	Ribeira de Pena	Floc	A7	87,00	Ascendi (Norte)
1	0	0	Atropelamento	EM	Vila Real	Ribeira de Pena	DL	EM312	-	Município Ribeira de Pena
1	0	0	Despiste	ARRM	Vila Real	Ribeira de Pena	DL	Rua da Boucinha	-	Município Ribeira de Pena
1	1	0	Despiste	EM	Vila Real	Valpaços	Floc	EM574	-	Município Valpaços
2	0	0	Despiste	EN	Vila Real	Valpaços	DL	EN103	193,50	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	AE	Vila Real	Vila Pouca de Aguiar	Floc	A7	95,90	Ascendi (Norte)
1	0	1	Colisão	AE	Vila Real	Vila Real	Floc	A4	86,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Colisão	EN	Vila Real	Vila Real	DL	EN2	61,99	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Vila Real	Vila Real	Floc	EN313	45,25	Município Vila Real
1	1	0	Colisão	IP	Vila Real	Vila Real	Floc	IP4	92,10	Infraestruturas de Portugal
1	3	0	Despiste	Outra Via	Vila Real	Vila Real	Floc	Nó de acesso IP4/A4 sentido Vila Real/Bragança	-	IP (Autoestrada Transmontana)
1	0	0	Despiste	ARRM	Viseu	Carregal do Sal	DL	Rua Estradão das Carreiras - Lugar das Carreiras - Pinheiro	-	Município Carregal do Sal
1	0	0	Despiste	ARRM	Viseu	Carregal do Sal	DL	Rua Miguel Bombarda - Pardieiros	-	Município Carregal do Sal
1	2	4	Colisão	AE	Viseu	Castro Daire	Floc	A24	123,95	Interior Norte (NorScut)
2	0	0	Despiste	EN	Viseu	Cinfães	Floc	EN222	93,55	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	AE	Viseu	Lamego	Floc	A24	98,26	Interior Norte (NorScut)
1	0	0	Despiste	AE	Viseu	Lamego	Floc	A24	1-9,81	Interior Norte (NorScut)
1	0	0	Atropelamento	EN	Viseu	Lamego	Floc	EN222	132,85	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Despiste	EN	Viseu	Lamego	Floc	EN226-2	0,10	Município Lamego

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	1	0	Colisão	EN	Viseu	Moimenta da Beira	Floc	EN323	63,70	Município Moimenta da Beira
1	0	0	Colisão	IP	Viseu	Mortágua	Floc	IP3	73,00	Infraestruturas de Portugal
1	1	0	Despiste	Outra Via	Viseu	Oliveira de Frades	Floc	Caminho Municipal 1272	-	Município Oliveira de Frades
1	0	0	Atropelamento	EM	Viseu	Oliveira de Frades	DL	EM591-1	-	Município Oliveira de Frades
1	0	0	Atropelamento	EN	Viseu	Oliveira de Frades	DL	EN16	39,98	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Viseu	Oliveira de Frades	DL	Rua Celestino Ferreira Martins	-	Município Oliveira de Frades
1	0	0	Despiste	Outra Via	Viseu	Penalva do Castelo	Floc	Caminho municipal 1360	-	APA
1	0	0	Atropelamento	EM	Viseu	Penalva do Castelo	Floc	EM329	-	Município Penalva do Castelo
1	0	0	Despiste	Outra Via	Viseu	Santa Comba Dão	Floc	n.d.	-	Município Santa Comba Dão
1	0	1	Colisão	EN	Viseu	São Pedro do Sul	DL	EN228	22,40	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Viseu	Satão	Floc	EN229	56,85	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Despiste	EM	Viseu	Sernancelhe	Floc	EM506	-	Município Sernancelhe
1	1	0	Despiste	EN	Viseu	Vila Nova de Paiva	Floc	EN329	0,10	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Viseu	Viseu	DL	Avenida Monsenhor Cônego António Freire	-	Município Viseu
1	0	0	Colisão	EN	Viseu	Viseu	DL	EN16	100,75	Município Viseu
1	1	1	Colisão	EN	Viseu	Viseu	DL	EN16	85,83	Município Viseu
1	0	0	Despiste	EN	Viseu	Viseu	DL	EN229	70,00	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	Outra Via	Viseu	Viseu	DL	Estrada de Alcafache - Fragosela de Cima	-	Município Viseu
1	0	2	Colisão	IP	Viseu	Viseu	Floc	IP5	84,45	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Viseu	Viseu	DL	Rua de Paradinha - Vila Chã de Sá	-	Município Viseu
1	0	0	Despiste	ARRM	Viseu	Viseu	DL	Rua do Barreiro - Vila Covas	-	Município Viseu
1	0	1	Colisão	ARRM	Viseu	Viseu	DL	Rua do Carris	-	Município Viseu
1	0	0	Despiste	EM	Viseu	Vouzela	Floc	EM602	-	Município Vouzela
1	1	3	Colisão	IP	Viseu	Vouzela	Floc	IP5	71,80	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Viseu	Vouzela	DL	Rotunda das Malfartas	-	Município Vouzela

n.d. – Informação não disponível



#### **NOTA DE FEEDBACK**

A sua opinião é importante para nós. Se identificar alguma inconsistência ou lapso no presente documento, por favor, comunique-nos para que possamos efetuar as devidas alterações. Poderá entrar em contacto através do email [dose@ansr.pt](mailto:dose@ansr.pt) ou pelo telefone +351 214 236 800.

The logo for ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária) features the letters 'ANSR' in a bold, white, sans-serif font. The 'A' is stylized with a horizontal bar that extends to the left and then curves back to the right, creating a unique graphic element.

AUTORIDADE NACIONAL  
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

AVENIDA CASAL DE CABANAS,

TAGUS PARK

2734-507 BARCARENA