



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

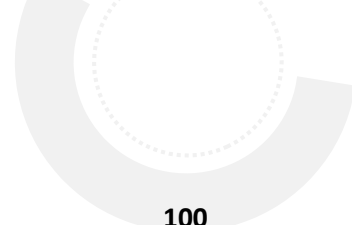
11/06/2024



Índice

| | |
|---|-----------|
| Sumário executivo | 8 |
| Definições gerais | 15 |
| Introdução | 19 |
| Organização do documento | 20 |
| I. Contexto nacional | 21 |
| I.1 Infraestrutura | 21 |
| I.2 Tráfego na rede rodoviária | 23 |
| I.2.1 TMDA | 23 |
| I.2.2 Circulação | 25 |
| I.3 Condutores | 26 |
| I.4 Veículos | 30 |
| 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 |
| I.5 Custo económico dos acidentes | 37 |
| II. Enquadramento europeu | 39 |
| II.1 Evolução Global da Sinistralidade na Europa | 45 |
| II.2 Portugal na Europa | 47 |
| III. Sinistralidade a 30 dias | 53 |
| III.1 Evolução Global | 53 |
| 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 |
| III.2 Acidentes com vítimas e Vítimas | 56 |
| 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 |
| III.3 | Veículos intervenientes em acidentes com vítimas | 70 |
| 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 |
| III.4 | Vítimas | 75 |
| 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 |
| III.5 | Peões | 83 |
| III.5.1 | Peões vítimas | 83 |
| III.5.2 | Evolução dos peões vítimas | 84 |
| III.6 | Passageiros | 85 |
| III.6.1 | Passageiros vítimas | 85 |
| III.6.2 | Evolução dos passageiros vítimas | 86 |
| III.7 | Condutores | 87 |
| III.7.1 | Condutores vítimas | 87 |
| III.7.2 | Evolução dos condutores vítimas | 90 |
| III.8 | Pontos Negros 2022 | 92 |
| III.9 | Vítimas mortais por entidade gestora de via (apenas Continente) | 95 |
| IV. | Fiscalização | 96 |
| IV.1 | Fiscalização ANSR, GNR, PSP e PML | 96 |
| 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 |
| V. | Processo Contraordenacional | 100 |




| | | |
|--------------|--|------------|
| V.1 | Evolução da Carta por Pontos | 100 |
| 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 |
| V.2 | Evolução das Contraordenações Rodoviárias | 101 |
| V.2.1 | Autos registados, decididos, cobrados e prescritos no SIGA | 101 |
| VI. | Anexo de Quadros de Contexto Nacional | 103 |
| VI.1 | Infraestrutura e tráfego | 103 |
| VI.2 | Condutores | 104 |
| VI.3 | Veículos | 106 |
| VI.4 | Custo económico dos acidentes | 110 |
| VII. | Anexo de Quadros de Sinistralidade | 111 |
| VII.1 | Vítimas | 111 |
| VII.1.1 | Vítimas por categoria de utente | 111 |
| VII.1.2 | Vítimas por grupo etário, segundo o sexo | 111 |
| VII.2 | Peões | 113 |
| 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 |
| VII.3 | Passageiros | 123 |
| 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 |
| VII.4 | Condutores | 135 |
| 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 |
| VII.5 | Vítimas Mortais por Entidade Gestora de Via | 148 |

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 vítimas¹, 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 circulação², 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 vítimas³, 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

¹ Adiante designados apenas como acidentes, por simplificação de linguagem.

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


³ 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 localidades⁴. 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

⁴ 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 10⁹) ocorreu nas vias sob gestão IP, SA, seguida das vias sob gestão Municipal com 9,8 mortos por veíc.km x 10⁹ e por fim as vias sob a gestão das restantes concessionárias com 2,7 mortos por veíc.km x 10⁹ 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

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

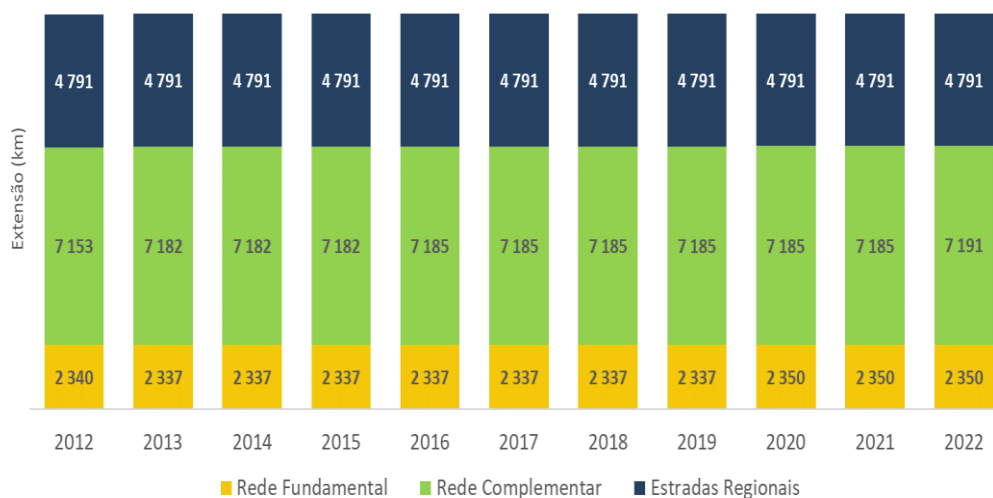
I. Contexto nacional

I.1 Infraestrutura

O Plano Rodoviário Nacional (PRN) teve seu início em 1945⁵, 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 (RNA⁶), 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

⁵ Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio

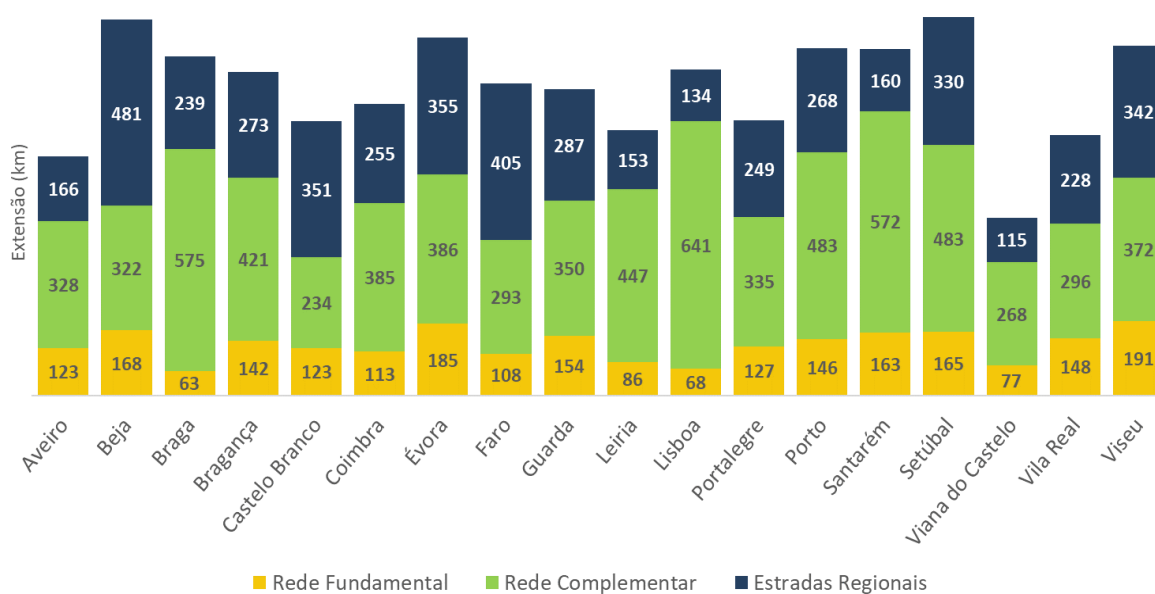
⁶ IMT- Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional

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

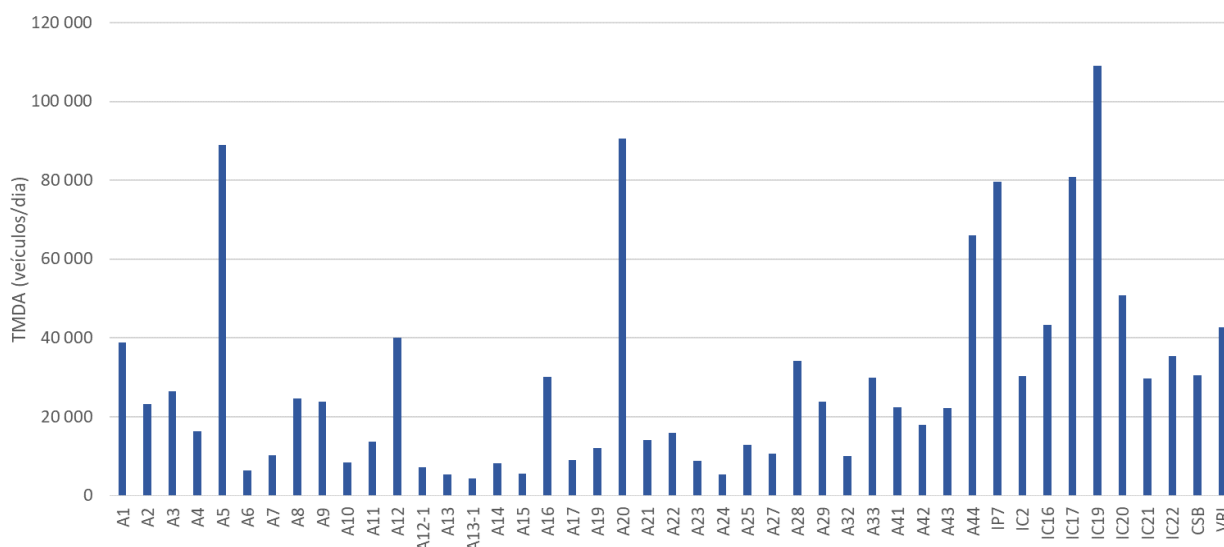
I.2 Tráfego na rede rodoviária

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 2021⁷, 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.

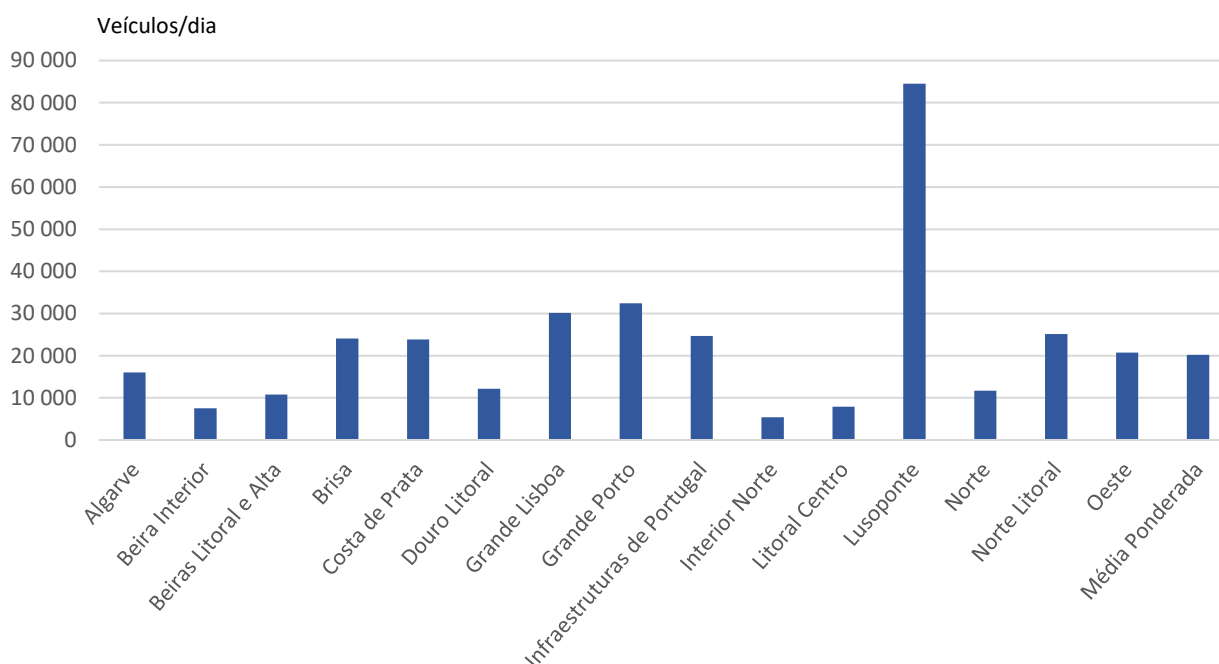
Fonte: IMT

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.

⁷ 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 2019⁸, 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

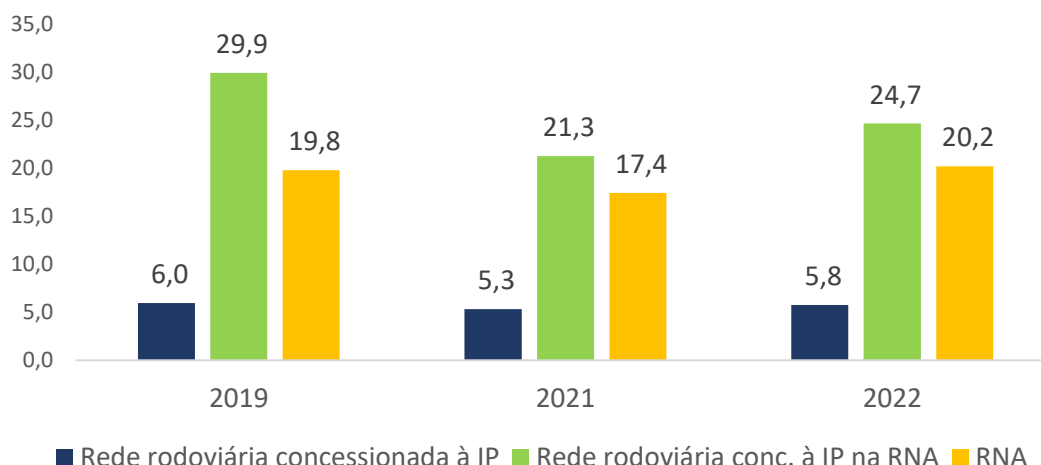


Fonte: IMT

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.

⁸ 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*10⁶ (Veíc*km*10⁶), na Rede Concessionada no Continente, em 2022, atingiu situou-se em 43.867⁹ milhões de Veíc*km*10⁶.

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.

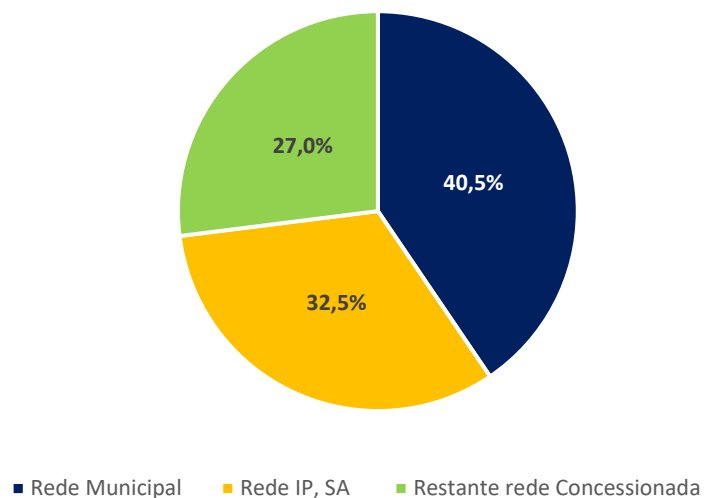
Em 2022, houve um aumento de 7,2% na circulação da rede concessionada em comparação com o ano de 2021, ao mesmo tempo em que se observou uma redução de 5,0% em relação a 2019.

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*10⁶ 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%.

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

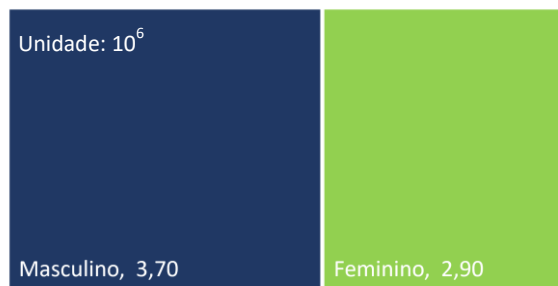
Gráfico I.7. Distribuição da Circulação (Veíc*km*10⁶) em Portugal em 2022



I.3 Condutores

De acordo com os últimos dados disponíveis do IMT¹⁰, 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

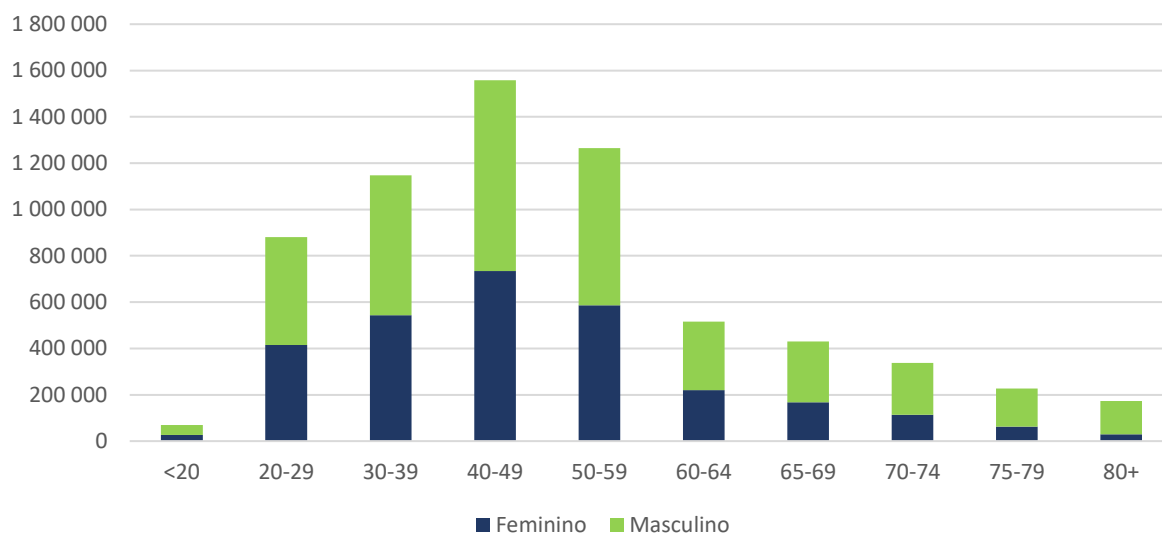


Fonte: IMT, Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2022

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.

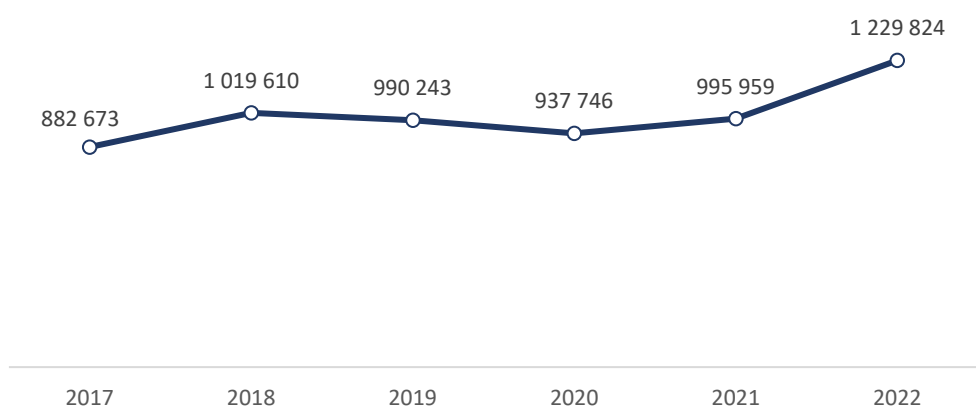
¹⁰ [Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2022](#)

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



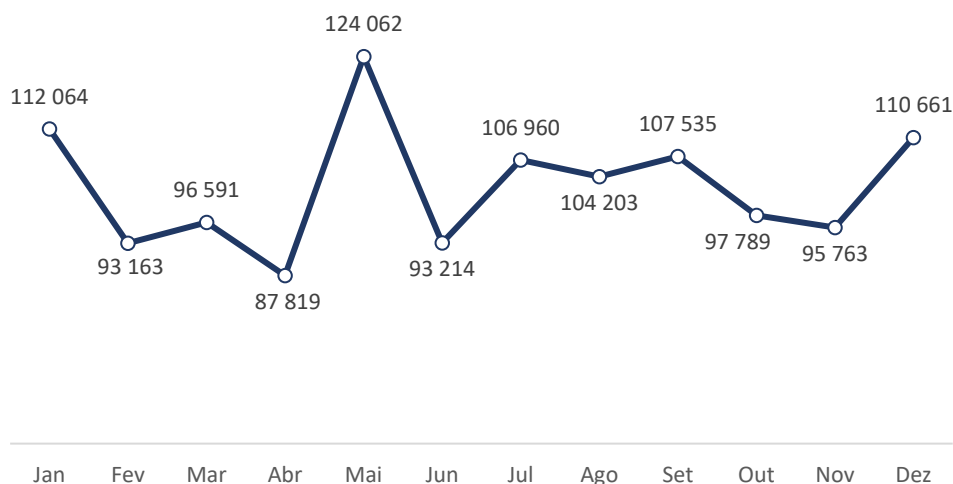
O número de emissões de cartas de condução, incluindo revalidações, substituições e 2^{as} vias, totalizou 1,2 milhão em 2022, demonstrando um acréscimo de 23,5% face a 2021.

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



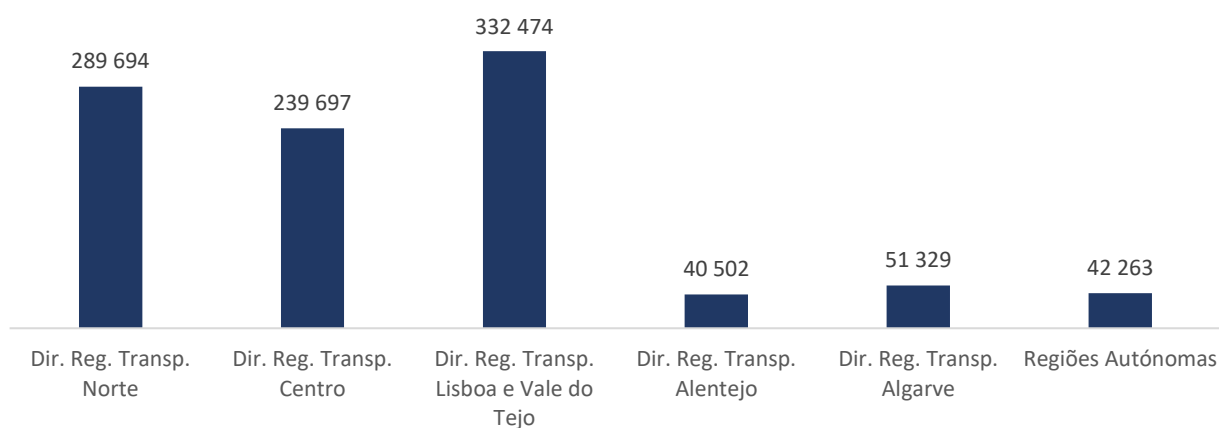
Durante o ano a emissão de cartas foi oscilando ao longo dos meses, tendo tido o seu pico em maio, com um total de 124,1 mil cartas emitidas e tendo abril sido o mês com menor número de cartas emitidas (87,8 mil cartas).

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

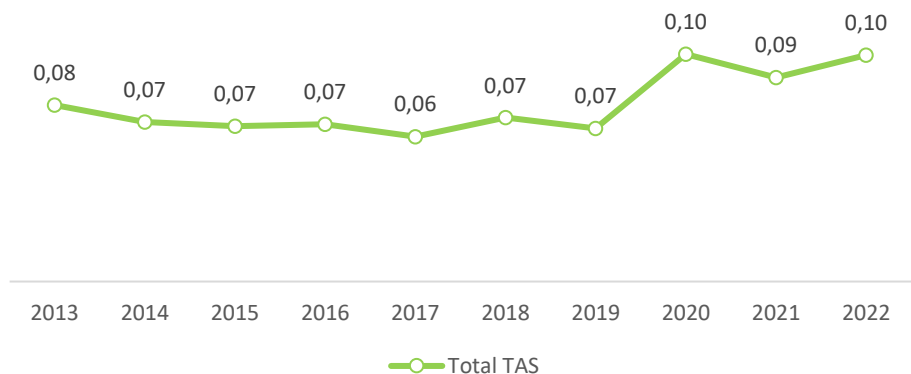


No que diz respeito a exames para determinação da taxa de álcool no sangue (TAS), é de referir que este tipo de teste é obrigatório para todos os condutores envolvidos em acidentes rodoviários.

