



RELATÓRIO MARÇO 2026

**SINISTRALIDADE 24 HORAS
FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES**

VISÃO ZERO.

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





FICHA TÉCNICA

TÍTULO

RELATÓRIO MARÇO 2026

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

Ana Coroadó

Hélder Batista

Jorge Rebelo

Maria Barros

DATA DE EDIÇÃO

30/07/2026



SUMÁRIO EXECUTIVO

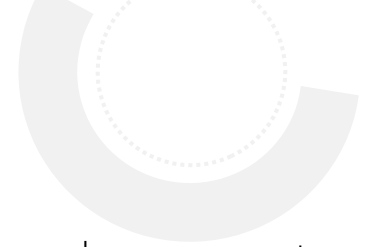
De janeiro a março de 2026, no Continente e nas Regiões Autónomas, foram registados **8.165 acidentes** com vítimas, **105 vítimas mortais**, **559 feridos graves** e **9.465 feridos leves**.

Em comparação com o período homólogo de 2025, observou-se uma redução de 1,3% nos acidentes (-110 AcV) e de 1,9% nos feridos leves (-179 FL). Contudo, registou-se um agravamento nos indicadores de maior gravidade, com um aumento de 15,4% nas vítimas mortais (+14 VM) e de 4,9% nos feridos graves (+26 FG).

Em relação a igual período de 2019 – ano de referência para monitorização das metas de redução do número de mortos e de feridos graves até 2030 fixadas pela Comissão Europeia e por Portugal – observaram-se reduções de 3,0% nos acidentes com vítimas, 12,5% nas vítimas mortais e 5,9% nos feridos leves, mas manteve-se uma evolução desfavorável nos feridos graves, que aumentaram 4,9% (+26 FG).

Relativamente à sinistralidade, nas suas principais dimensões:

- Na distribuição mensal, o mês de **março** concentrou o maior volume de acidentes (3.011 AcV), bem como o maior número de feridos graves (225 FG). Em contrapartida, o mês de **janeiro** assinalou a maior mortalidade do trimestre, registando 51 vítimas mortais (+41,7% vs. 2025). O mês de fevereiro apresentou um desagravamento, contabilizando 17 vítimas mortais (-43,3% vs. 2025), para voltar a agravar em março com 37 vítimas mortais (+48,0% vs. 2025).
- A **6.ª feira** foi o **dia da semana** com o maior volume de acidentes, totalizando 1.261 (15,4%) ocorrências. No entanto, a gravidade e mortalidade concentraram-se acentuadamente no fim de semana: o **sábado** registou o número mais elevado de vítimas mortais, com 30 óbitos (28,6%; +42,9% vs. 2025) e o pico de feridos graves, com 112 ocorrências (+19,1% vs. 2025), enquanto o **domingo** assinalou o maior crescimento relativo de mortalidade, subindo 128,6% (de 7 para 16 vítimas mortais), acompanhado por 111 feridos graves (+18,1%). Durante os dias úteis, a 3.ª feira destacou-se pela duplicação dos feridos graves (+100,0%; de 43 para 86 FG).
- O **intervalo horário** compreendido entre as **15h00 e as 18h00** registou a maior frequência de acidentes com vítimas, acumulando 1.793 ocorrências (22,0%; +2,9% vs. 2025). O período das **18h00 às 21h00** registou o valor absoluto mais elevado de vítimas de maior gravidade, somando 26 vítimas mortais (+85,7% vs. 2025) e 141 feridos graves (+41,0%). O período da madrugada, entre as 00h00 e as 03h00, apresentou o agravamento relativo mais crítico do trimestre, com as vítimas mortais a subirem 120,0% (de 5 para 11 VM) e os feridos graves a aumentarem 105,0% (de 20 para 41 FG).
- Relativamente aos **fatores atmosféricos**, a maioria dos acidentes ocorreu em condições de **bom tempo**, representando 67,4% do total de acidentes (5.507 AcV; -7,6% vs. 2025), 66,7% das vítimas mortais (70 VM; -4,1% vs. 2025) e 75,8% dos feridos graves (424 FG; +10,4%). Sob condições de



chuva, registaram-se 2.534 acidentes (31,0% do total; +14,2% vs. 2025), observando-se um aumento de 88,2% nas vítimas mortais, que subiram de 17 para 32 óbitos, mas em contrapartida uma redução nos feridos graves (-7; -5,1% vs. 2025).