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.

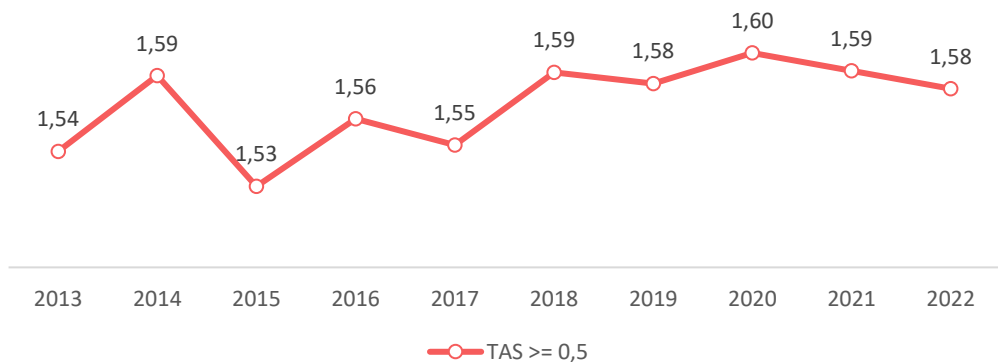
Gráfico I.13. Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores testados em Portugal Continental, 2013 a 2022



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.

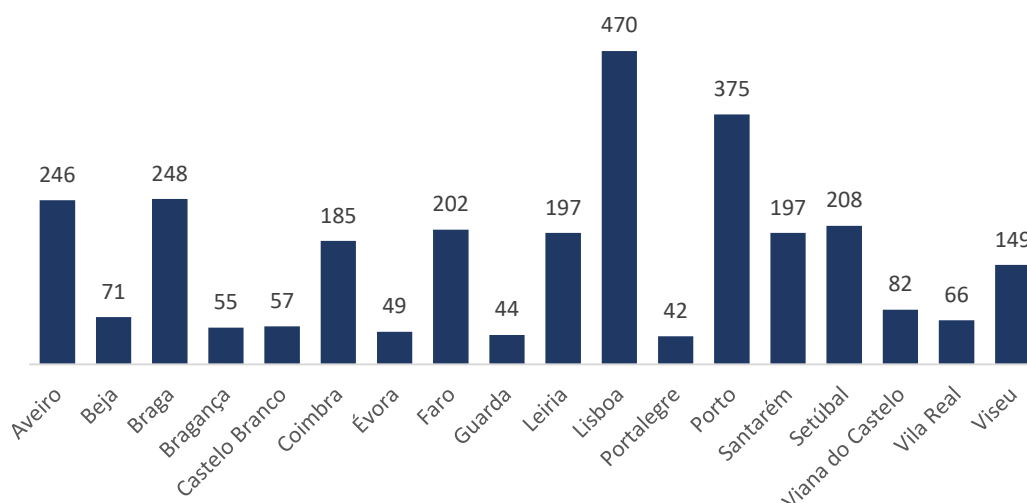
Gráfico I.14. Nível médio de álcool no sangue (g/l) dos condutores com taxa $\geq 0,5$ g/l em Portugal Continental, 2013 a 2022



Nota: resultados de 2019 revistos

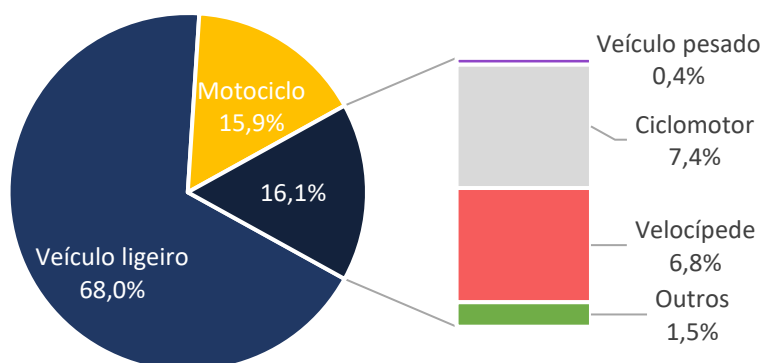
No gráfico seguinte é possível observar o número de condutores intervenientes em acidentes com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l em 2022, por distrito, destacando-se Lisboa (470), Porto (375), Braga (248), Aveiro (246) e Setúbal (208). Estes 5 distritos representaram 52,6% do número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

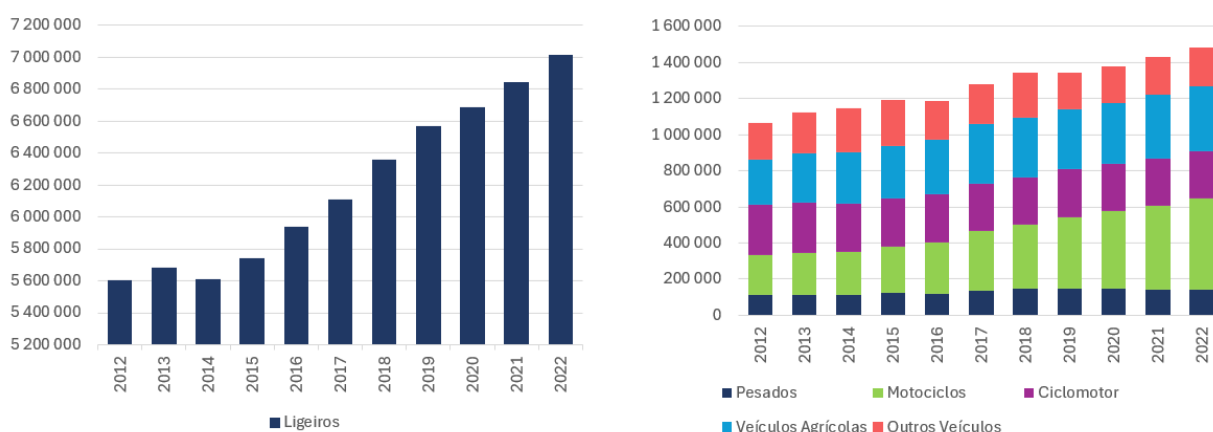
I.4.1 Parque segurado

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).

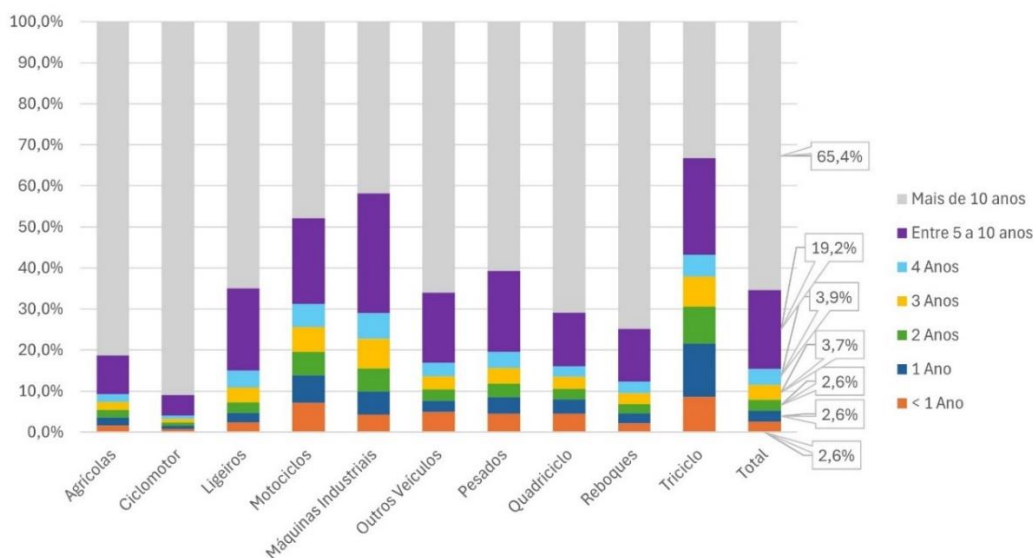
Em 2022, os veículos ligeiros corresponderam a 82,5% do total, os motociclos representaram 5,9%, os veículos agrícolas 4,2%, os ciclomotores 3,1%, os pesados 1,7% e os demais veículos 2,6% (reboques, máquinas industriais, quadriciclos, triciclos e outros).

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%).

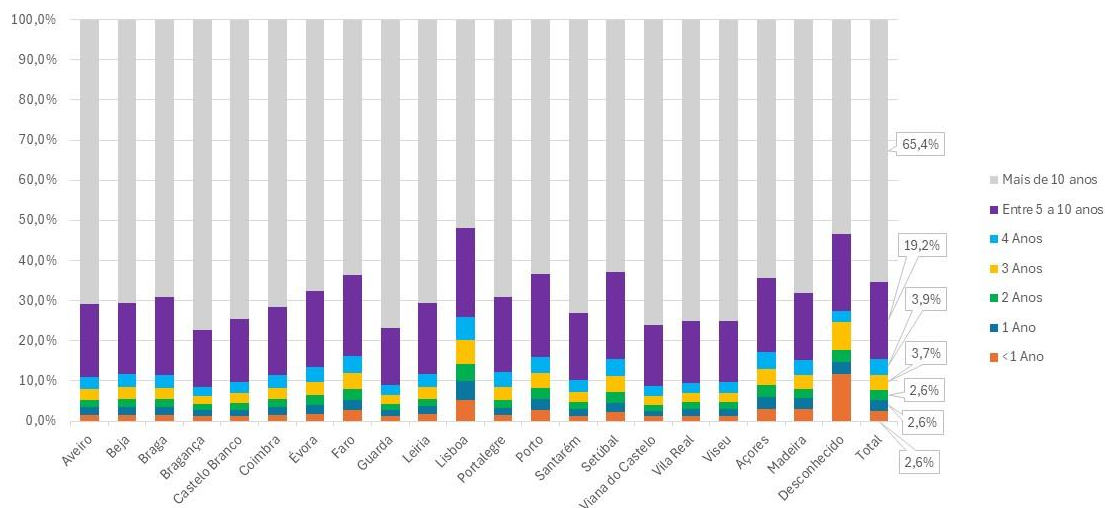
Gráfico I.18. Repartição dos veículos do parque segurado por escalões de idade, segundo a categoria, 2022



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

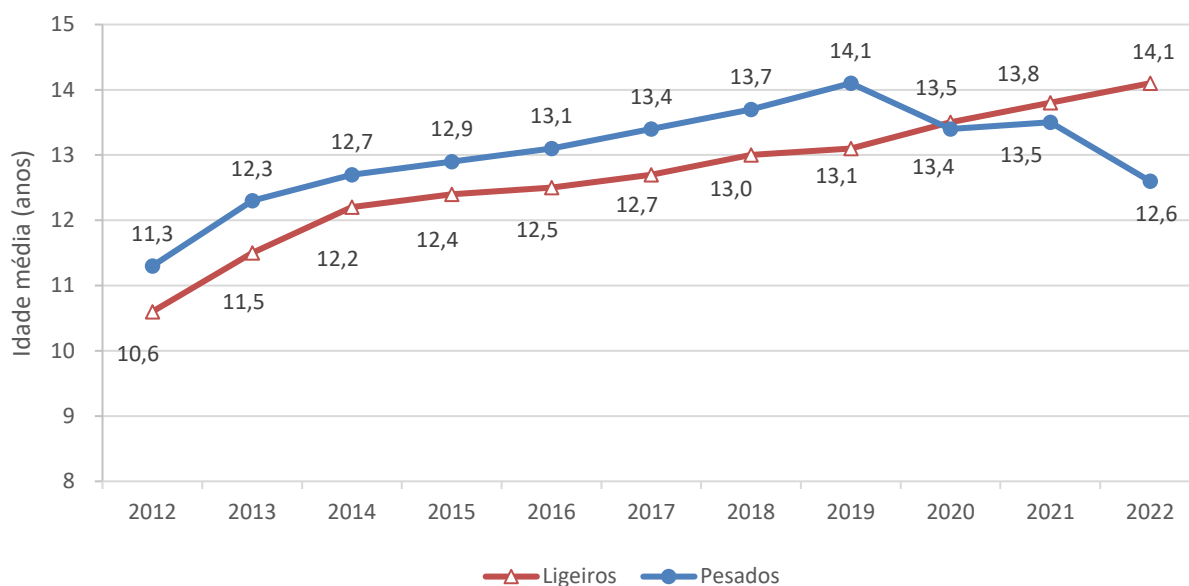


I.4.2 Idade média e taxa de motorização do parque presumivelmente em circulação

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 circulação¹¹, 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.

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

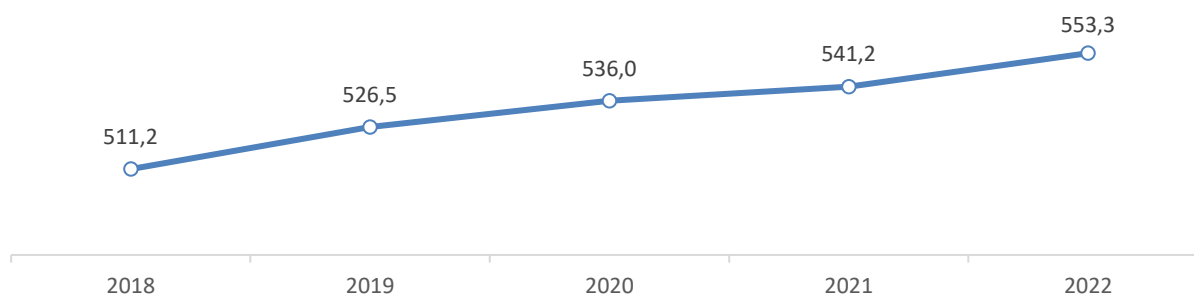
Gráfico I.20. Evolução da idade média dos veículos de passageiros (ligeiros e pesados) em Portugal, 2012 a 2022



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 motorização¹²: nº de veículos ligeiros de passageiros por 1.000 habitantes em Portugal, 2018-2022



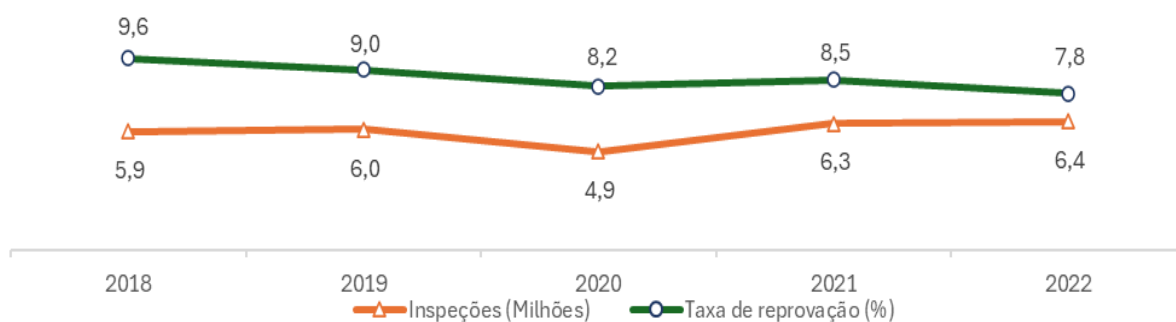
Fonte: IMT e INE

¹² Valores de taxa de motorização de 2018 a 2021 revistos no Anuário de 2022 do IMT.

I.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.

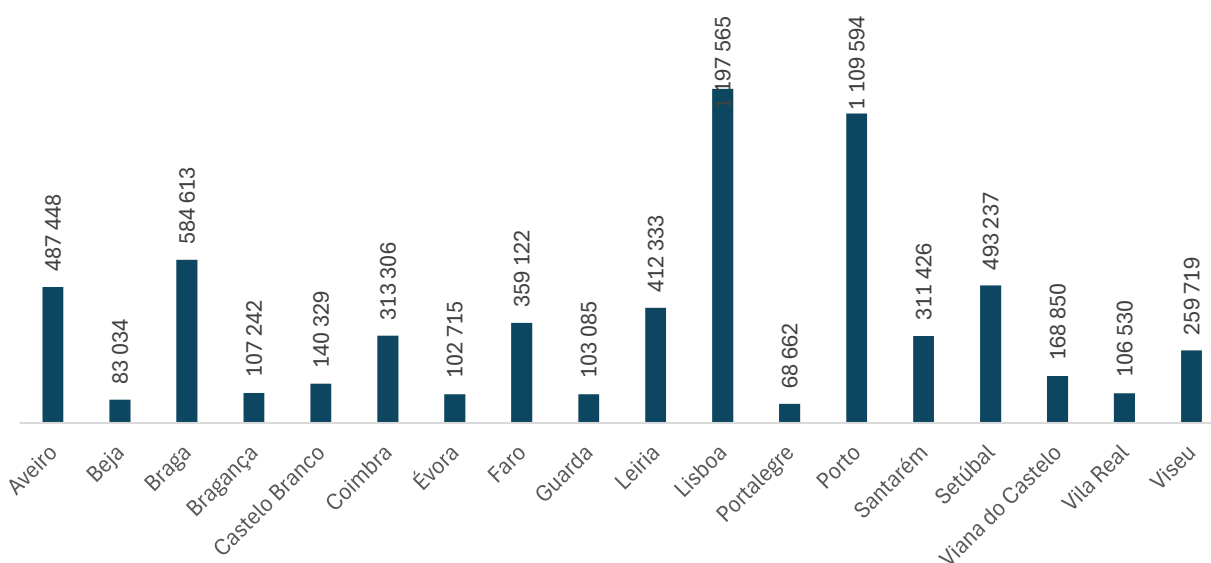
Gráfico I.22. Evolução do número de inspeções técnicas a veículos e da taxa de reprovação em Portugal Continental, 2018 a 2022



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.

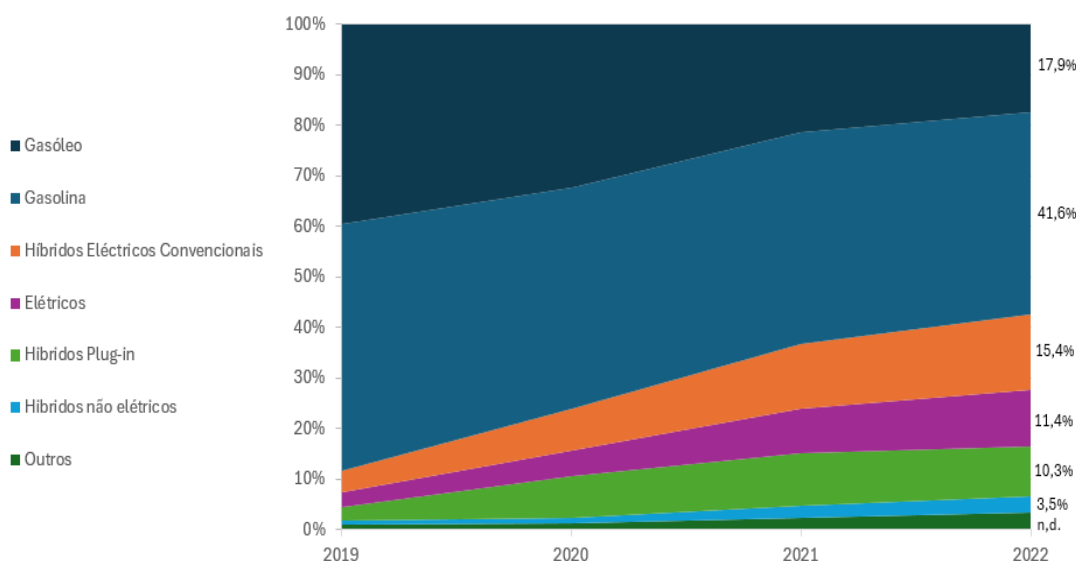
1.4.4 Vendas de veículos ligeiros de passageiros

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.

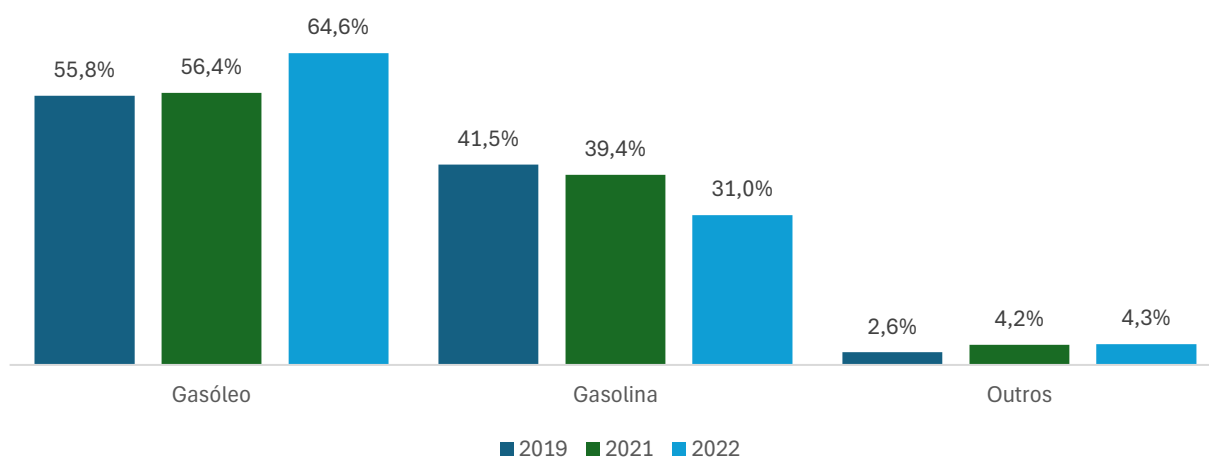
Gráfico I.24. Evolução das quotas de vendas de automóveis ligeiros de passageiros por tipo de combustível, 2019 a 2022



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 (€) |
|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Portugal Continental | 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 |
|--|-------|-----------------|----------------|---------------|
| Custo Acidentes com vítimas (M €) | 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 vidas¹³ e evitados 470,4 mil feridos¹⁴ evitando-se 206,7 mil milhões de euros¹⁵ 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](#)

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

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

¹⁵ 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*”¹⁶, 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 feridos¹⁷. 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%¹⁸ 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.

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

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

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



Na União Europeia, de acordo com os dados publicados pela Comissão Europeia¹⁹, 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.

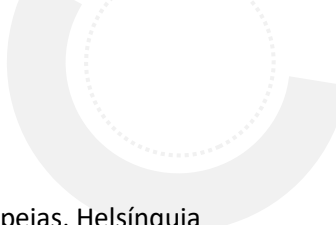
Apesar da Europa continuar a ser o continente com as estradas mais seguras do mundo no que diz respeito à segurança rodoviária, em 2022 ocorreram 46 mortes na estrada por cada milhão de habitantes na UE. Estes números continuam, contudo, longe dos objetivos que se pretendiam atingir.

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

¹⁹ 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 mortes²⁰.

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*”²¹, no qual foram estabelecidos 3 objetivos:

- Avaliar os resultados da política de segurança rodoviária até 2017, com base na avaliação intercalar realizada em 2015²²;
- 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;

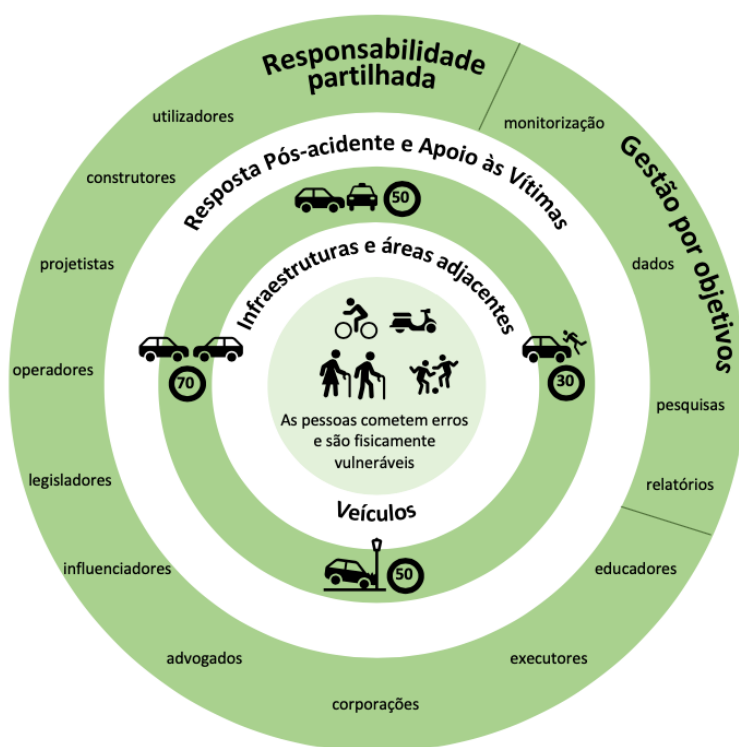
²⁰ [Global status report on road safety 2023.](#)

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

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

- um reforço no âmbito do envolvimento institucional e oportunidades de alinhamento com outros objetivos sociais;
- propostas para uma “Estratégia 2020-2030 rumo ao Zero”, em torno de um novo quadro de desempenho da segurança rodoviária e de mecanismos de execução melhorados.

Figura II.1. Diagrama conceptual do Sistema Seguro

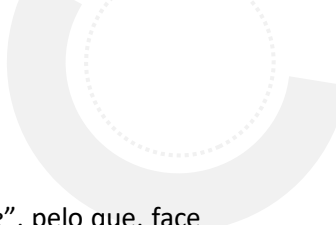


Fonte: Adaptado de ITF - International Transport Forum, 2016

O Sistema Seguro tem por objetivo a criação de um sistema rodoviário menos agressivo, mais autoexplicativo e tolerante, e assente na premissa básica de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e os feridos graves em consequência de um acidente rodoviário não são. Partindo do princípio de que as pessoas cometem erros, o Sistema Seguro defende uma abordagem assente numa diversidade de medidas que têm como objetivo evitar as mortes e os feridos graves causados por esses erros, tendo em conta a vulnerabilidade humana.

Também no pacote “Europe on the move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean”²³, de maio de 2018, a Comissão Europeia declara o primado da segurança rodoviária ao afirmar - “A Segurança

²³ [Europe on the move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean.](#)



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”²⁴*, 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;

²⁴ [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[®]. 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[®], 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[®] 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[®] 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.

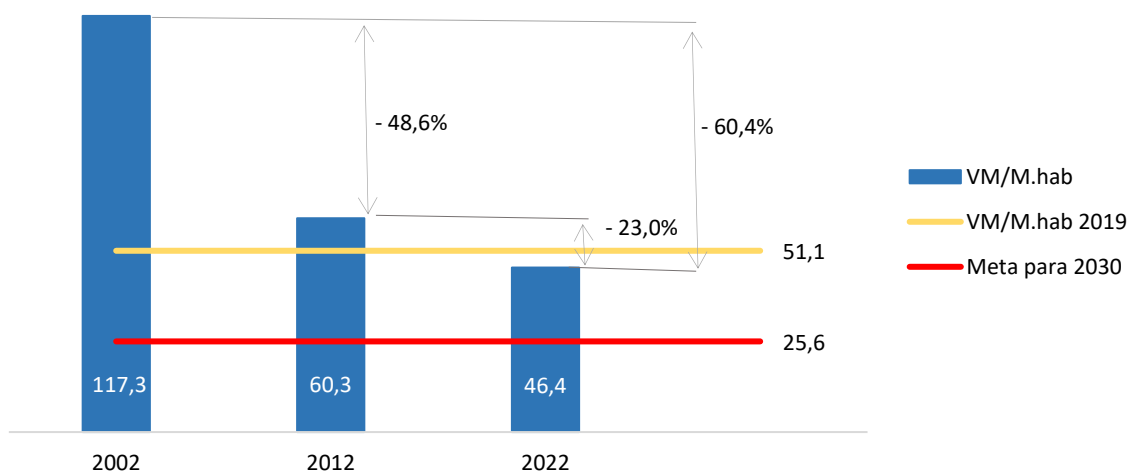
Mais informação sobre esta Estratégia pode ser consultada em <https://visaozero2030.pt/>.

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).

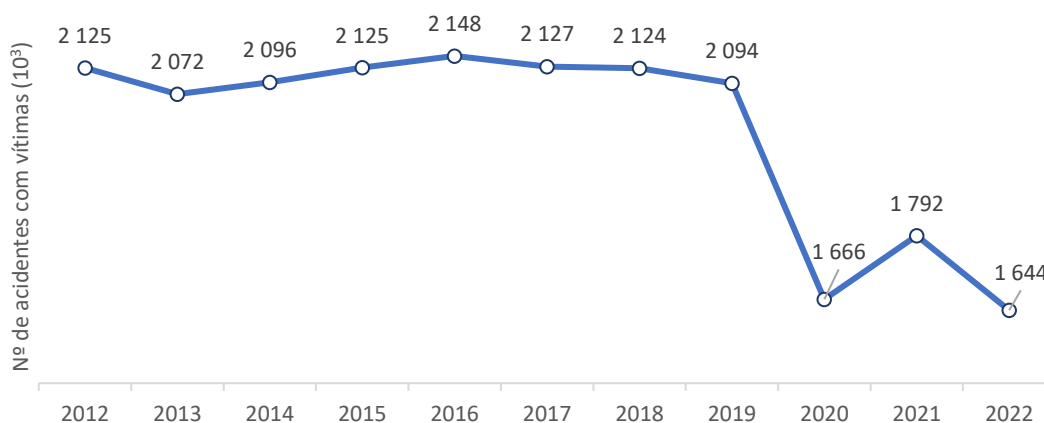
Gráfico II.1. Posicionamento da UE27 face às Metas de Redução Global de Vítimas Mortais por milhão de habitantes, em 2002, 2012 e 2022



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

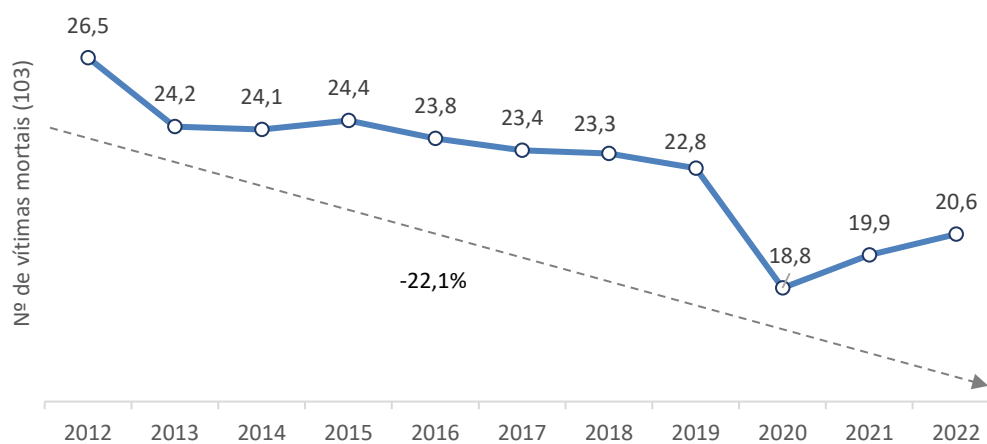
Os gráficos seguintes apresentam a evolução da sinistralidade da União Europeia²⁵ no período 2012 a 2022. Entre 2012 e 2022, a UE27 registou um decréscimo nos principais indicadores de sinistralidade rodoviária, conforme se pode verificar nos gráficos abaixo: -22,6% de acidentes com vítimas e -22,1% 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

²⁵ 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)²⁶
- Variação do n.º de vítimas mortais (VM)²⁷

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.

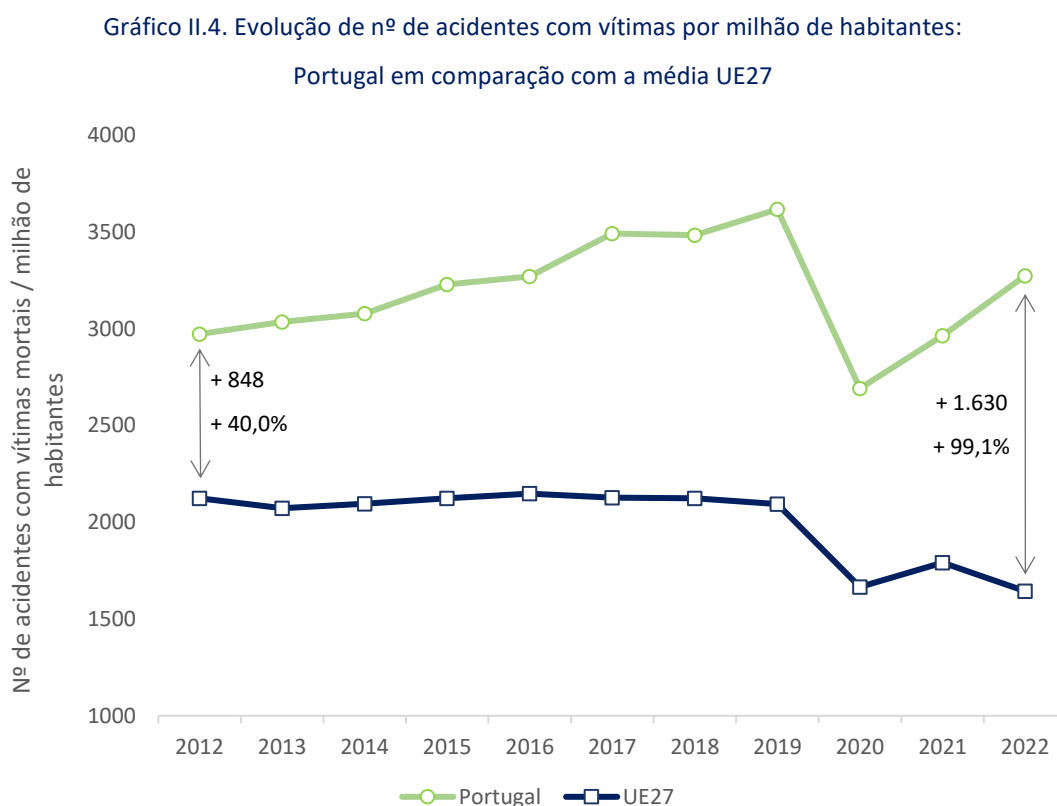
Em Portugal, ao longo dos anos, o número de acidentes com vítimas tem permanecido acima da média europeia. Entre 2012 e 2022, observou-se uma gradual redução dessa discrepância, embora o ano de 2020 tenha sido particularmente atípico devido à pandemia da Covid-19. Em 2021, houve uma aproximação à normalidade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

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

²⁷ 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

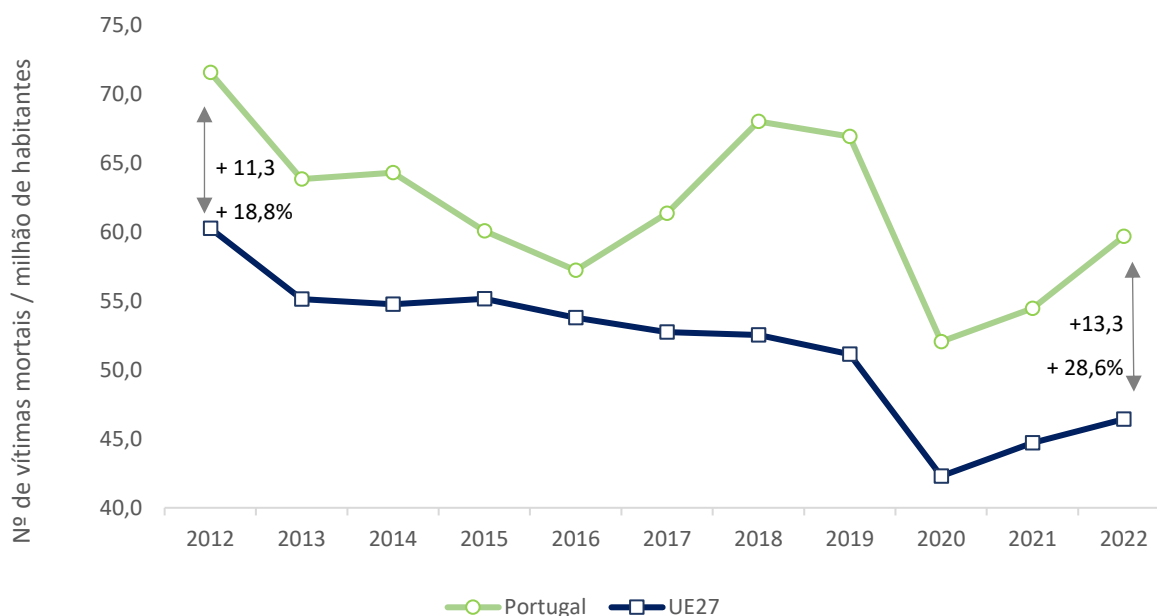
A UE27 apresentou uma taxa de variação de -22,6 % entre 2012 e 2022 e de -21,5% entre 2019 e 2022. Já Portugal apresentou uma taxa de variação de 10,1% entre 2012 e 2022 e de -9,5% entre 2019 e 2022.

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/CARE²⁸, 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%).

²⁸ 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% |
| UE27 | 2 125 | 1 644 | -22,6% |
| 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% |
| Portugal | 2 973 | 3 275 | 10,1% |
| 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).

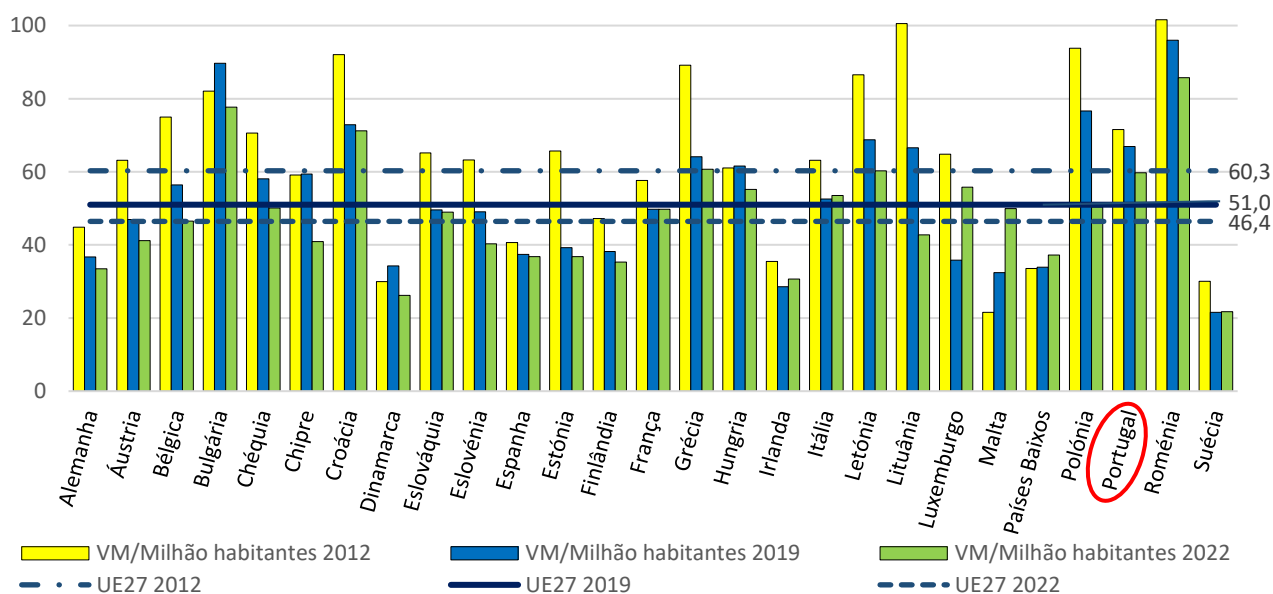
Face a 2019, podemos verificar que Portugal teve uma diminuição superior à da UE27 (-10,8% e -9,2%, respetivamente) mostrando-se Portugal como o 11º país com a maior redução neste período.

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% |
| UE27 | 60,3 | 46,4 | -23,0% |
| Croácia | 92,0 | 71,2 | -22,6% |
| Portugal | 71,6 | 59,7 | -16,6% |
| 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

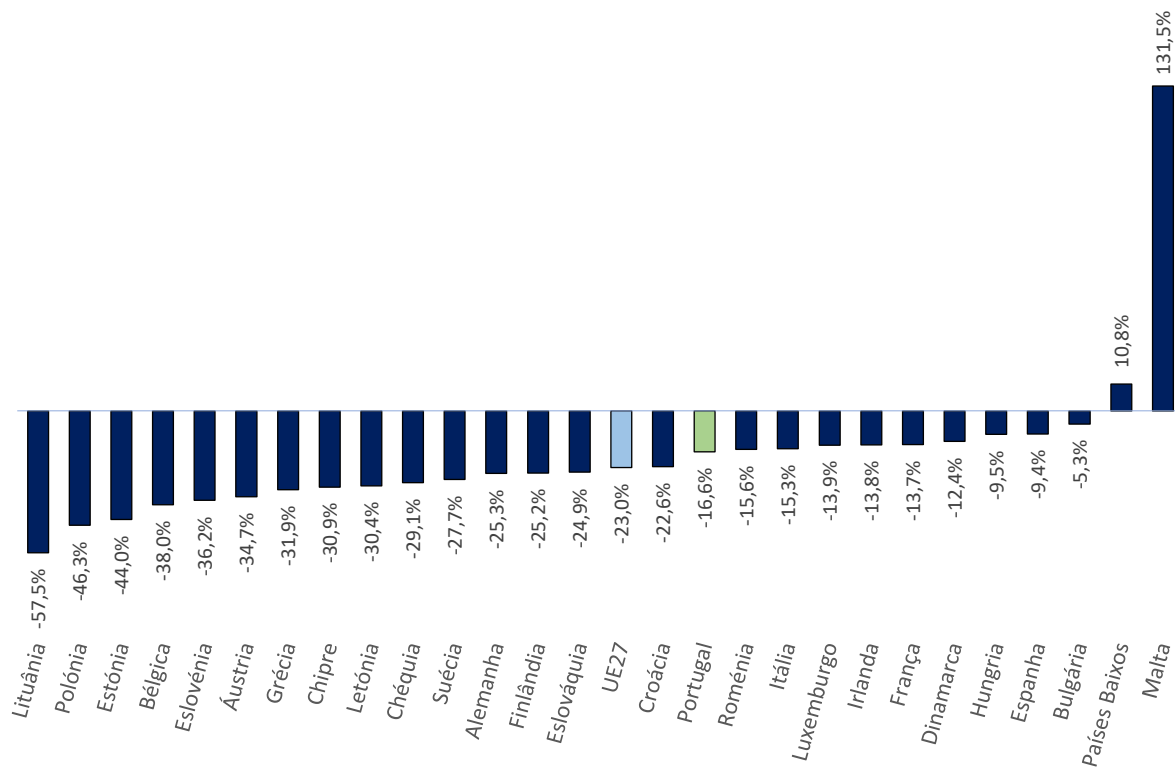
Gráfico II.6. Vítimas mortais por milhão de habitantes, por país, em 2012, 2019 e 2022



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 sobressai 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 vítimas²⁹, 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | -8,0% | 11,7% | 688 | 561 | 618 | -10,2% | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | -3,4% | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | -10,7% | 11,9% |

²⁹ Adiante designados apenas como acidentes, por simplificação de linguagem.

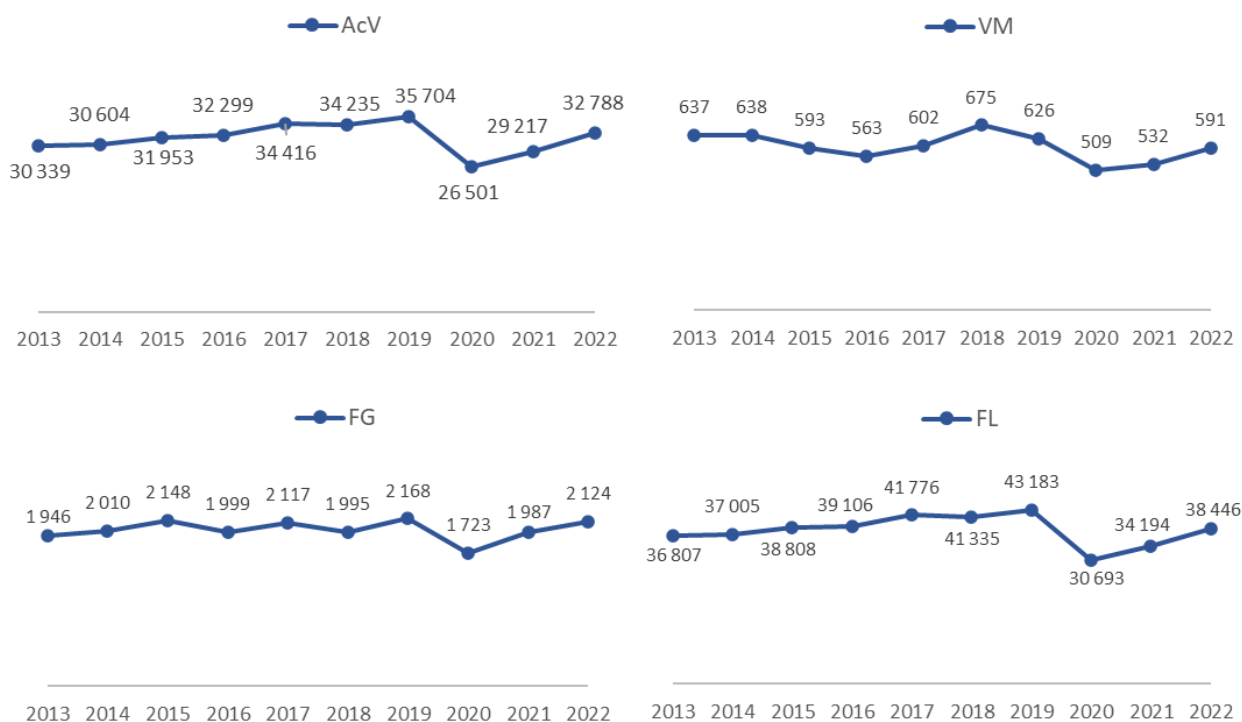
Comparativamente a 2021, registaram-se acréscimos em todos os principais indicadores: mais 3.585 acidentes com vítimas (+11,7%), mais 57 vítimas mortais (+10,2%), mais 141 feridos graves (+6,5%), bem como um aumento de 4.261 no número de feridos leves (+11,9%).

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

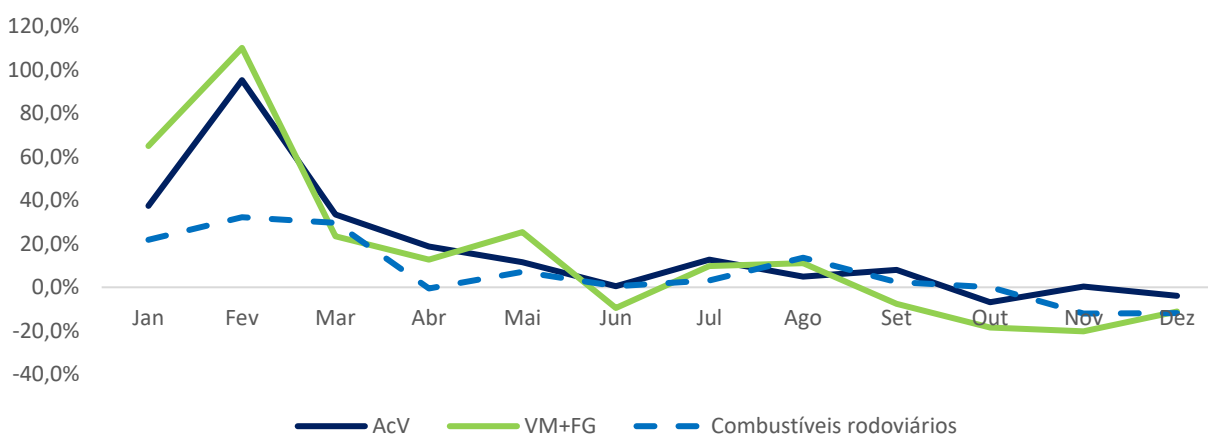
| Tipo de Combustível | Jan | Fev | Mar | Abr | Mai | Jun | Jul | Ago | Set | Out | Nov | Dez | Δ(%) 22/21 |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| 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% |
| Total | 21,8% | 32,2% | 29,7% | -0,5% | 7,1% | 0,4% | 3,1% | 13,6% | 2,4% | 0,0% | -12,1% | -11,8% | 5,3% |

(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.