- Analisando a tipologia dos acidentes, as **colisões** foram a ocorrência mais frequente, representando 53,2% dos acidentes com vítimas (4.345 AcV; -0,8% vs. 2025) e 48,1% dos feridos graves (269 FG; +5,9%). As vítimas mortais em colisões diminuíram 12,8% (de 47 para 41 VM). Os **despistes** corresponderam a 32,1% dos acidentes (2.624 AcV; -1,8% vs. 2025), mas afirmaram-se como a natureza mais letal, sendo responsáveis por 45,7% do total de vítimas mortais (48 VM; +37,1% vs. 2025) e 36,1% dos feridos graves (202 FG; +3,1%). Os **atropelamentos** representaram 14,6% dos acidentes (1.196 AcV; -2,0% vs. 2025) a que corresponderam 16 vítimas mortais (+77,8% vs. 2025) e 88 feridos graves (+6,0%).
- Em relação à localização, o meio **dentro das localidades** concentrou a esmagadora maioria da sinistralidade: 79,4% dos acidentes com vítimas (6.479 AcV; +1,5% vs. 2025), 63,8% das vítimas mortais (67 VM; +34,0% vs. 2025) e 70,1% dos feridos graves (392 FG; +16,3% vs. 2025). O Índice de Gravidade dentro das localidades subiu de 0,78 para 1,03 (+32,1%). **Fora das localidades**, registaram-se 1.686 acidentes (-10,8% vs. 2025), 38 vítimas mortais (-7,3% vs. 2025) e 167 feridos graves (-14,8% vs. 2025). Na comparação com o ano base de 2019, o perímetro fora das localidades apresentou uma redução de 40,6% nas vítimas mortais, enquanto o meio dentro das localidades registou um aumento de 19,6% na mortalidade.
- Quanto à infraestrutura rodoviária, os **arruamentos** registaram a maioria dos acidentes (62,5%; 5.103 AcV) e apresentaram um aumento da gravidade, somando 39 vítimas mortais (+5,4% vs. 2025) e 272 feridos graves (+14,8% vs. 2025). Nas **estradas nacionais**, que contabilizaram 18,5% dos acidentes (1.512 AcV) e fixaram um IGR de 2,05, a mortalidade subiu para 31 óbitos (+24,0% vs. 2025), embora os feridos graves tenham recuado para 145 (-3,3%). Nas **autoestradas** (568 AcV), as vítimas mortais subiram para 11 (+2; +22,2% vs. 2025), consolidando uma trajetória acentuada face a 2019 (+8 mortos e +16 feridos graves face a 2019). Por sua vez, os **itinerários complementares** (228 AcV e 19 FG) viram a mortalidade mais do que duplicar (de 5 para 11 óbitos; +120,0%), fixando o IGR mais elevado (4,82). Em sentido oposto, os **itinerários principais** (57 AcV e 4 FG) anularam a mortalidade, registando zero óbitos no trimestre.
 - Os distritos de **Leiria** e **Porto** registaram o maior número de vítimas mortais (13 cada), seguidos de Santarém (12) e Lisboa (11). O distrito de Leiria registou o maior aumento absoluto de mortalidade (+9 óbitos; de 4 para 13), enquanto o Porto assinalou a maior redução (-3 óbitos; de 16 para 13). Nos feridos graves, **Lisboa** continuou a concentrar o maior número absoluto (70), apesar de ter registado a maior diminuição do país (-22; -23,9% vs. 2025). Os aumentos mais expressivos em feridos graves verificaram-se na R.A. dos Açores (+16; +84,2% vs. 2025) e no distrito de Coimbra (+14; +127,3% vs. 2025).

- 
- Analisando a **categoria de utilizador**, entre as 105 vítimas mortais e os 559 feridos graves, os **condutores** representaram **70,5%** (74 VM; +7,2% vs. 2025), somando 362 feridos graves (+4,3% vs. 2025); os **passageiros** responderam por **15,2%** da mortalidade (16 VM; +23,1% vs. 2025), com 107 feridos graves (+10,3% vs. 2025); os **peões** constituíram **14,3%** dos óbitos (15 VM; +66,7% vs. 2025), somando 90 feridos graves (+1,1% vs. 2025). Na comparação com o ano base de 2019, a categoria de peões apresentou a recuperação mais favorável, mantendo descidas de 34,8% nas vítimas mortais e 38,4% nos feridos graves.
 - No primeiro trimestre de 2026, estiveram envolvidos em acidentes com vítimas **13.307 veículos** (-1,6% vs. 2025). Os veículos ligeiros representaram 73,8% da frota (9.814 veículos; -2,1% vs. 2025 e -7,7% vs. 2019); os **motociclos** corresponderam a 14,3% (1.899 veículos; +1,3% vs. 2025 e +19,1% vs. 2019); os **velocípedes** totalizaram 848 veículos intervenientes (6,4% do total; +6,8% vs. 2025 e +70,6% em relação a 2019); os **pesados** corresponderam a 372 veículos (2,8% do total; +1,1% vs. 2025 e +2,8% vs. 2019); os **ciclomotores** mantiveram a tendência de quebra acentuada, totalizando 256 veículos envolvidos (-20,5% vs. 2025 e -57,2% em relação a 2019).
 - Considerando as **vítimas** por **categoria de veículo**, verificou-se que, de janeiro a março de 2026, os utilizadores de **ligeiros** totalizaram 5.635 vítimas (55,6% do total; -0,9% vs. 2025), das quais 57 foram vítimas mortais (+35,7% vs. 2025) e 242 feridos graves (+3,9% vs. 2025); os utilizadores de **motociclos** somaram 1.917 vítimas (18,9% do total; -1,2% vs. 2025). Verificou-se uma redução nas vítimas mortais para 19 óbitos (-8 VM; -29,6% vs. 2025), bem como uma ligeira diminuição nos feridos graves (-2; -1,5% vs. 2025); os **peões** somaram 1.256 vítimas (12,4% do total; -3,8% vs. 2025), divididas em 15 vítimas mortais (+6 VM; +66,7% vs. 2025) e 90 feridos graves (+1 FG; +1,1%); os utilizadores de **velocípedes** totalizaram 836 vítimas (8,3% do total; +6,4% vs. 2025). Não obstante o desagravamento na mortalidade (-3 VM; -37,5% vs. 2025), observou-se um aumento significativo nos feridos graves, que subiram 31,6% (de 38 para 50 FG); os utilizadores de **pesados** contabilizaram 127 vítimas (+3,3% vs. 2025), com mais 1 vítima mortal, mas menos 5 feridos graves que o registado em período homólogo de 2025.
 - De janeiro a março de 2026, cerca de metade (48,6%) do número de vítimas mortais registou-se na rede rodoviária sob a responsabilidade das seguintes **entidades gestoras de via**: Infraestruturas de Portugal (37,1%), Ascendi e os Municípios da Figueira da Foz, Lisboa e Penafiel (2,9% cada). Verificou-se que 46,7% das vítimas mortais resultaram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (9,5% na rede concessionada para além da Infraestruturas de Portugal), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 51,4%.



Relativamente à **fiscalização de veículos e condutores**, bem como **processos contraordenacionais**, salienta-se:

- Em Portugal, no primeiro trimestre de 2026 **foram fiscalizados 64,7 milhões de veículos**, quer presencialmente, quer através de meios de fiscalização automática, tendo-se verificado uma diminuição de 15,1% em relação a 2025. A fiscalização automática através do SINCRO gerido pela ANSR registou uma diminuição de 17,0%. A GNR evidenciou um crescimento de 9,0%, a PSP uma diminuição de 14,0% e a PML um aumento de 38,4%, no global, entre fiscalização presencial e fiscalização automática através de radar.
- As **infrações** ascenderam a 242,6 mil, o que representa uma diminuição de 25,9% face ao período homólogo do ano anterior.
- A **taxa de infração** (n.º de infrações/n.º de veículos fiscalizados) foi de 0,36%, uma diminuição de 7,8% face à taxa de 0,39% registada em iguais meses de 2025.
- Relativamente à **tipologia de infrações**, 51,3% do total registado nos três primeiros meses de 2026 foi referente a excesso de velocidade. Verificaram-se diminuições em quase todas as tipologias de infração, sendo de destacar as relativas ao excesso de velocidade (-34,8%), à ausência de sistemas de retenção para crianças (-28,1%), ao uso indevido do telemóvel (-27,8%) e ao não uso de cinto de segurança (-11,7%).
- Quanto ao **excesso de velocidade**, a taxa de infração (n.º de infrações de velocidade/ n.º de veículos fiscalizados) diminuiu 16,3%, de 0,21% no primeiro trimestre 2025 para 0,18% em igual período de 2026.
- Relativamente à **condução sob o efeito do álcool**, de janeiro a março de 2026, foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 489,5 mil condutores, o que representa um decréscimo de 13,0% comparativamente ao período homólogo de 2025. A taxa de infração (n.º de infrações por álcool/n.º de testes efetuados) subiu de 1,5% em 2025 para 1,6% em 2026.
- A **criminalidade rodoviária**, medida em número total de detenções, diminuiu 1,5% por comparação ao período homólogo de 2025, atingindo 10,6 mil condutores. Do total, 49,1% deveu-se à condução sob o efeito do álcool (+8,7%) e 26,9% à falta de habilitação legal para conduzir (-3,9%).
- Até março de 2026, **863,1 mil condutores** encontravam-se sancionados com a subtração de pontos no âmbito do sistema de carta por pontos.
- Desde junho de 2016, 4.192 condutores ficaram com o seu **título de condução cassado**.

Índice

I. SINISTRALIDADE A 24 HORAS	12
1. SINISTRALIDADE EM PORTUGAL, POR NUTS	12
2. SINISTRALIDADE NO CONTINENTE	13
3. SINISTRALIDADE EM PORTUGAL, POR TEMAS.....	15
3.1. Sinistralidade em Portugal por mês	15
3.2. Sinistralidade em Portugal por dia da semana.....	16
3.3. Sinistralidade em Portugal por período horário.....	17
3.4. Sinistralidade em Portugal por fatores atmosféricos.....	18
3.5. Sinistralidade em Portugal por natureza do acidente	19
3.6. Sinistralidade em Portugal por localização	20
3.7. Sinistralidade em Portugal por tipo de via	22
3.8. Sinistralidade em Portugal por distrito e região autónoma	24
3.9. Sinistralidade em Portugal por categoria de utilizador	25
3.10. Sinistralidade em Portugal por categoria de veículo interveniente.....	27
3.11. Sinistralidade em Portugal por categoria de veículo e peões	28
3.12. Vítimas mortais por entidade gestora de via	30
II. FISCALIZAÇÃO	33
1. FISCALIZAÇÃO ANSR, GNR, PSP E PML.....	33
1.1. Condutores fiscalizados.....	33
1.2. Infrações.....	34
1.3. Tipologia de infrações	35
1.4. Infrações por excesso de velocidade.....	35
1.5. Infrações por condução sob influência de álcool	36
1.6. Detenções.....	37
III. PROCESSO CONTRAORDENACIONAL.....	39
1. EVOLUÇÃO DA CARTA POR PONTOS	39
1.1. Condutores e pontos na carta de condução	39
1.2. Cartas cassadas	39
Anexo.....	40



DEFINIÇÕES GERAIS

Fontes de dados

Sinistralidade rodoviária:

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

Fiscalização:

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

Processo contraordenacional:

Dados ANSR.

Âmbito geográfico

Dados gerais:

Portugal.

Critério de apuramento (sinistralidade)

Vítimas a 24 horas.

Tipo de dados (sinistralidade 24h)

Janeiro a março 2026:

Dados provisórios.

Ano 2025 e anteriores:

Dados definitivos (a 24 horas) 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 ou vítima mortal a 24h (VM)**

Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

Ferido grave (FG)

Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas.

Ferido leve (FL)

Vítima de acidente que não necessite de ser hospitalizada ou cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização inferior a 24 horas.

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.

Índice de gravidade (IGR)

Número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

Outras siglas e abreviaturas

AE	Autoestrada
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
ARRM	Arruamento
BEAV	Boletim Estatístico de Acidente de Viação
EF	Estrada Florestal
EM	Estrada Municipal
EN	Estrada Nacional
ER	Estrada Regional
FLoc	Fora das localidades
GNR	Guarda Nacional Republicana
IC	Itinerário Complementar
IP	Itinerário Principal
p.p.	pontos percentuais
PML	Polícia Municipal de Lisboa
PSP	Polícia de Segurança Pública
SINCRO	Sistema Nacional de Controlo de Velocidade
VAR	Variante



SINISTRALIDADE A 24 HORAS



I. SINISTRALIDADE A 24 HORAS

Os resultados sobre sinistralidade rodoviária que se apresentam de seguida têm por base dados disponibilizados pelas entidades fiscalizadoras (GNR e PSP), e assentam no critério de vítimas a 24 horas, ou seja, os óbitos ocorridos no local do acidente ou durante o transporte da vítima até à unidade de saúde.