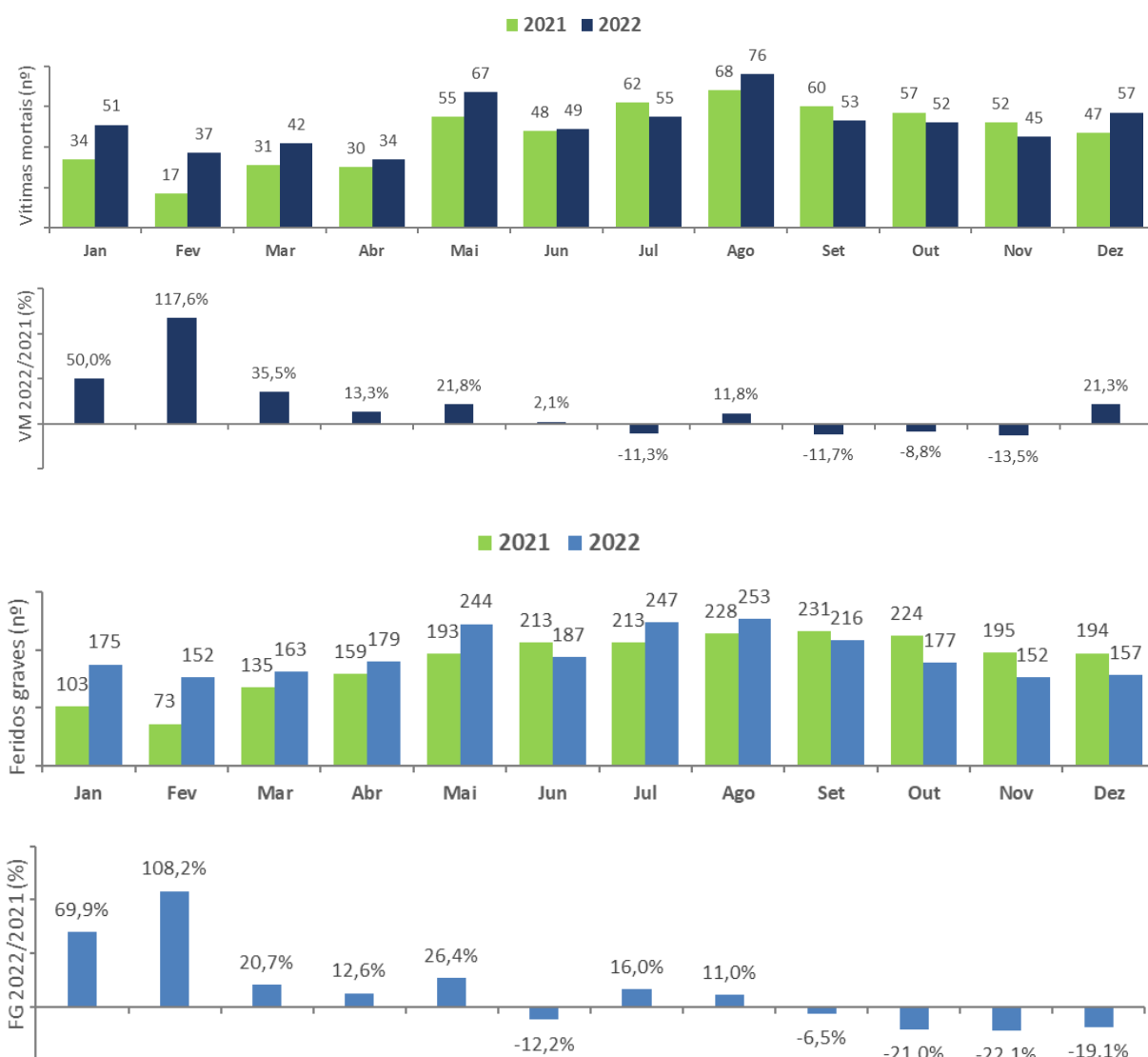
Quadro III.5. Sinistralidade em Portugal, por mês, 2022 vs 2021 e 2019

| Mês | AcV | | | | VM | | | | FG | | | | FL | | | |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|------------|------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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

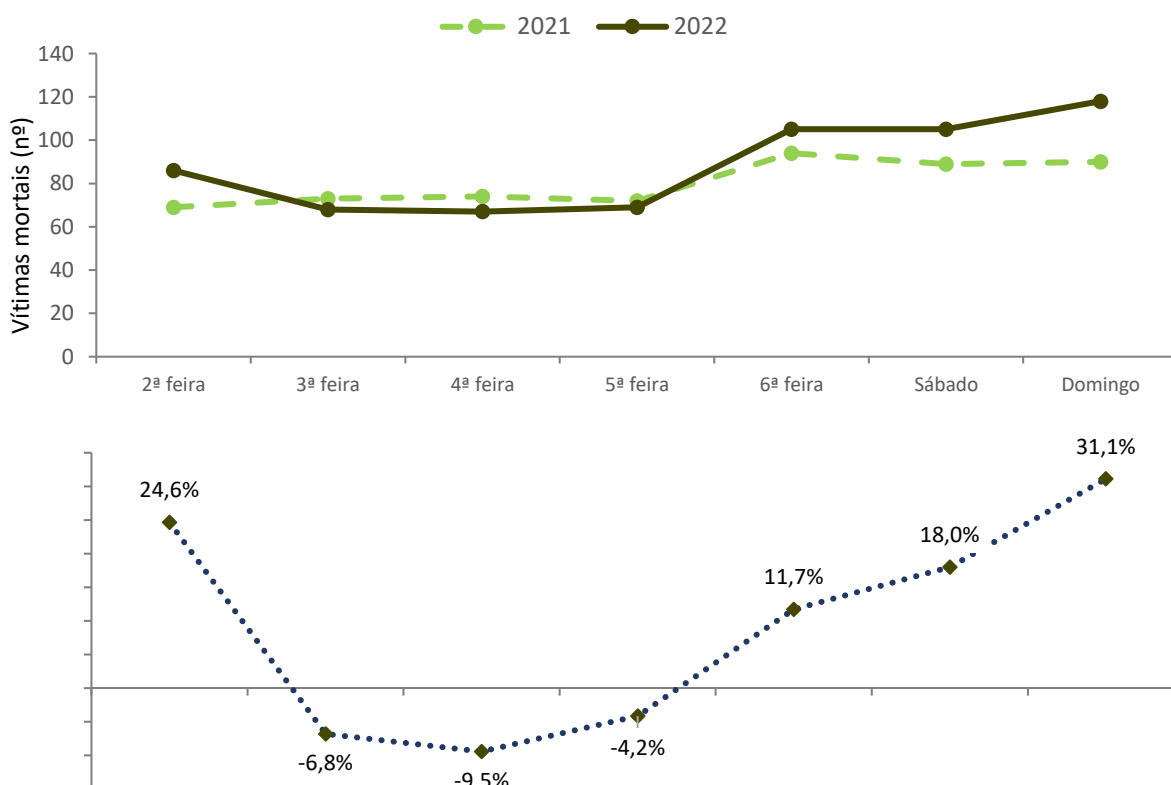
sábados e domingos. Este aumento do número de vítimas mortais e feridos graves foi constante na cronologia em análise, indiciando a padronização de uma estrutura na distribuição semanal da sinistralidade.

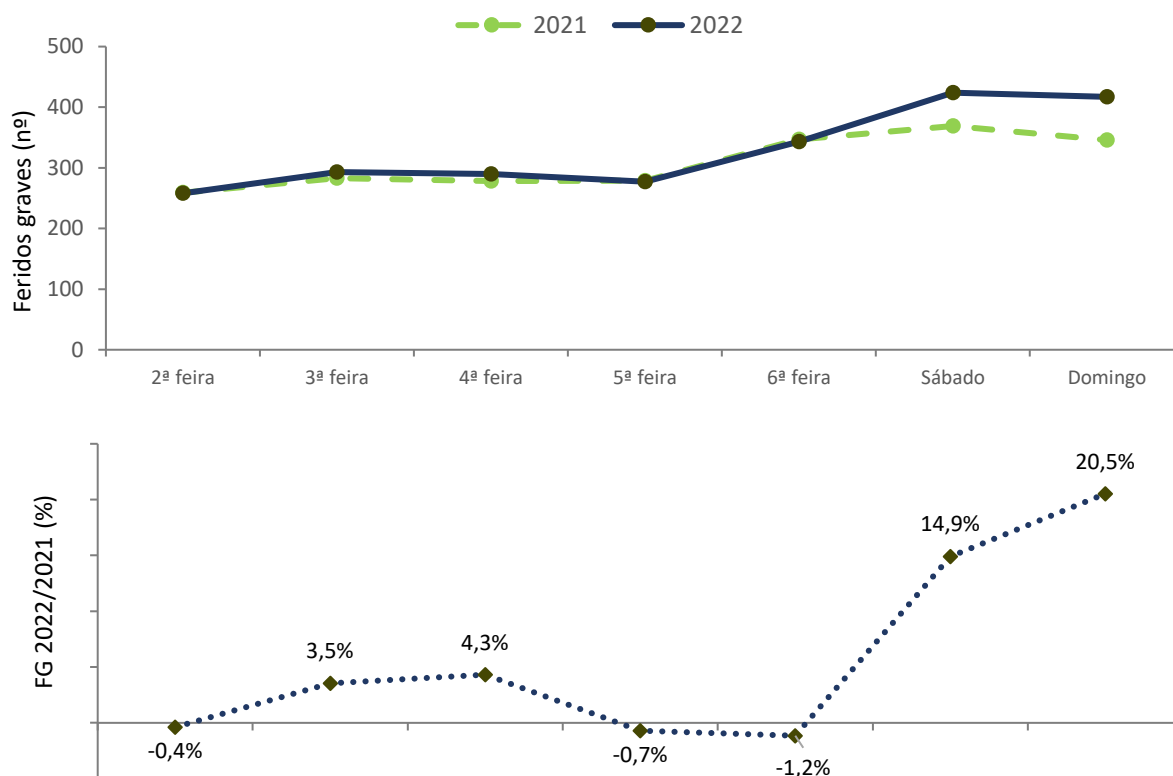
Quadro III.6. Sinistralidade em Portugal, por dias da semana, 2022 vs 2021 e 2019

| 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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.

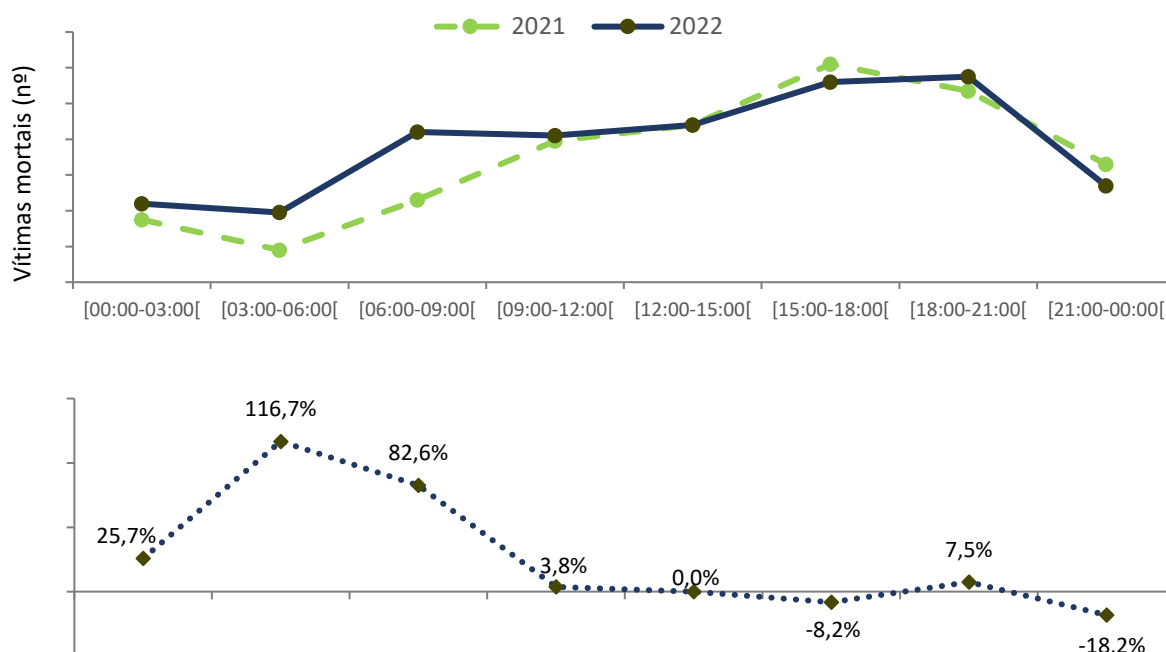
Quadro III.7. Sinistralidade em Portugal por período horário, 2022 vs 2021 e 2019

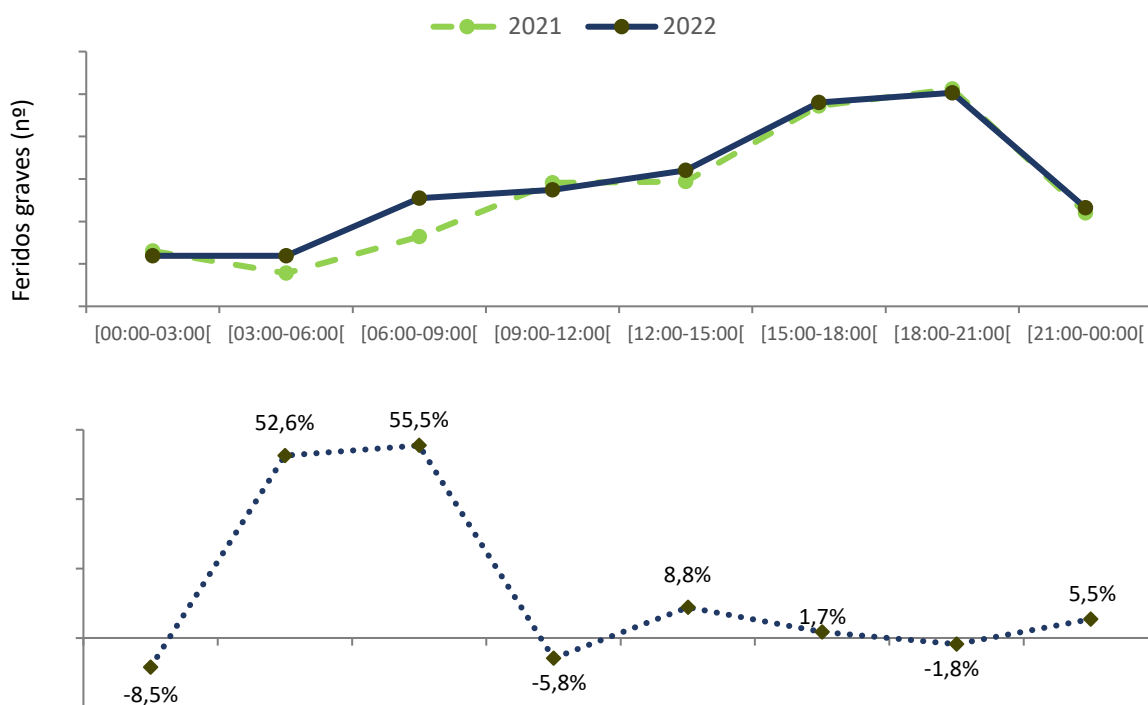
| Período horário | AcV | | | | VM | | | | FG | | | | FL | | | |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|------------|------------|------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|
| | 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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 toca 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 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

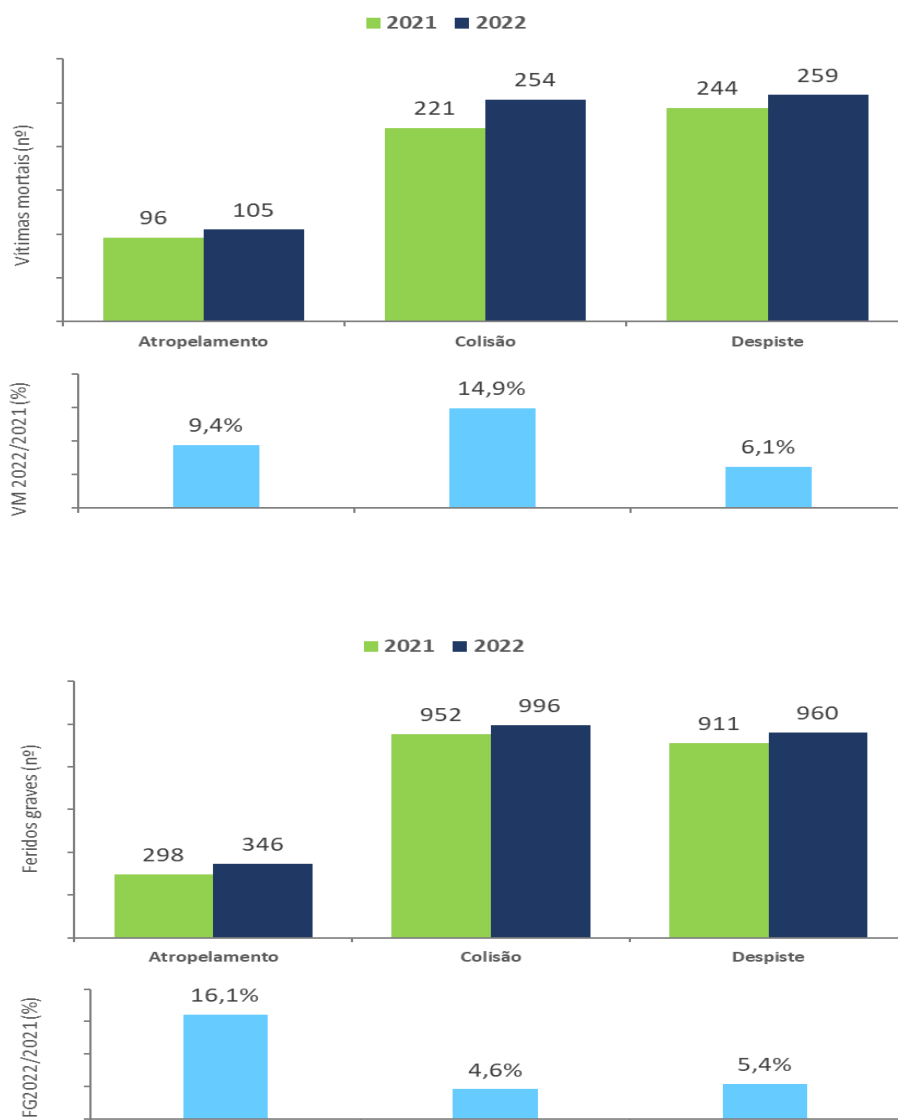
Face a 2021, os atropelamentos aumentaram 19,9%, a que corresponderam subidas menos expressivas de 9,4% nas vítimas mortais, mas variações análogas de 16,1% nos feridos graves nos feridos leves (+19,8%). Os despistes viram sua variação menos majorada na sinistralidade grave (VM: 6,1%; FG: 5,4%), face 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% |
| | Total | 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 | 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% |
| | Total | 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 | 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% |
| | Total | 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | |

III.2.7 Sinistralidade por localização

Em 2022, a sinistralidade dentro das localidades³⁰ 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

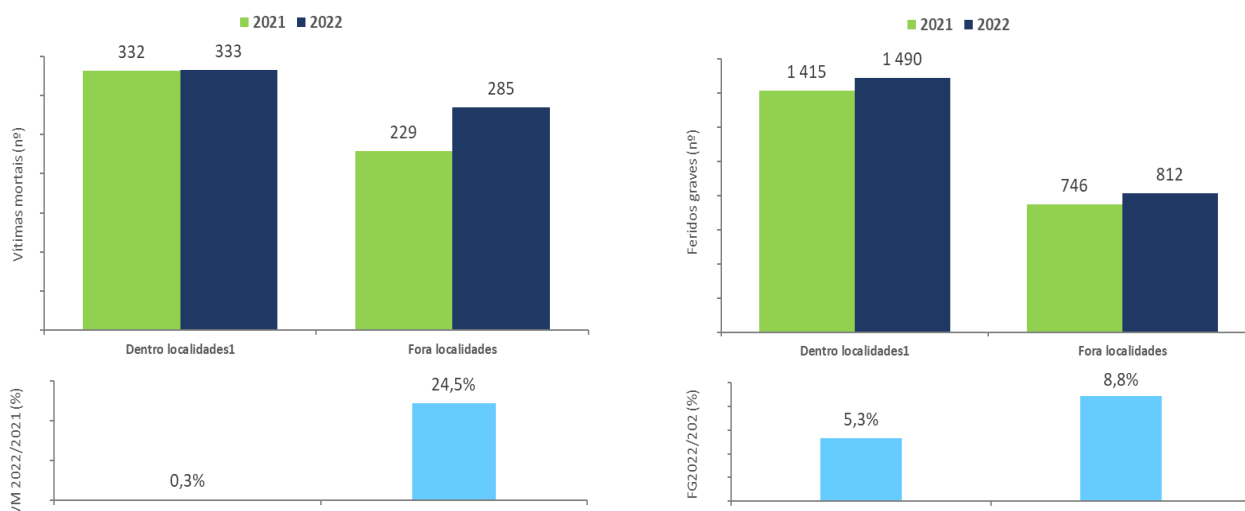
³⁰ Zona delimitada pelos sinais de Trânsito que identificam e fixam o início e fim das localidades para, a partir do local em que estão colocados, comecem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas. Dentro das localidades abrange não só arruamentos, mas também 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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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.

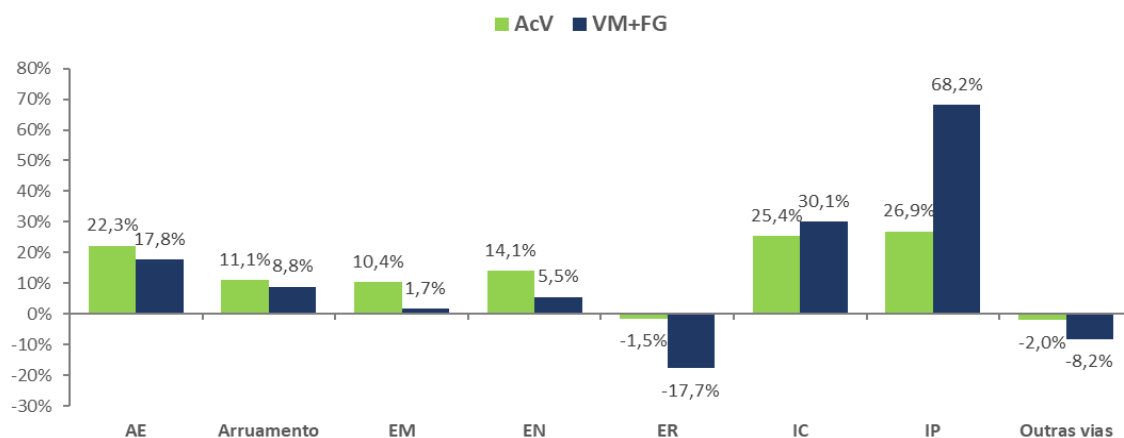
Quadro III.13. Sinistralidade em Portugal por tipo de via, 2022 vs 2021 e 2019

| 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 |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | 1,8 | 1,8 | 1,8 |

*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% |
| Total | 37 251 | 30 691 | 34 276 | 11,7% | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% |

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 | |
| Continente | 58 300 | 47 796 | 53 046 | 100% | 11,0% | -9,0% | |
| 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% | |
| R. A. Açores | 961 | 964 | 962 | 100% | -0,2% | 0,1% | |
| 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% | |
| R. A. Madeira | 1 511 | 1 425 | 1 426 | 100% | 0,1% | -5,6% | |
| 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% | |
| Total | 60 772 | 50 185 | 55 434 | - | 10,5% | -8,8% | |

*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

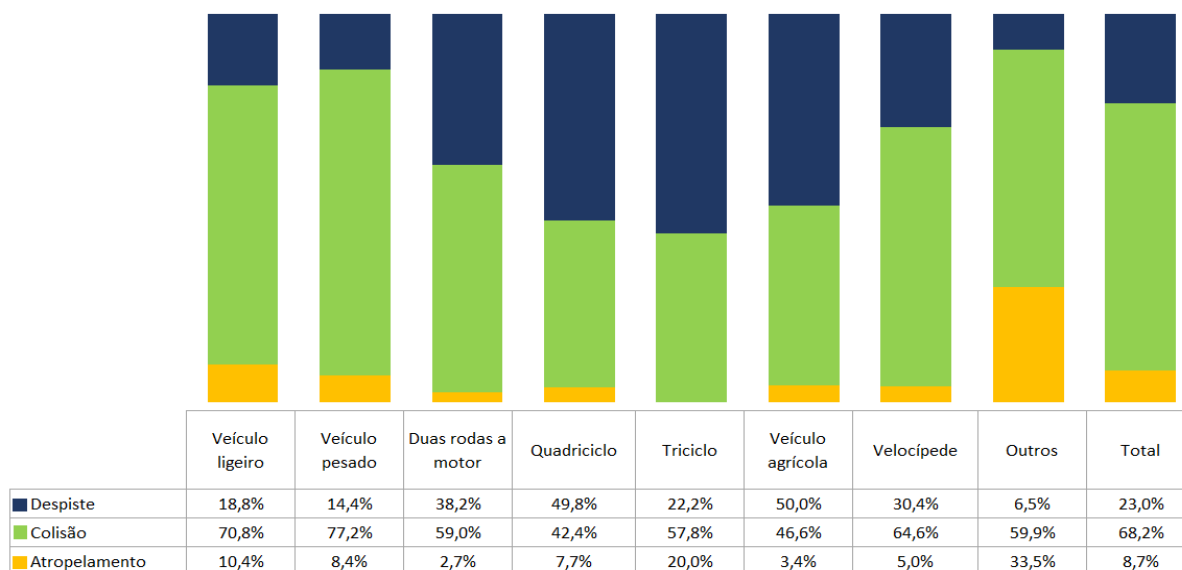
| Categoria veículo e natureza | | Atropelamento | | | | Colisão | | | | Despiste | | | | Total de veículos | | | |
|------------------------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 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% |
| | Total | 4 964 | 3 487 | 4 137 | 18,6% | 32 758 | 25 893 | 28 281 | 9,2% | 7 943 | 6 658 | 7 505 | 12,7% | 45 665 | 36 038 | 39 923 | 10,8% |
| 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% |
| | Total | 178 | 94 | 127 | 0,351 | 1 269 | 1 069 | 1 168 | 9,3% | 232 | 196 | 217 | 10,7% | 1 679 | 1 359 | 1 512 | 11,3% |
| 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% | |
| Total | 5 741 | 4 038 | 4 845 | 20,0% | 42 084 | 34 621 | 37 813 | 9,2% | 12 947 | 11 526 | 12 776 | 10,8% | 60 772 | 50 185 | 55 434 | 10,5% | |

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 |
| Total | 12 203 | 9 987 | 10 539 | 9 490 | 7 799 | 9 577 | 11 338 | 8 464 | 8 486 | 11 319 | 8 216 | 8 923 |

| 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 |
| Total | 8 847 | 8 090 | 8 748 | 4 600 | 4 691 | 5 999 | 2 975 | 2 938 | 3 162 | 60 772 | 50 185 | 55 434 |

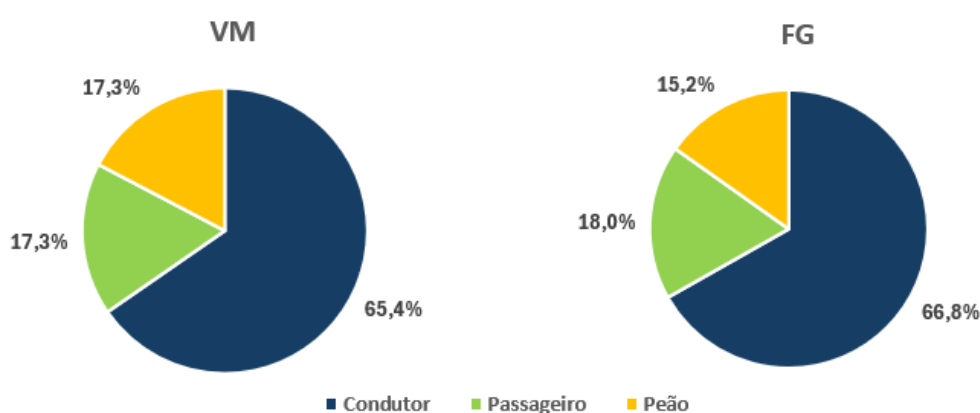
*Inclui veículos de tração animal, veículos sobre carris, máquinas industriais e não definido

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 |
| Total | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | 48 005 | 38 575 | 43 034 | 11,6% | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 5,0 | 5,6 | 5,3 |

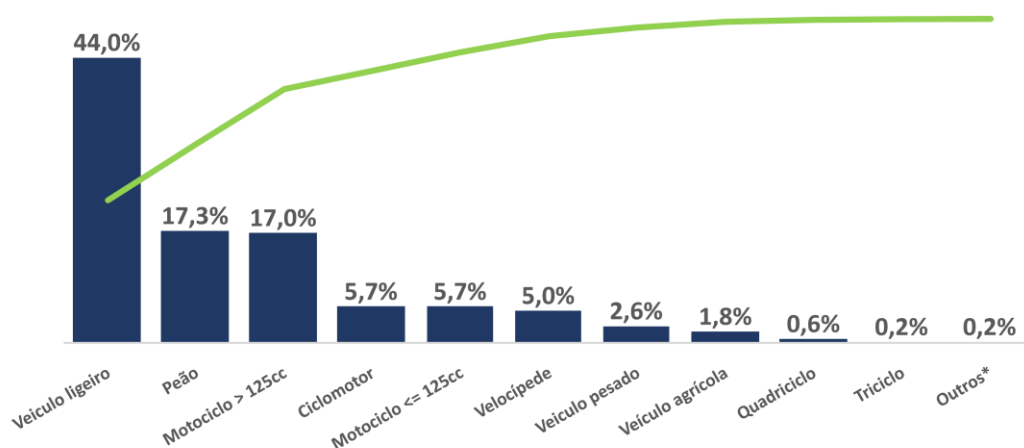
III.4.1 Vítimas por categoria de veículo

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).

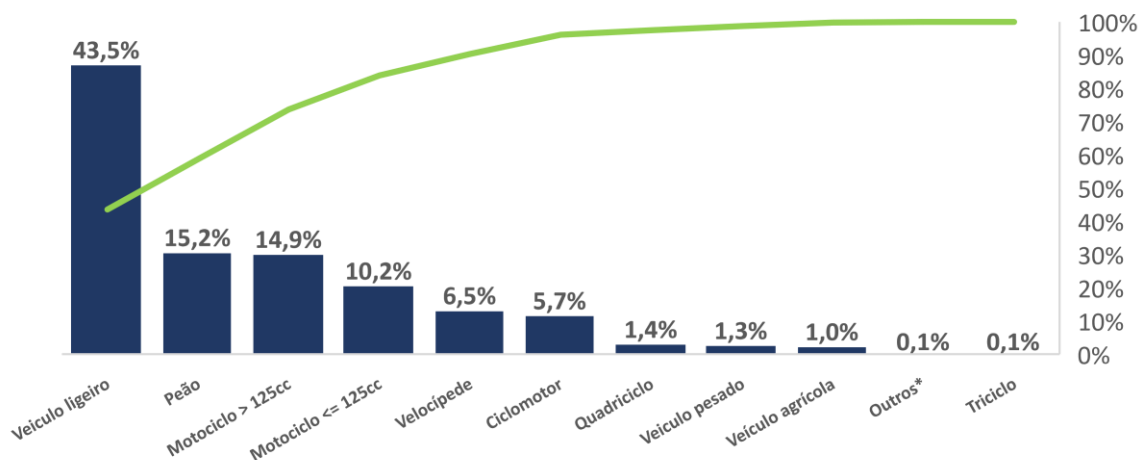
Gráfico III.12. Distribuição de utentes vítimas mortais por categoria de veículo, e peões, 2022



*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 |
| Total | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | 48 005 | 38 575 | 43 034 | 11,6% | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 5,0 | 5,6 | 5,3 |

*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 acidente³¹, 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 |
| Total | 213 | 71 | 6 | 55 | 1 | 0 | 3 | 0 | 18 | 251 | 618 |

*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%).

³¹ 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).

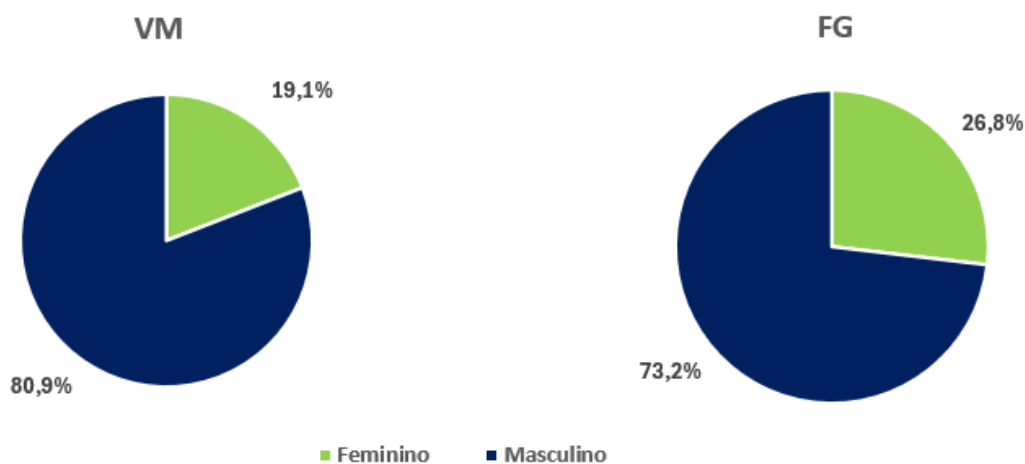
Esta matriz contempla vítimas mortais resultantes de acidentes por colisão, atropelamento e despiste.

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% |
| Total | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | 48 005 | 38 575 | 43 034 | 11,6% |

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

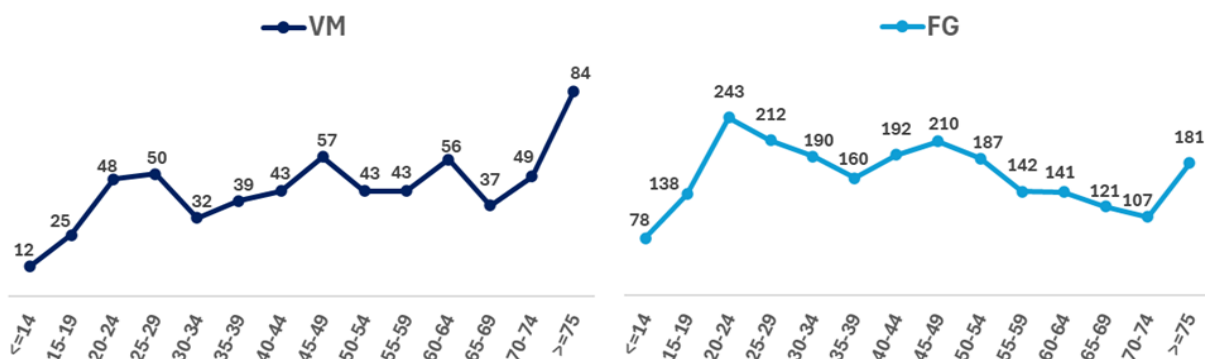
| Grupo etário | VM | | | | FG | | | | FL | | | | Total de vítimas | | | |
|--------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|---------------|---------------|---------------|--------------|------------------|---------------|---------------|--------------|
| | 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% |
| Total | 688 | 561 | 618 | 10,2% | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | 48 005 | 38 575 | 43 034 | 11,6% |

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

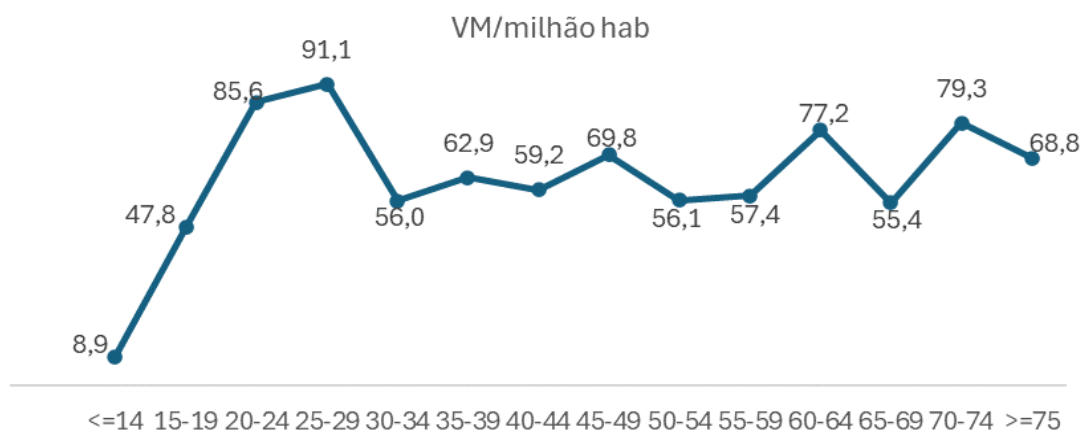
| Grupo etário | População (2022)* | VM | VM/milhão habitantes de Portugal |
|--------------|-------------------|------------|----------------------------------|
| <=14 | 1 351 011 | 12 | 8,9 |
| 15-19 | 522 558 | 25 | 47,8 |
| 20-24 | 560 887 | 48 | 85,6 |
| 25-29 | 548 850 | 50 | 91,1 |
| 30-34 | 571 761 | 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 |
| Total | 10 467 366 | 618 | Média: 59,0 |

*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

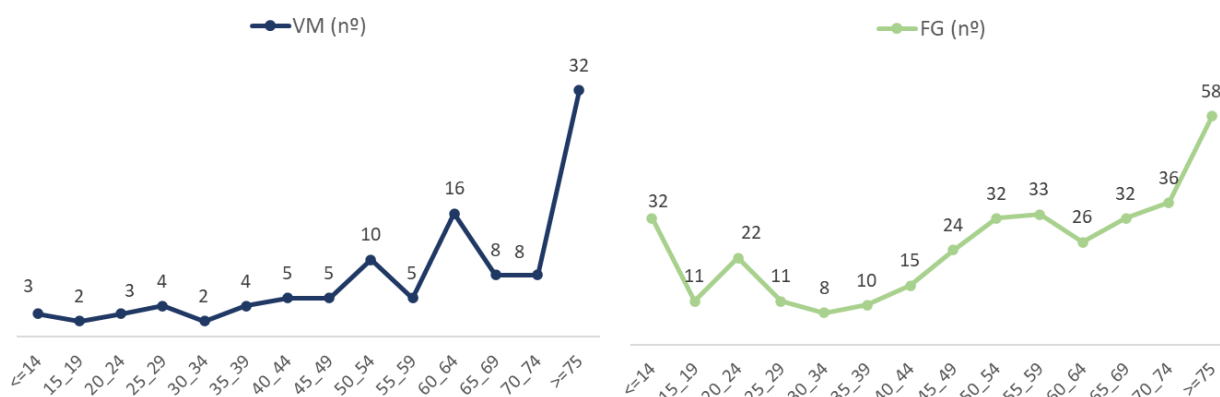
Durante o ano de 2022 registaram-se 4.949 peões vítimas de acidentes de viação em Portugal, dos quais 107 foram vítimas mortais, 350 feridos graves e 4.492 feridos leves.

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% |
| Total | 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% |

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.

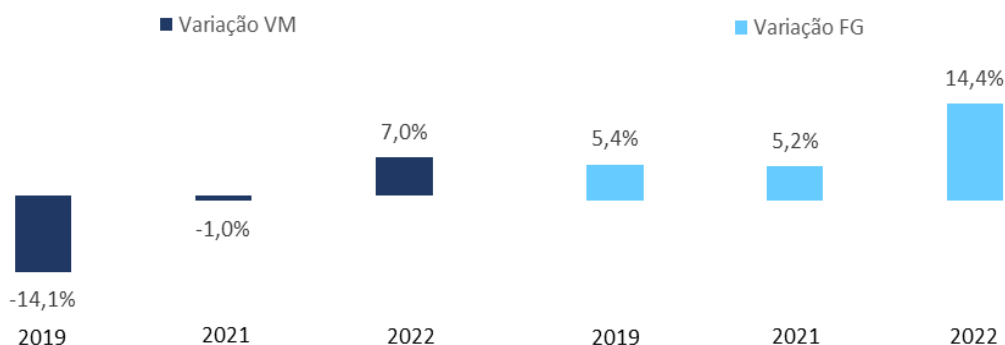
Os peões constituíram o tipo de utente que maioritariamente apresentou as mais expressivas reduções em termos de vítimas mortais, e feridos graves, entre os anos assinalados.

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% |
| Total | 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% |

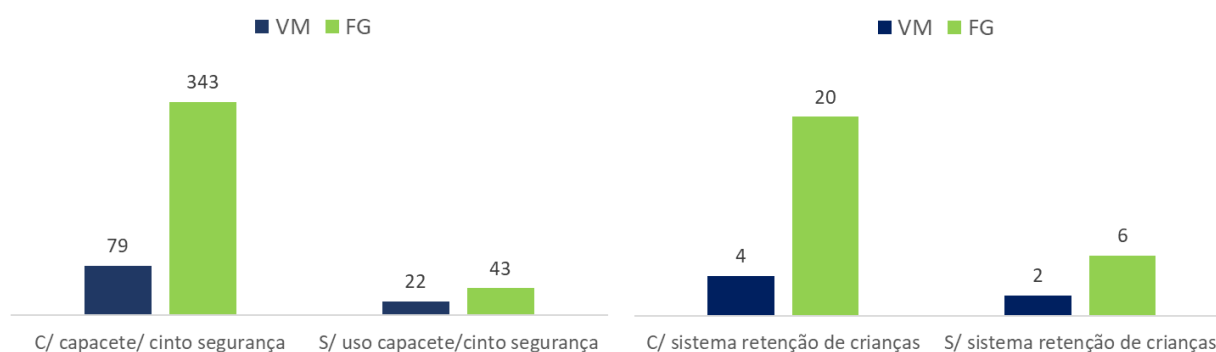
O número de passageiros vítimas apenas apresentou decréscimo na região autónoma da Madeira (-8).

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

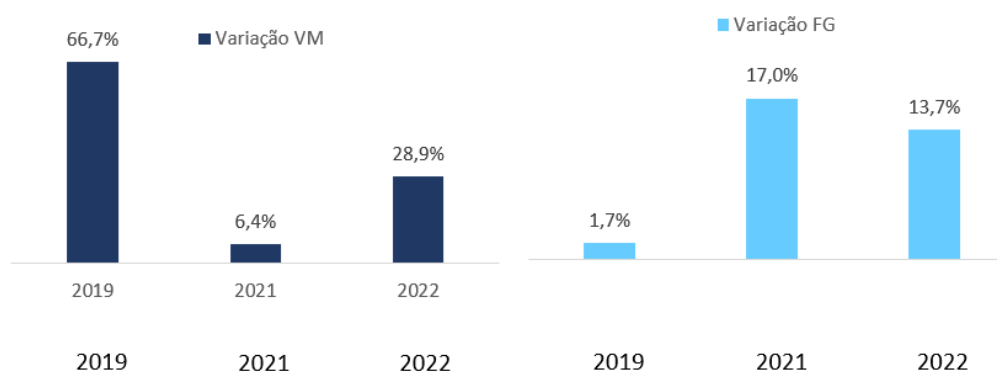
| Ano | VM | FG | FL | Total de passageiros vítimas |
|------|-----|-----|--------|------------------------------|
| 2018 | 87 | 411 | 10 506 | 11 004 |
| 2019 | 145 | 418 | 10 667 | 11 230 |
| 2020 | 78 | 311 | 6 639 | 7 028 |
| 2021 | 83 | 364 | 7 717 | 8 164 |
| 2022 | 107 | 414 | 8 573 | 9 094 |

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

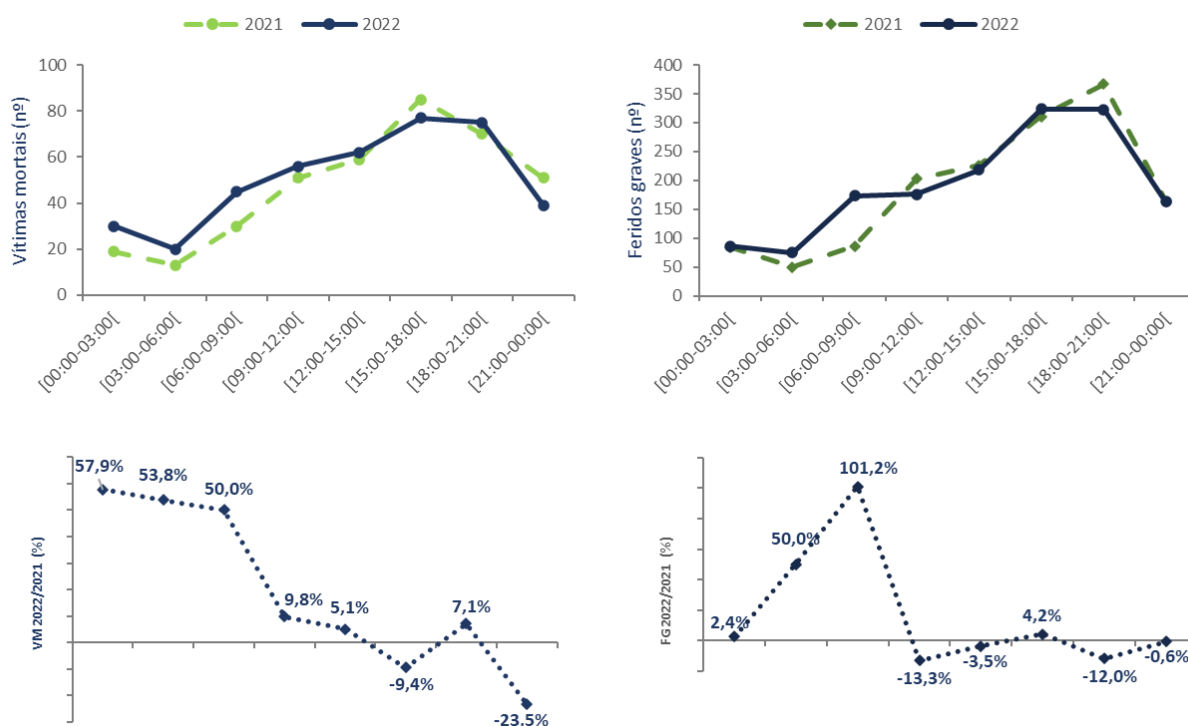
Em 2022, registaram-se em Portugal 28.991 condutores vítimas, dos quais 404 foram vítimas mortais, 1.538 feridos graves e 27.049 feridos leves.

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% |
| Total | 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% |

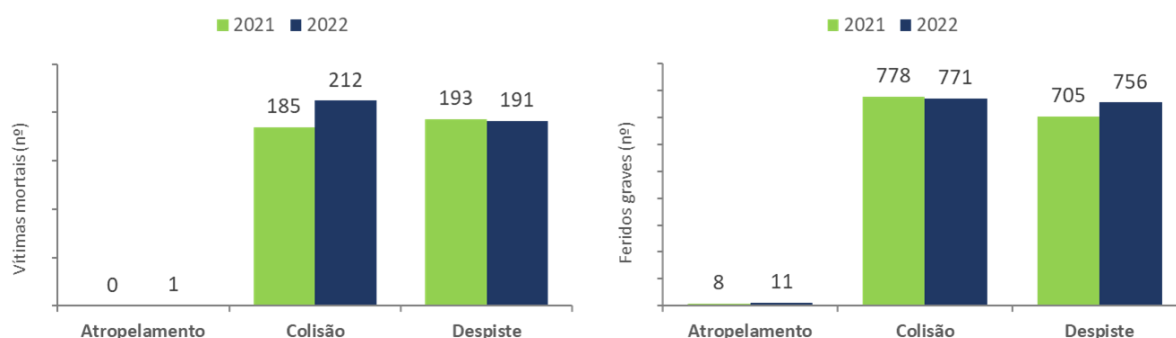
O período horário com maior concentração de condutores vítimas mortais foi o das 15h00 às 18h00 (19,1% do total), seguido do período seguinte, das 18h00 às 21h00 (18,6%). Nos feridos graves, os mesmos períodos foram os mais relevantes, das 15h00 às 18h00 (21,1%) e das 18h00 às 21h00 (21,0%).