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

Na análise dos valores de sinistralidade dos últimos anos, deverá atender-se às alterações ocorridas na circulação rodoviária em contexto de pandemia, bem como ao subsequente progressivo aumento dos níveis de tráfego.

1. SINISTRALIDADE EM PORTUGAL, POR NUTS

Em termos nacionais, incluindo Continente e Regiões Autónomas, no primeiro trimestre de 2026 foram contabilizados 8.165 acidentes de viação com vítimas¹, 105 vítimas mortais, 559 feridos graves e 9.465 feridos leves.

Os anos de 2020 e 2021² registaram quebras significativas da circulação rodoviária comparativamente a 2019 e, consequentemente, reduções nos principais indicadores de sinistralidade face àquele ano. Nesta medida, a Comissão Europeia considerou 2019 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](#).

Assim, e face a 2019, de janeiro a março de 2026 registaram-se menos 256 acidentes (-3,0%), menos 15 vítimas mortais (-12,5%), mais 26 feridos graves (+4,9%) e menos 596 feridos leves (-5,9%).

Quadro 1. Sinistralidade em Portugal, 2026 vs 2019

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2026	Δ(%) 26/19	2019	2026	Δ(%) 26/19	2019	2026	Δ(%) 26/19	2019	2026	Δ(%) 26/19
Continente	8 049	7 772	-3,4%	117	103	-12,0%	489	498	1,8%	9 647	9 010	-6,6%
RA Açores	132	121	-8,3%	0	1	-	23	35	52,2%	146	136	-6,8%
RA Madeira	240	272	13,3%	3	1	-66,7%	21	26	23,8%	268	319	19,0%
Total	8 421	8 165	-3,0%	120	105	-12,5%	533	559	4,9%	10 061	9 465	-5,9%

Comparativamente a 2025, nos três primeiros meses de 2026 registaram-se menos 110 acidentes (-1,3%), mais 14 vítimas mortais (+15,4%), mais 26 feridos graves (+4,9%) e menos 179 feridos leves (-1,9%).

¹ Adiante designados apenas como acidentes, para efeitos de simplificação de linguagem.

² Devido às restrições impostas pela pandemia de COVID-19.

Quadro 2. Sinistralidade em Portugal, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
Continente	7 912	7 772	-1,8%	87	103	18,4%	497	498	0,2%	9 219	9 010	-2,3%
RA Açores	131	121	-7,6%	2	1	-50,0%	19	35	84,2%	162	136	-16,0%
RA Madeira	232	272	17,2%	2	1	-50,0%	17	26	52,9%	263	319	21,3%
Total	8 275	8 165	-1,3%	91	105	15,4%	533	559	4,9%	9 644	9 465	-1,9%

2. SINISTRALIDADE NO CONTINENTE

No Continente, de janeiro até março de 2026, registaram-se 7.772 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 103 vítimas mortais, 498 feridos graves e 9.010 feridos leves.

Comparando com o período homólogo de 2017, a tendência crescente foi visível nos acidentes (+5,1%), nas vítimas mortais (+5,1%), nos feridos graves (+14,7%) e nos feridos leves (+1,6%), mantendo-se o IGR - índice de gravidade - inalterado (0,0%).