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

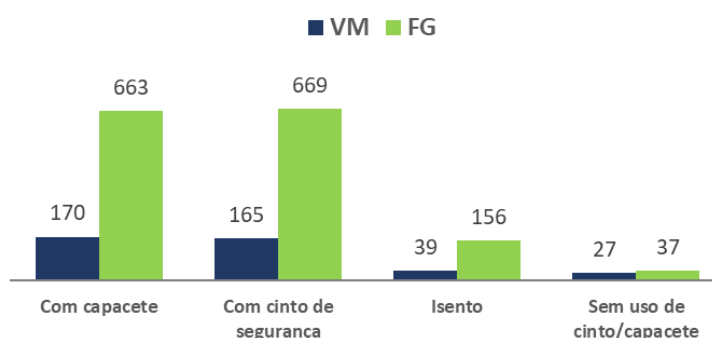


Em 2022, os acidentes dentro de localidades foram responsáveis por 54,0% dos condutores vítimas mortais e 63,1% dos condutores feridos graves.

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



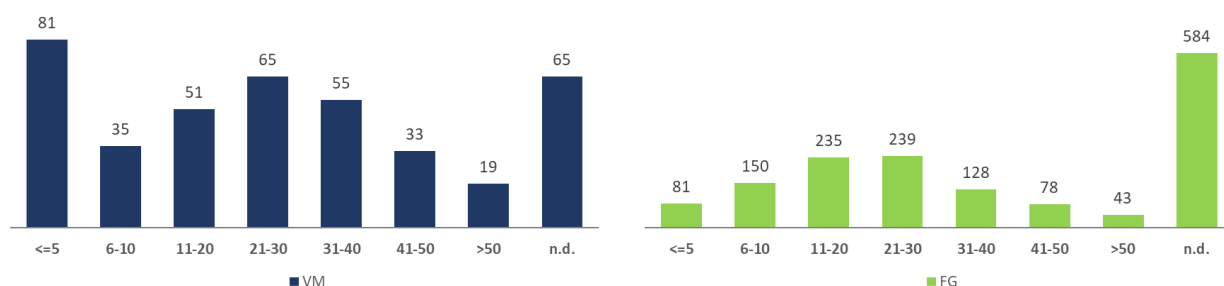
*Não inclui casos não definidos



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.

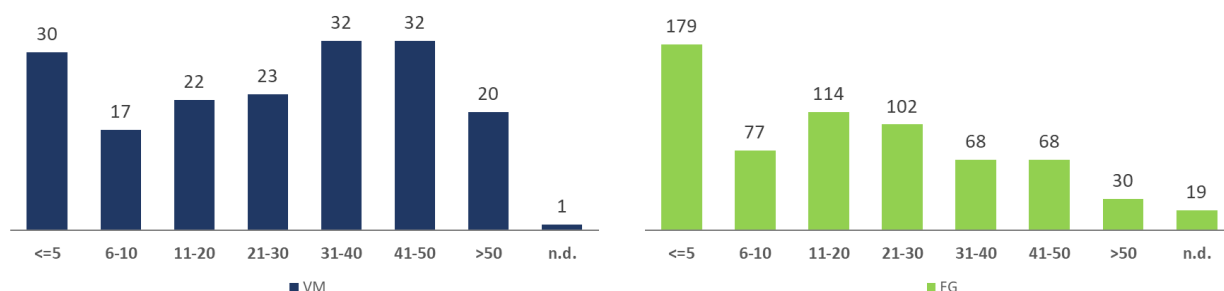
Entre os condutores vítimas mortais apurou-se 7,7% sem licença de condução ou com licença caducada/suspensa/não adequada ao veículo. Os feridos graves na mesma situação representaram 6,2%. Os condutores com título de condução até 5 anos de antiguidade representaram 20,0% das vítimas mortais. Nos feridos 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



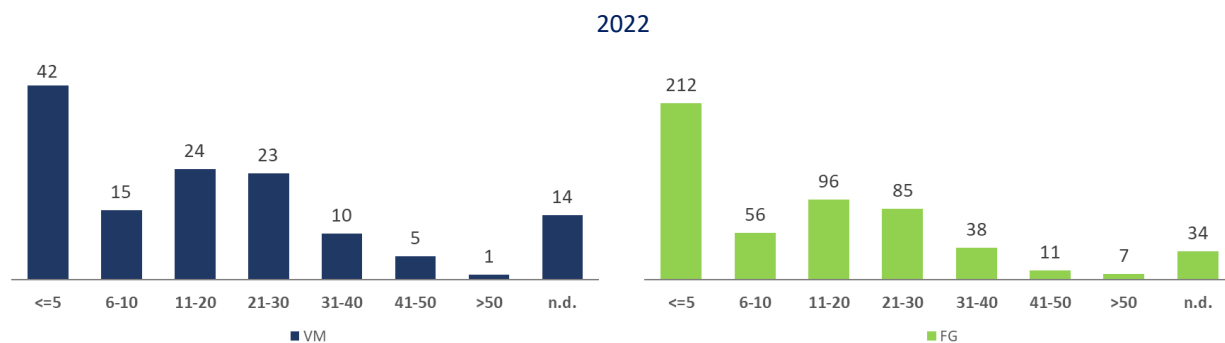
Em termos de condutores de veículos ligeiros, a expressão dos que dispunham título de condução até 5 anos de antiguidade correspondeu a 16,9% das vítimas mortais e 27,2% dos feridos graves.

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,

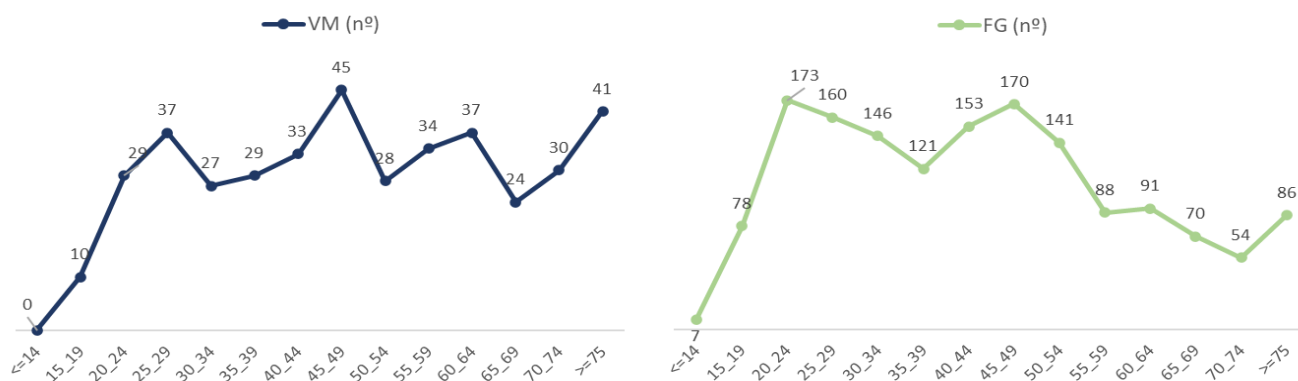


O sexo masculino assumiu a maioria esmagadora, representando 92,3% dos condutores vítimas mortais, 85,5% dos condutores gravemente feridos e 69,7% dos condutores com ferimentos ligeiros.

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

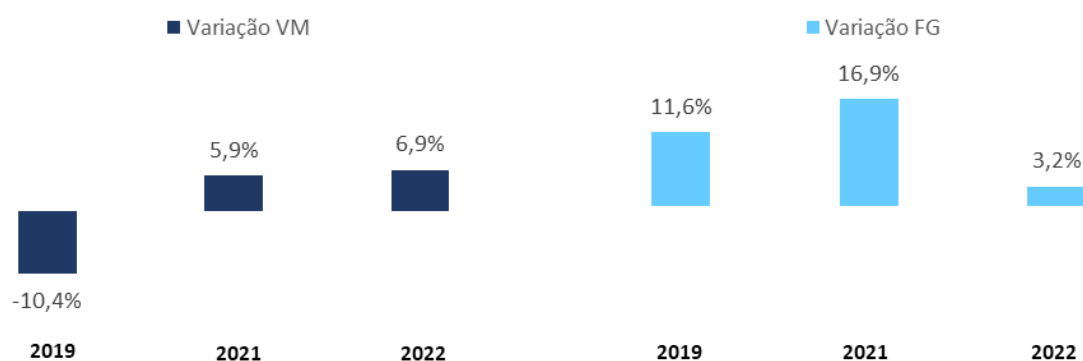
A evolução das vítimas entre os condutores em Portugal, no período de 2018 a 2022, mostra uma redução de 10,2% no número de vítimas mortais e uma diminuição de 1,0% no número de feridos leves, mas um aumento de 13,3% no número de feridos graves, quando comparando os dois anos mencionados.

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.

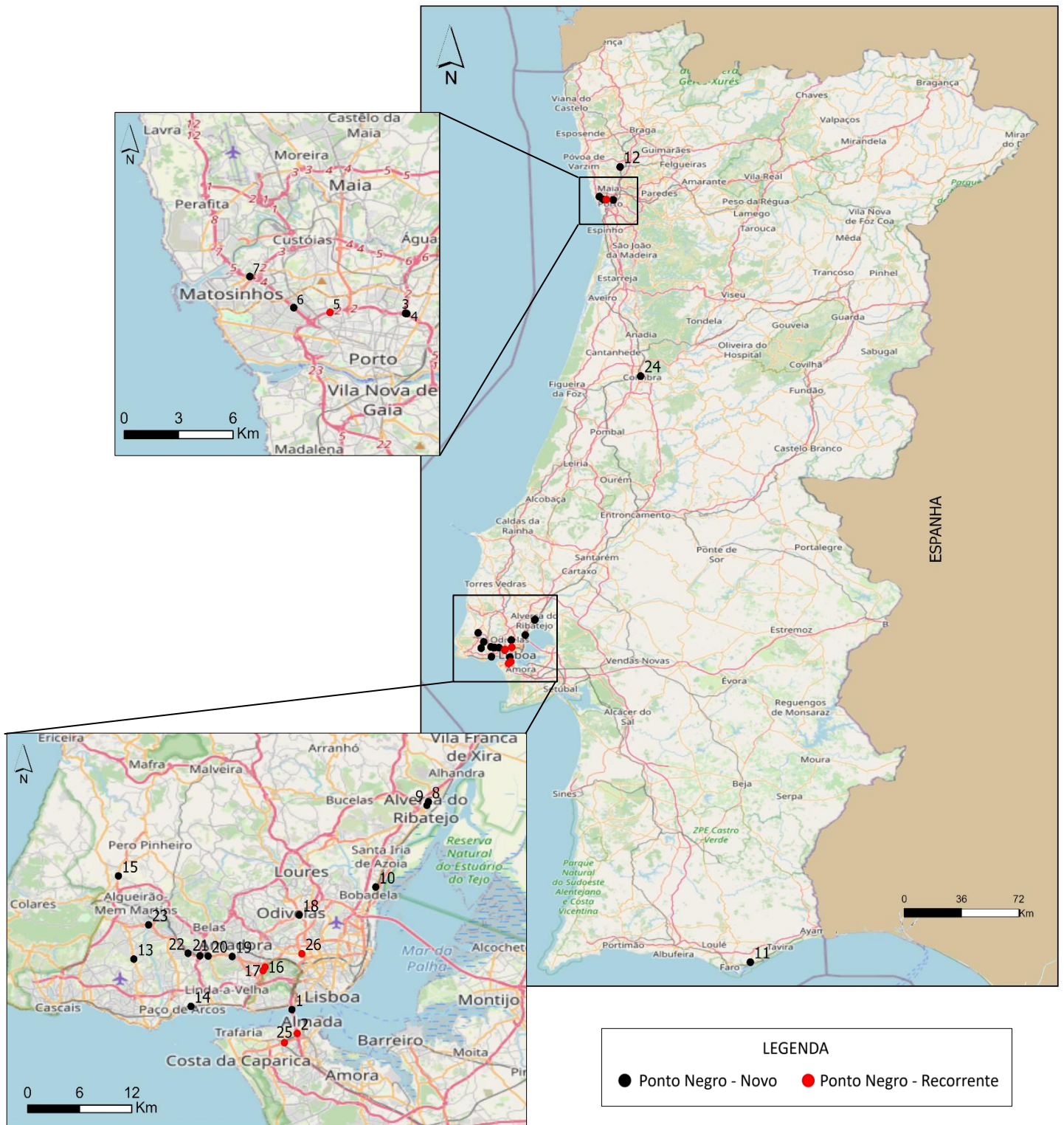
Quadro III.30. Pontos Negros em 2022

| 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 |
| Total | - | - | - | - | - | - | 163 | 363 | 3 | 3 | 209 | - | - | - | - |

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).

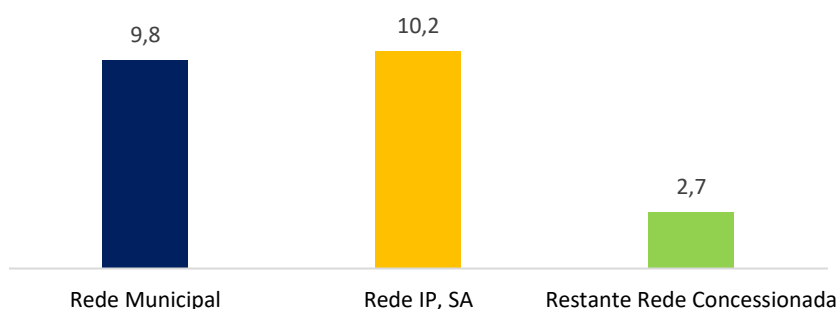
Verificou-se que 50,4% das vítimas mortais decorreram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (8,9% na rede concessionada para além da IP), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 49,1%. A informação discriminada encontra-se disponível em anexo.

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 10⁹) ocorreu nas vias sob gestão IP, SA, seguida das vias sob gestão Municipal com 9,8 mortos por veíc.km x 10⁹ e por fim as vias sob a gestão das restantes concessionárias com 2,7 mortos por veíc.km x 10⁹ com cerca de 4 vezes menos que as restantes vias.

Gráfico III.29. Indicadores de sinistralidade ponderados pela circulação (veíc.km x 10⁹) 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% |
| Total | 2 446 765 | 3 065 886 | 2 681 864 | -12,5% | 94 038 867 | 121 191 022 | 128 057 843 | 5,7% | 96 485 632 | 124 256 908 | 130 739 707 | 5,2% |

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% |
| Total (b) | 96 485 632 | 124 256 908 | 130 739 707 | 5,2% | 1 351 463 | 1 241 182 | 1 504 416 | 21,2% | 1,35% | 0,95% | 0,95% | 0,6% |

(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 |
| Total | 1 351 463 | 100,0% | 1 241 182 | 100,0% | 1 504 416 | 100,0% | 21,2% | |

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% |
| Total (b) | 94 038 867 | 121 191 022 | 128 057 843 | 5,7% | 683 162 0,68% | 704 952 0,53% | 876 802 0,48% | 24,4% | -8,7% |

(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 |
| Total | 1 682 501 | 1 703 368 | 1 833 812 | 7,7% | 33 774 2,01% | 28 481 1,67% | 36 785 2,01% | 29,2% | 20,0% |

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% |
| Total | 24 891 | 27 810 | 34 260 | 23,2% |

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%.

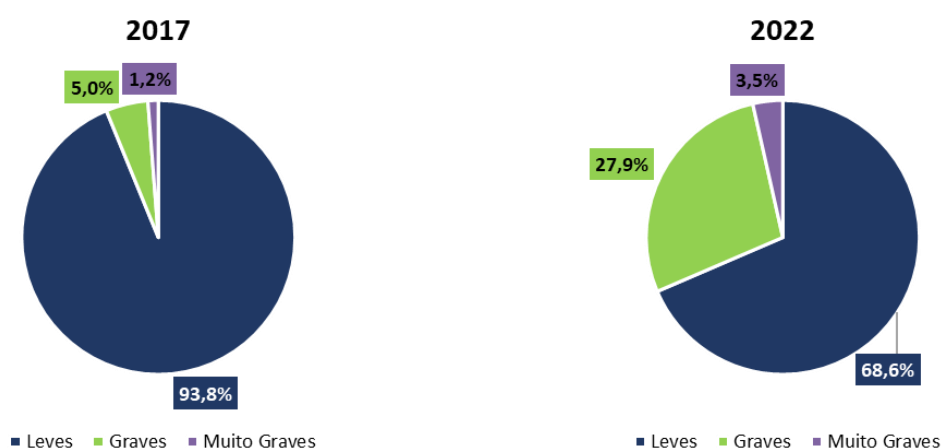
Quadro V.5. Distribuição dos autos decididos por nível de gravidade, 2017 a 2022

| 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 |
| Total | 2 900 026 | 3 703 968 | 6 603 994 |

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 |
| Total | 2 943 |

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 |
| Total | 2 943 |

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

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 |
| Total | 222 954 | 223 962 | 220 368 | 312 306 | 333 203 | 1 627 336 | 5 556 612 | 8 496 741 |

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 |
| Total | 222 954 | 223 962 | 220 368 | 312 306 | 333 203 | 1 627 336 | 5 556 612 | 8 496 741 |

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% |
| Total | 5 995 803 | 6 264 955 | 6 408 810 | 2,3% |

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

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

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 | 156 250 |

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 |
| Total | 5 778 584 |

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% | |
| Continente | 626 | 532 | 591 | 11,1% | | 2 168 | 1 987 | 2 124 | 6,9% | | 43 183 | 34 194 | 38 446 | 12,4% | | 45 977 | 36 713 | 41 161 | 12,1% | |
| 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% | |
| R.A. Açores | 21 | 17 | 14 | -17,6% | | 106 | 94 | 106 | 12,8% | | 686 | 681 | 683 | 0,3% | | 813 | 792 | 803 | 1,4% | |
| 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% | |
| R.A. Madeira | 41 | 12 | 13 | 8,3% | | 109 | 80 | 72 | -10,0% | | 1 065 | 978 | 985 | 0,7% | | 1 215 | 1 070 | 1 070 | 0,0% | |
| Portugal | 688 | 561 | 618 | 10,2% | | 2 383 | 2 161 | 2 302 | 6,5% | | 44 934 | 35 853 | 40 114 | 11,9% | | 48 005 | 38 575 | 43 034 | 11,6% | |

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 | - | - |
| Total | 182 | 119 | 118 | 505 | 442 | 500 | 1 | - | - |

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 | - | - |
| Total | 604 | 499 | 618 | 1 775 | 1 662 | 1 684 | 4 | - | - |

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 |
| Total | 19 276 | 13 881 | 16 206 | 25 642 | 21 967 | 23 907 | 16 | 5 | 1 |

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 |
| Total | 20 062 | 14 499 | 16 942 | 27 922 | 24 071 | 26 091 | 21 | 5 | 1 |

n.d. – não definido

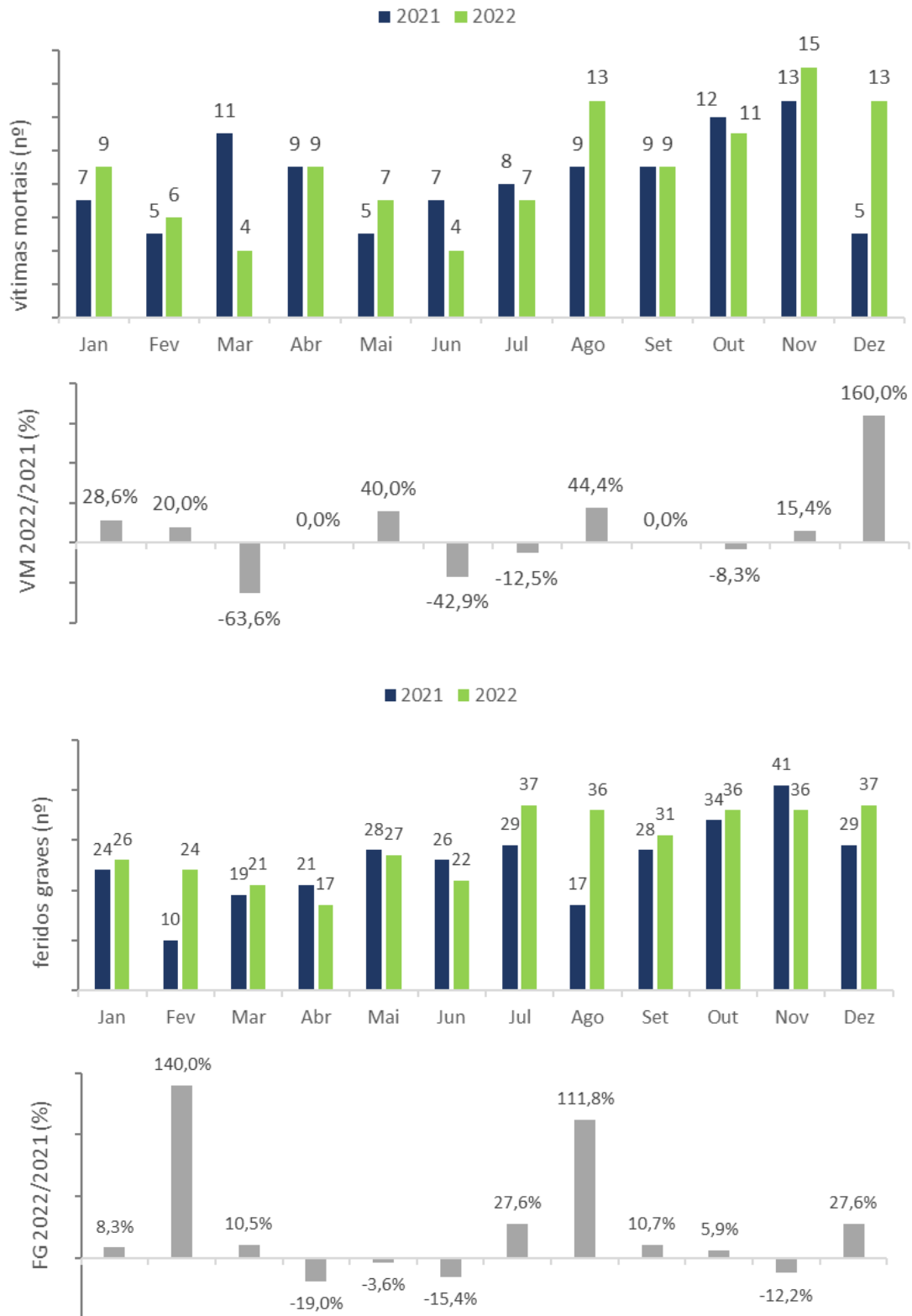
VII.2 Peões

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% | |
| Total | 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% | |

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

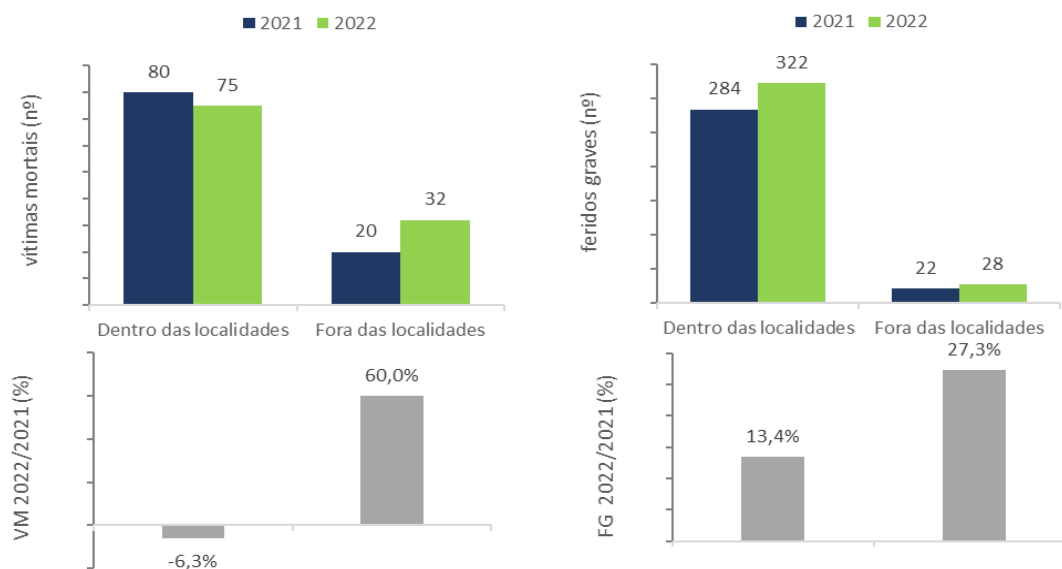
n.d. – não definido

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% |
| Total | 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% |

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



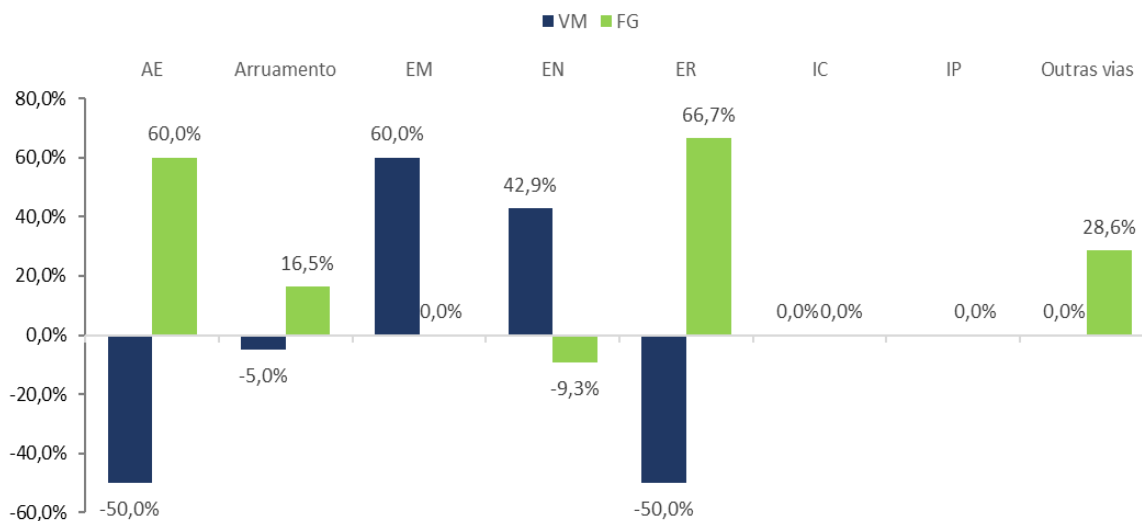
VII.2.7 Peões vítimas por tipo de via

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% |
| Total | 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% |

* 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

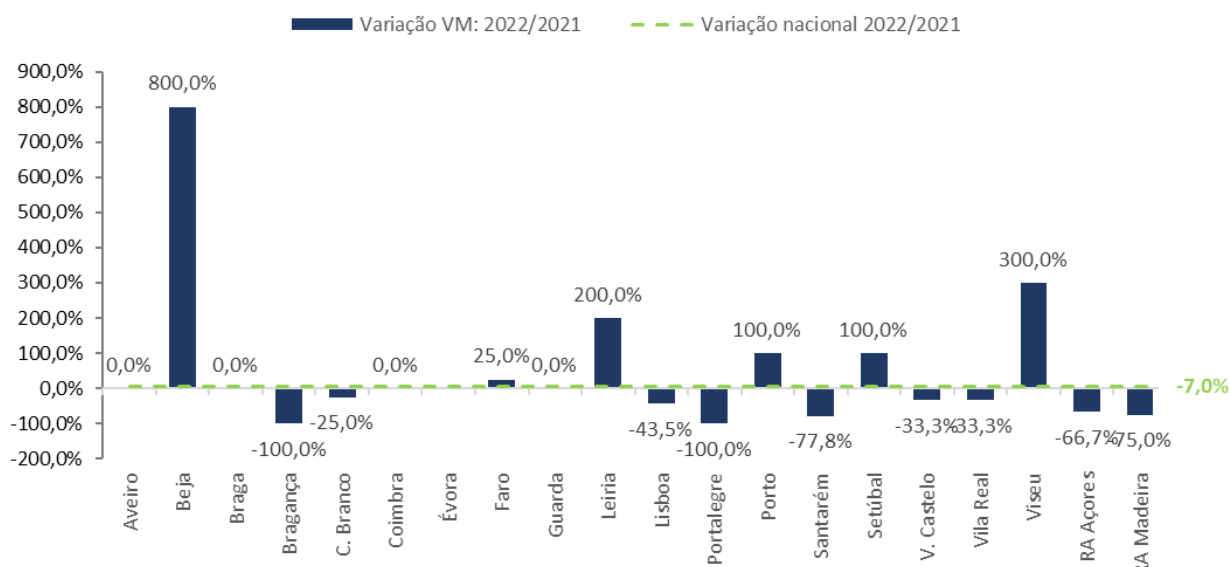


VII.2.8 Peões vítimas por distrito e região autónoma

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 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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% |
| Total | 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% |

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

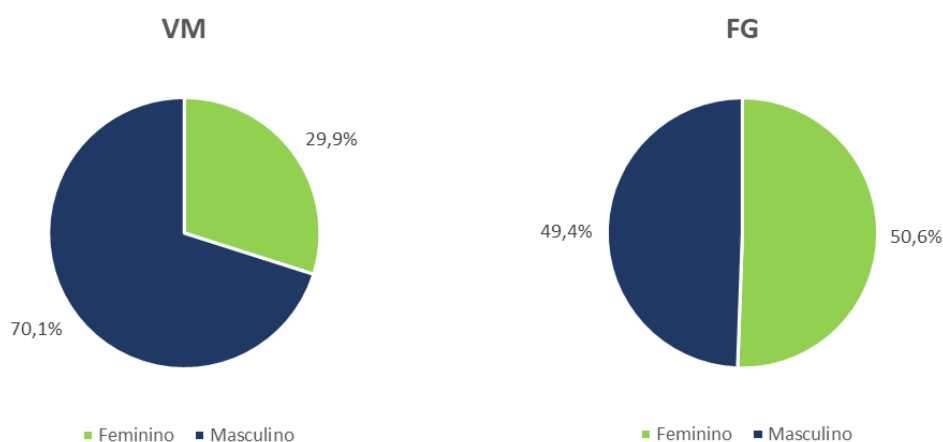


VII.2.9 Peões vítimas por sexo

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% |
| Total | 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% |

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 |
| Total | 57 | 36 | 32 | 83 | 64 | 75 |

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 |
| Total | 203 | 133 | 177 | 247 | 173 | 173 |

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 |
| Total | 3 063 | 2 088 | 2 563 | 2 328 | 1 629 | 1 929 |

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 |
| Total | 3 323 | 2 257 | 2 772 | 2 658 | 1 866 | 2 177 |

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 | - |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

n.d. – não definido

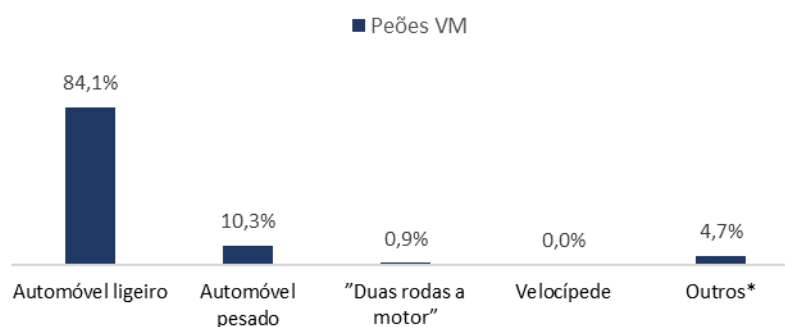
VII.2.12 Peões vítimas mortais por categoria de veículo interveniente

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 |
| Total | 107 |

* 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



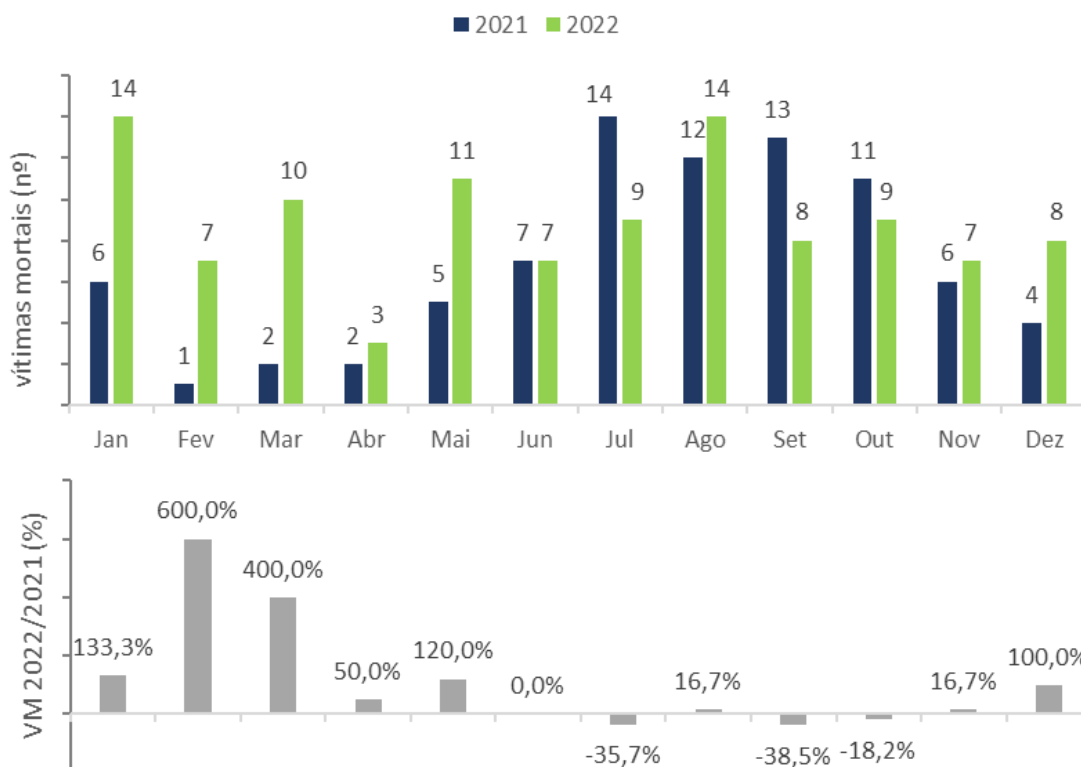
VII.3 Passageiros

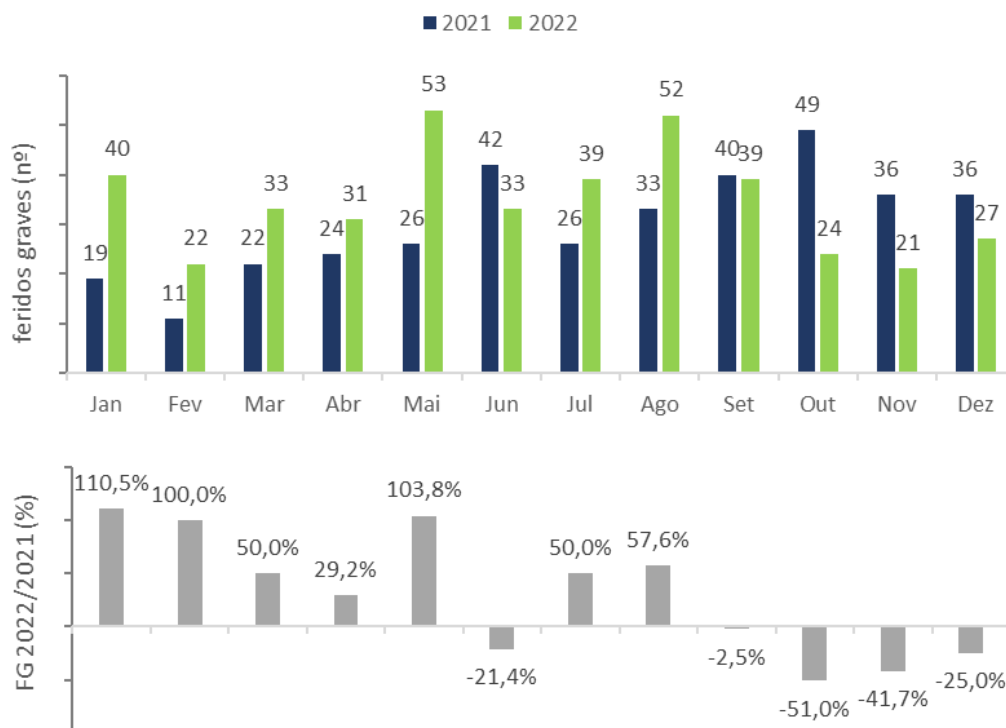
VII.3.1 Passageiros vítimas por mês

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% |
| Total | 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% |

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



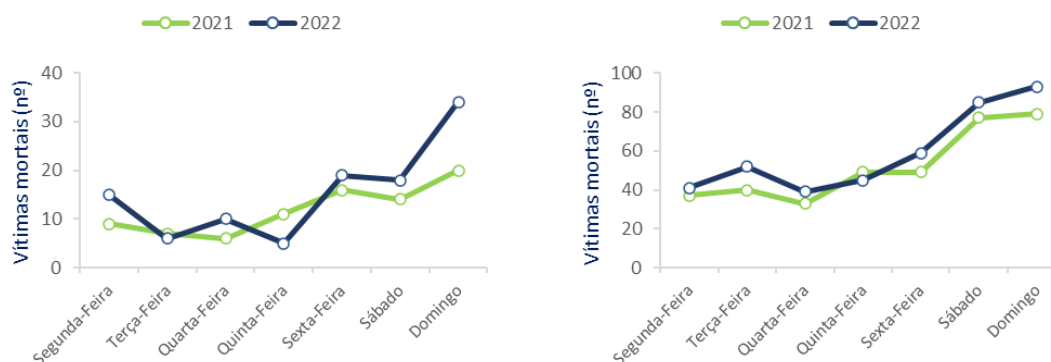


VII.3.2 Passageiros vítimas por dia da semana

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% |
| Total | 145 | 83 | 107 | 28,9% | 418 | 364 | 414 | 13,7% | 10667 | 7717 | 8573 | 11,1% | 11230 | 8164 | 9094 | 11,4% |

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

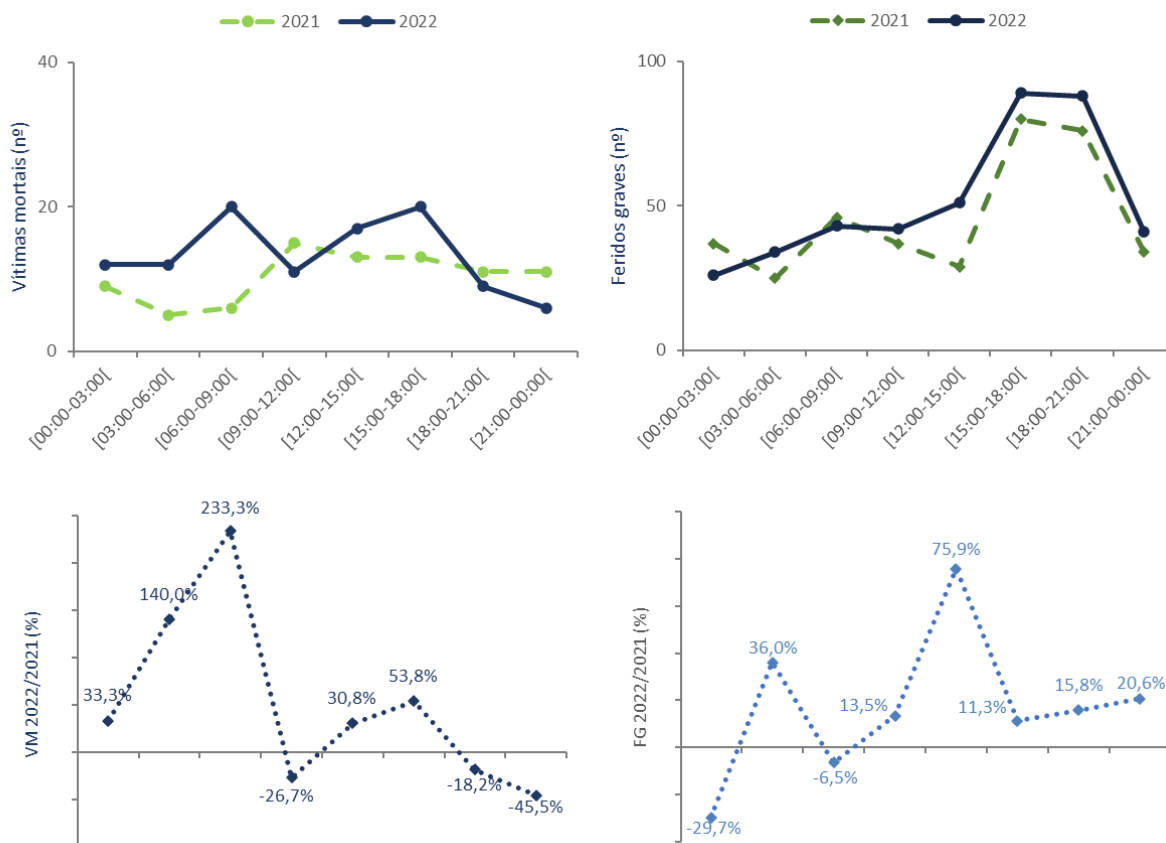


VII.3.3 Passageiros vítimas por período horário

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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 | - |
| Total | 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% |

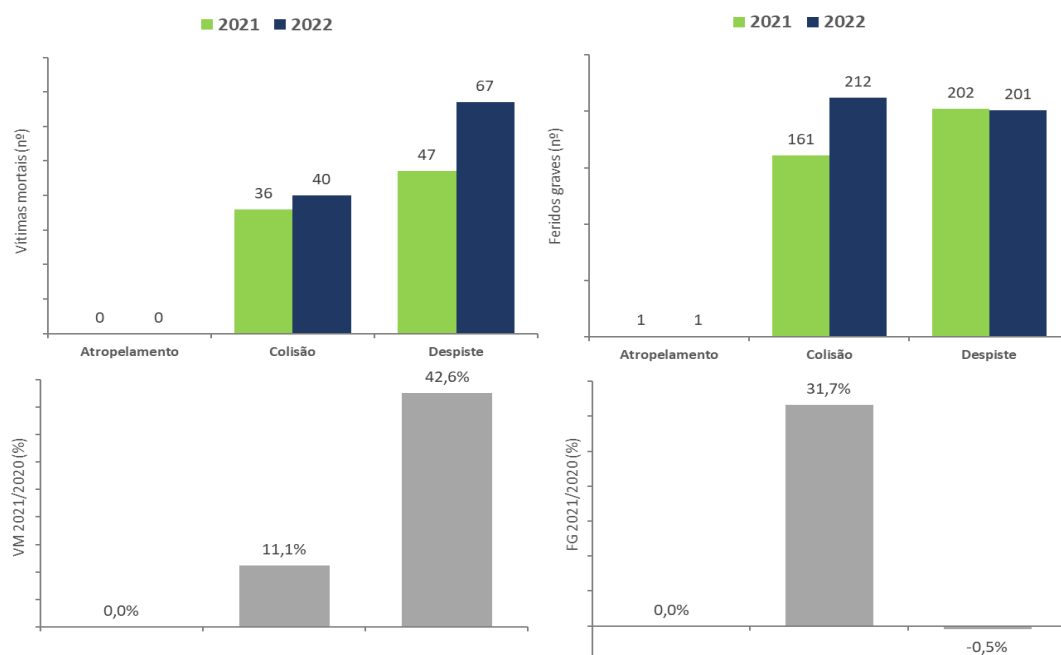
n.d. – não definido

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% |
| Total | 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% |

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

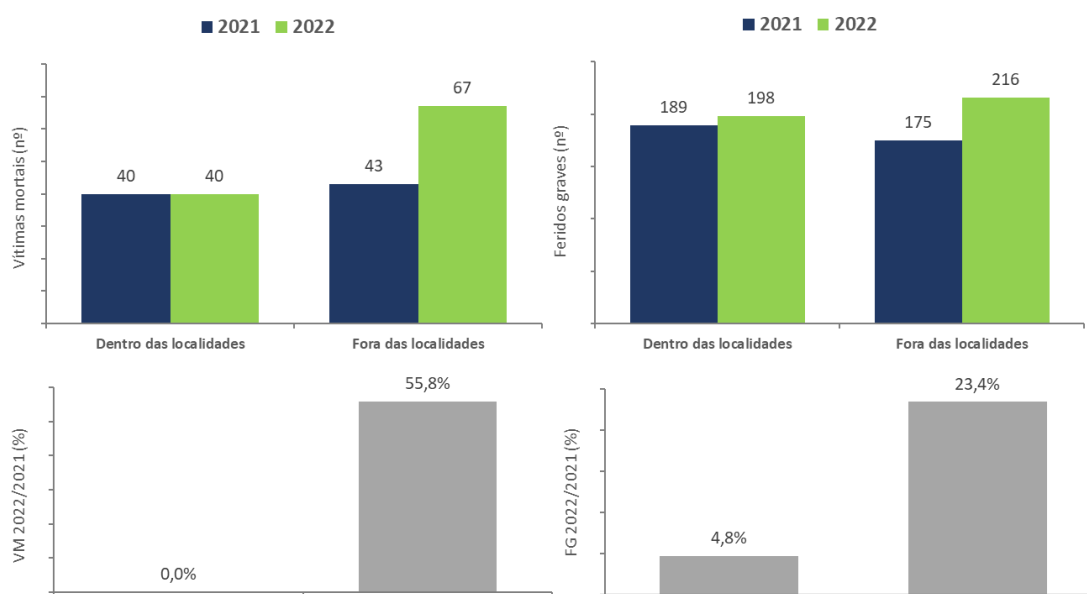
| Natureza | VM | | | | FG | | | | FL | | | | Total de passageiros vítimas | | | | |
|---------------|--|-----------|------------|---------------|--------------|------------|------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|------------------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | 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% |
| | Total | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 1 | 1 | 0% | 53 | 38 | 33 | -13% | 53 | 39 | 34 | -13% |
| 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% |
| | Total | 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 | 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% |
| | Total | 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% |
| Total | 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% | |

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% |
| Total | 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% |

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



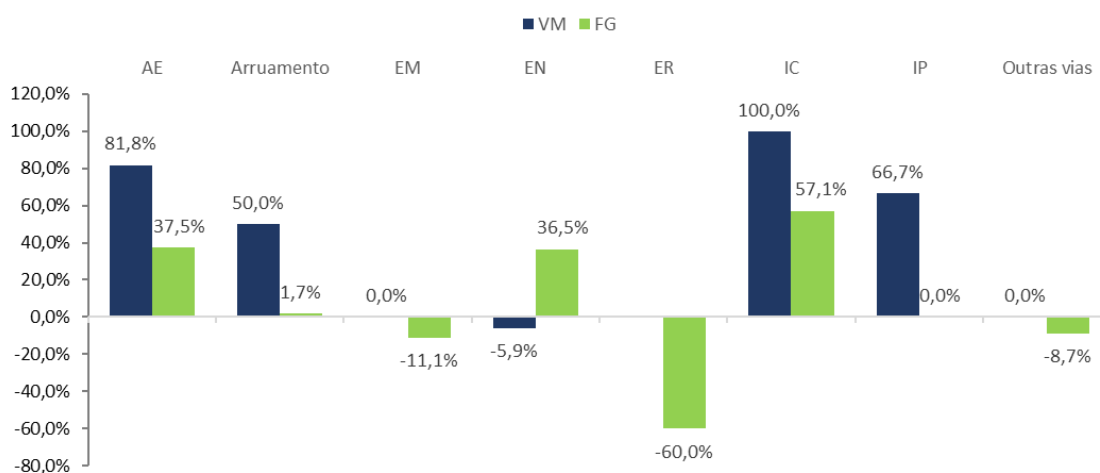
VII.3.8 Passageiros vítimas por tipo de via

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% |
| Total | 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% |

* 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 |
| Total | 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 |

* 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 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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% |
| Total | 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% |

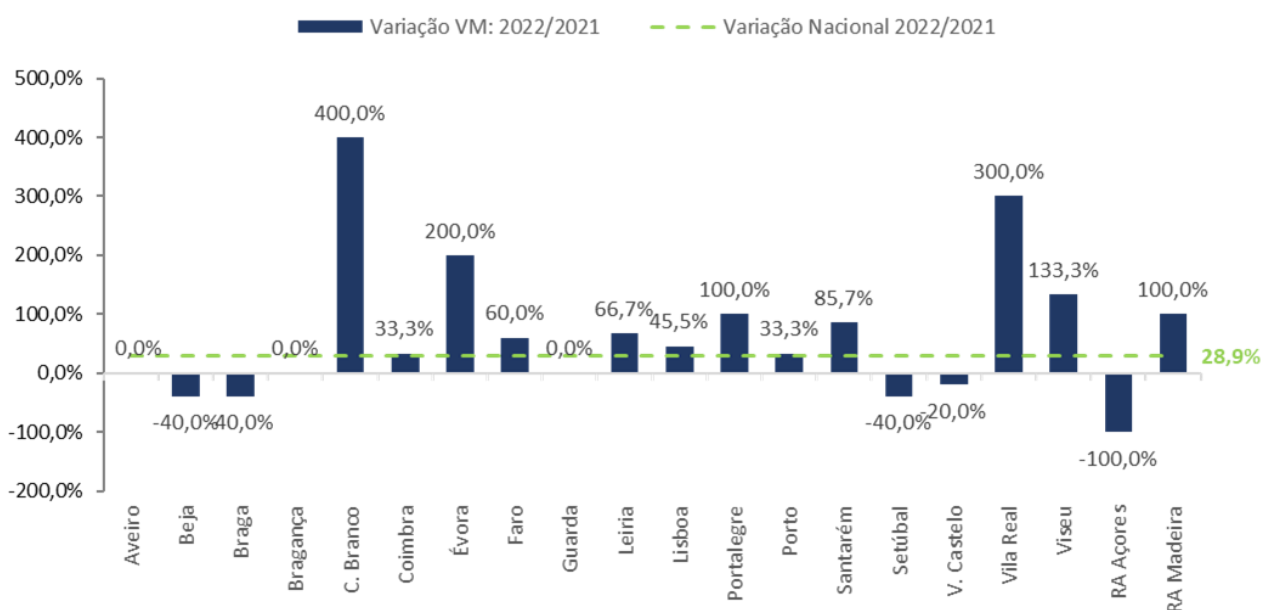
n.d. – não definido

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 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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% |
| Total | 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% |

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



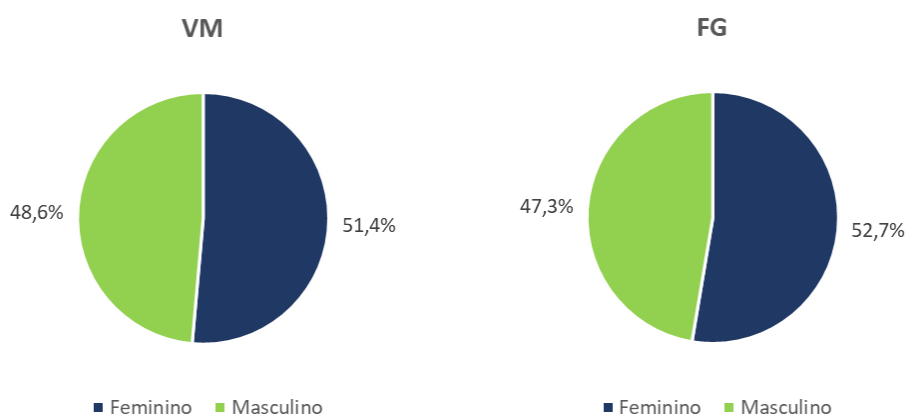
VII.3.12 Passageiros vítimas por sexo

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 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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 | - |
| Total | 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% |

n.d. – não definido

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

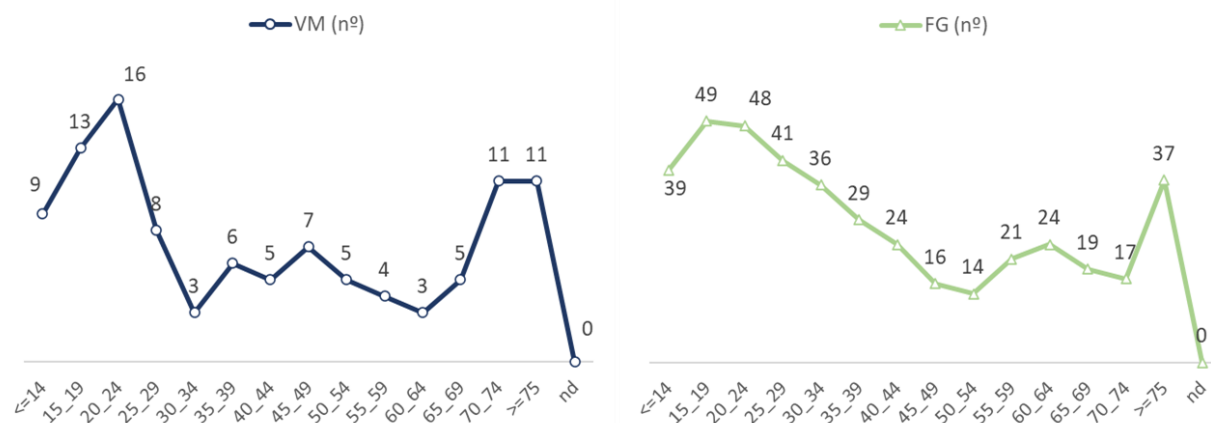


VII.3.13 Passageiros vítimas por grupo etário

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 | - |
| Total | 145 | 88 | 106 | 20,5% | 418 | 364 | 414 | 13,7% | 10 667 | 7 717 | 8 573 | 11,1% | 11 230 | 8 169 | 9 093 | 11,3% |

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 |
| Total | 88 | 44 | 55 | 57 | 39 | 52 |

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 |
| Total | 219 | 174 | 218 | 199 | 190 | 196 |

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 |
| Total | 6 935 | 4 534 | 5 446 | 3 732 | 3 183 | 3 127 |

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 |
| Total | 7 242 | 4 752 | 5 719 | 3 988 | 3 412 | 3 375 |

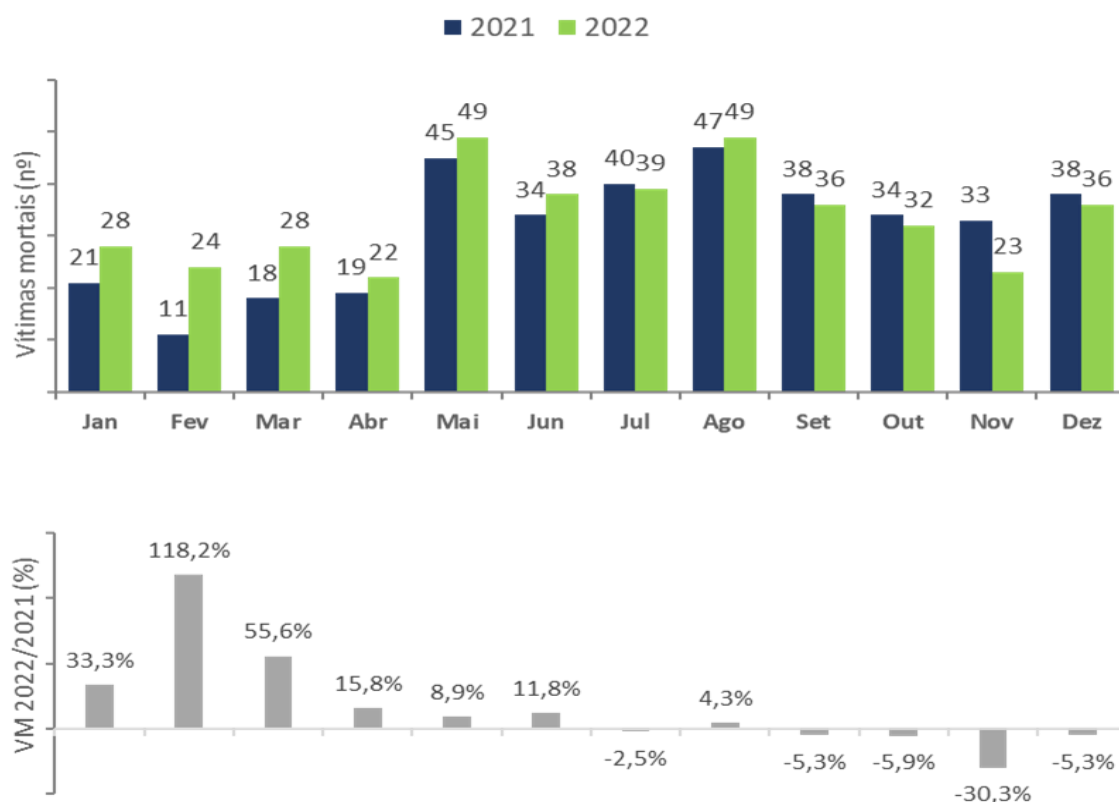
VII.4 Condutores

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% |
| Total | 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% |

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



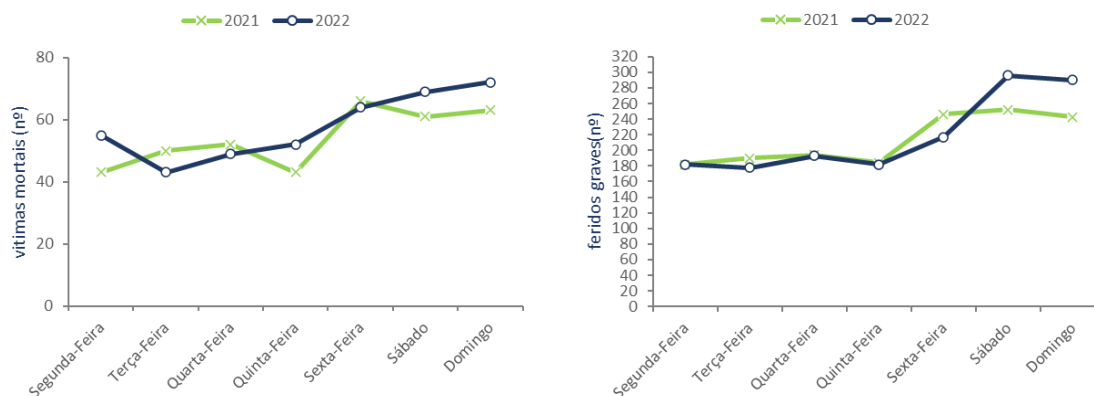


VII.4.2 Condutores vítimas por dia da semana

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

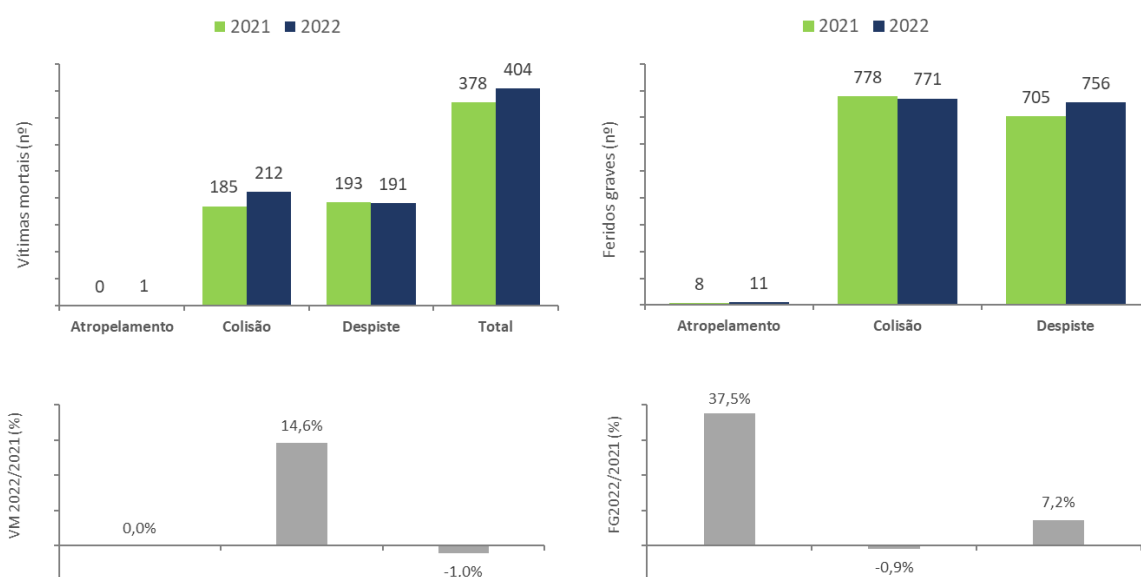
n.d. – não definido

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% |
| Total | 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% |

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

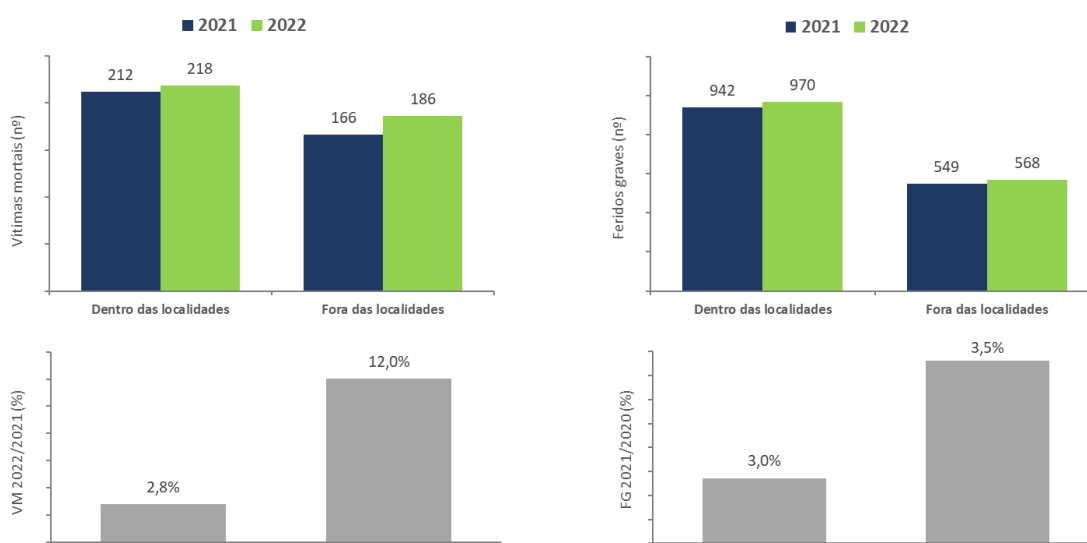
| Natureza | | VM | | | | FG | | | | FL | | | |
|---------------|--|------------|------------|-------------|-----------------------|--------------|--------------|-------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|
| | | 2019 | 2021 | 2022 | $\Delta(\%)$ 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% |
| | Total | 2 | 0 | 1 | - | 9 | 8 | 11 | 37,5% | 267 | 238 | 264 | 10,9% |
| 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% |
| | Total | 202 | 185 | 212 | 14,6% | 809 | 778 | 771 | -0,9% | 18 293 | 15 232 | 16 641 | 9,3% |
| 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% |
| | Total | 199 | 193 | 191 | -1,0% | 697 | 705 | 756 | 7,2% | 10 316 | 8 949 | 10 144 | 13,4% |
| Total | 403 | 378 | 404 | 6,9% | 1 515 | 1 491 | 1 538 | 3,2% | 28 876 | 24 419 | 27 049 | 10,8% | |

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% |
| Total | 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% |

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



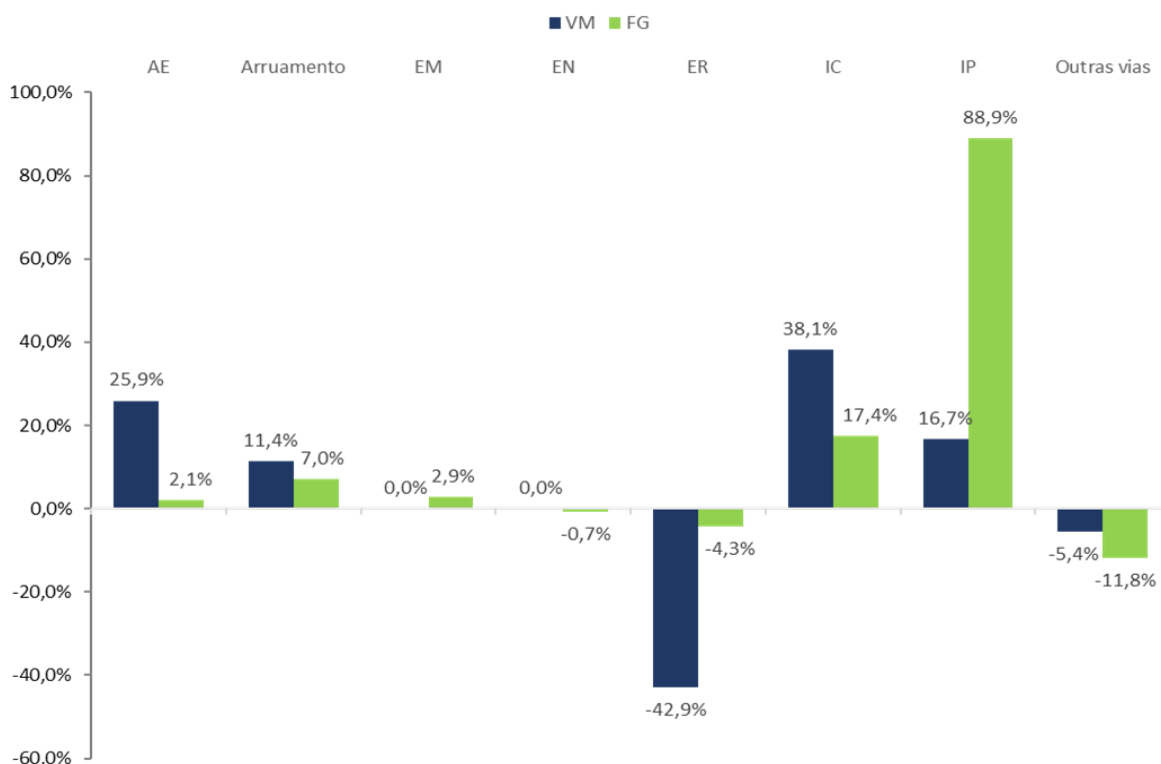
VII.4.8 Condutores vítimas por tipo de via

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% |
| Total | 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% |

*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% |
| Total | 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% |

| 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 |
| Total | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 4,9 | 5,7 | 5,3 |

*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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 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% |
| Total | 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% |

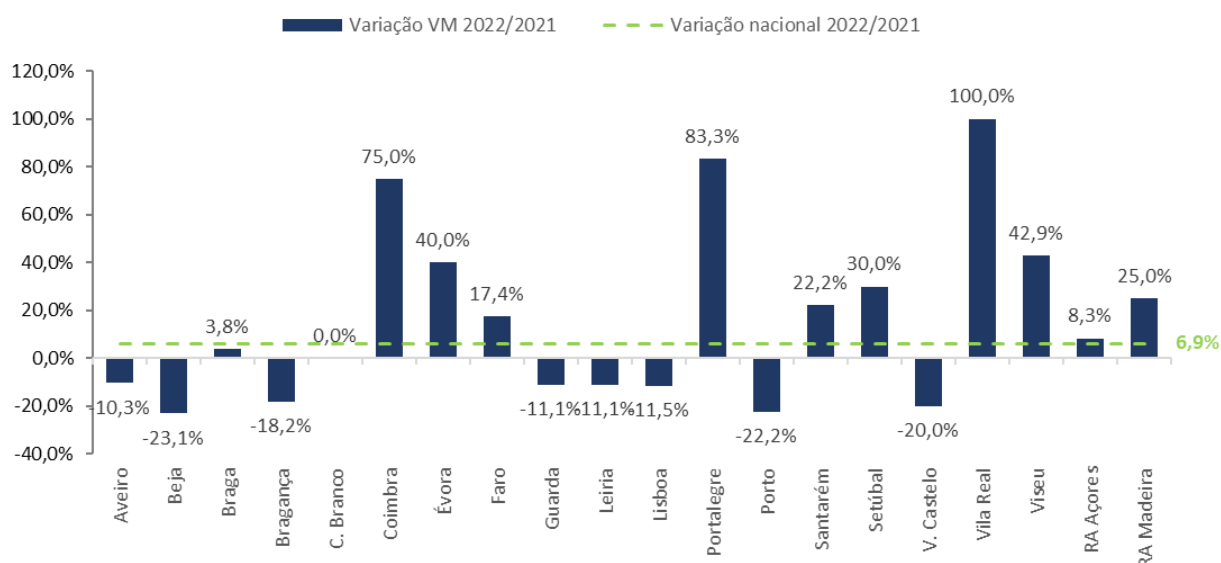
n.d. – não definido

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 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 22/21 | 2019 | 2021 | 2022 | Δ(%) 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% |
| Total | 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% |

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



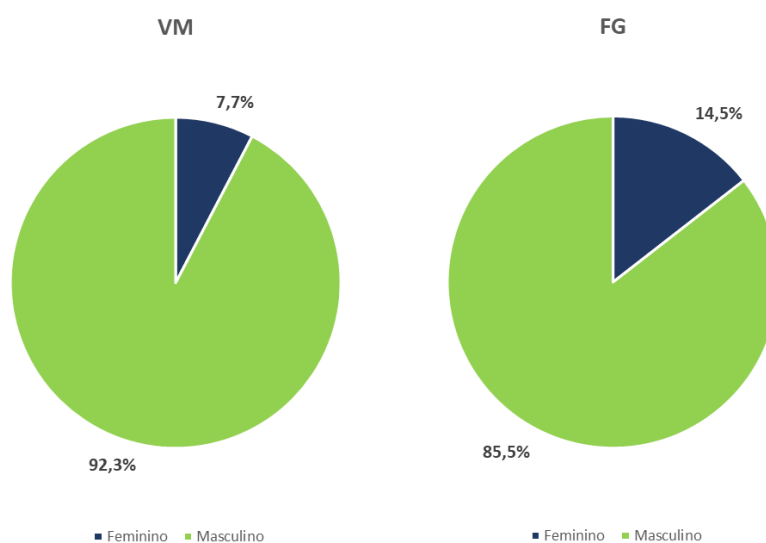
VII.4.14 Condutores vítimas por sexo

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% |
| Total | 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% |

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% |
| Total | 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% |

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 |
| Total | 37 | 39 | 31 | 365 | 339 | 373 | 1 | 0 | 0 |

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 |
| Total | 182 | 192 | 223 | 1 329 | 1 299 | 1 315 | 4 | 0 | 0 |

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 |
| Total | 9 279 | 7 259 | 8 197 | 19 582 | 17 155 | 18 851 | 15 | 5 | 1 |

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 |
| Total | 9 498 | 7 490 | 8 451 | 21 276 | 18 793 | 20 539 | 20 | 5 | 1 |

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% |
| Total | 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% |

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% | |
| | total | - | 245 | 41,5% | |
| 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% | |
| | total | - | 53 | 9,0% | |
| 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, Alijó, 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% | |
| | | total | - | 290 | 49,1% |
| | Outra | APA | 1 | 1 | 0,2% |
| Outra | | 1 | 2 | 0,3% | |
| total | | - | 3 | 0,5% | |
| TOTAL | | - | 591 | 100,0% | |

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) |

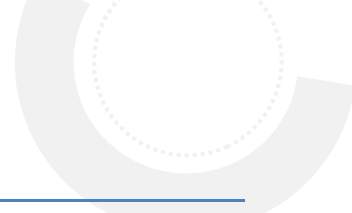
| VM | FG | FL | Natureza | Tipo de via | Distrito | Concelho | Localização | Designação da via | Km | Entidade gestora |
|----|----|----|---------------|-------------|----------|--------------------|-------------|--|-------|------------------------------|
| 1 | 2 | 0 | Despiste | AE | Porto | Maia | 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 - Esprela | - | 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 ou pelo telefone +351 214 236 800.

ANSR

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODoviÁRIA

AVENIDA CASAL DE CABANAS,

TAGUS PARK

2734-507 BARCARENA