Quadro 3. Evolução da sinistralidade no Continente, 2017 a 2026

Ano	AcV	AcVM+AcFG	AcVM	Vítimas totais	VM	FG	FL	IGR
2017	7 397	468	93	9 400	98	434	8 868	1,32
2018	7 661	456	107	9 775	112	391	9 272	1,46
2019	8 049	531	109	10 253	117	489	9 647	1,45
2020	6 761	422	77	8 537	82	408	8 047	1,21
2021	4 430	316	50	5 321	53	297	4 971	1,20
2022	6 772	481	89	8 396	99	472	7 825	1,46
2023	7 667	533	97	9 514	101	496	8 917	1,32
2024	7 937	565	97	9 897	103	517	9 277	1,30
2025	7 912	514	86	9 803	87	497	9 219	1,10
2026	7 772	527	92	9 611	103	498	9 010	1,33
Δ(%) 26/17	5,1%	12,6%	-1,1%	2,2%	5,1%	14,7%	1,6%	0,0%
Δ(%) 26/19	-3,4%	-0,8%	-15,6%	-6,3%	-12,0%	1,8%	-6,6%	-8,8%
Δ(%) 26/25	-1,8%	2,5%	7,0%	-2,0%	18,4%	0,2%	-2,3%	20,5%



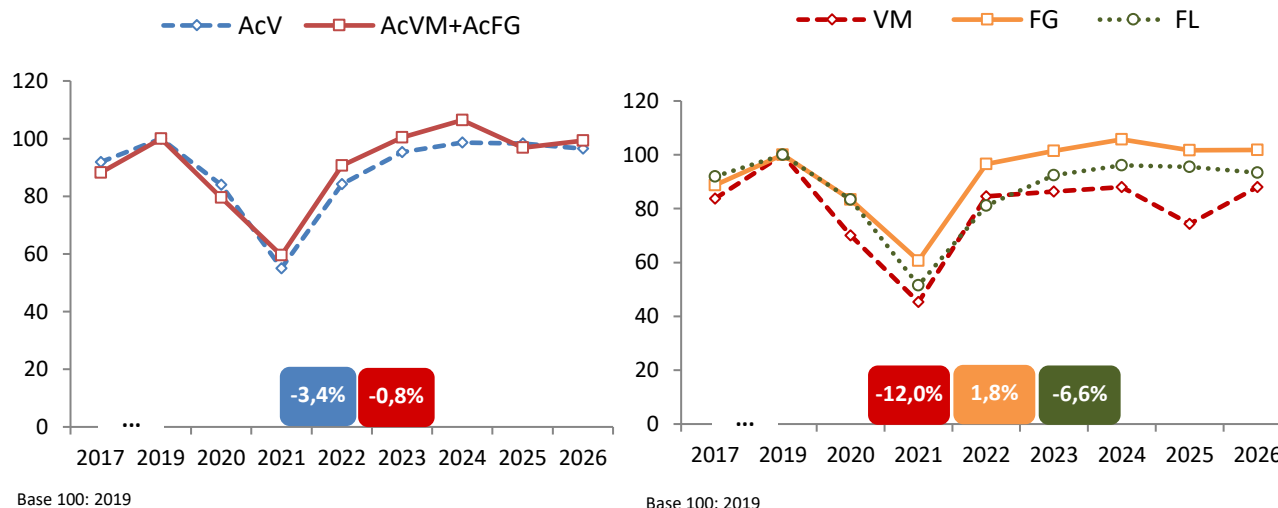
Comparativamente a 2019 (ano de referência para a análise da evolução na década, conforme estabelecido pela Comissão Europeia), registou-se uma redução na sinistralidade, refletida em diminuições nas vítimas totais (-6,3%), incluindo nas vítimas mortais (-12,0%) e nos feridos leves (-6,6%), bem como no número de acidentes (-3,4%) e no IGR (-8,8%). No entanto, verificou-se um aumento nos feridos graves (+1,8%).

Comparativamente com o primeiro trimestre de 2025, observaram-se decréscimos nos acidentes com vítimas (-1,8%) e nos feridos leves (-2,3%). Em contrapartida, registaram-se aumentos nas vítimas mortais (+18,4%), nos feridos graves (+0,2%) e no IGR (+20,5%).

Salienta-se que, comparativamente ao mesmo período de 2025, e nos termos das informações atualmente disponibilizadas pelo IMT³ relativas à Rede Nacional de Autoestradas, observou-se um aumento na circulação rodoviária de janeiro a março de 2026, de 3,4% em janeiro, 1,1% em fevereiro e 6,1% em março, o que corresponde a um incremento do risco de acidentes.

Paralelamente, a Direção-Geral de Energia e Geologia⁴ apontou um aumento de 7,1% no consumo de combustível rodoviário no primeiro trimestre. Importa salientar, no entanto, o aumento significativo no número de veículos 100% elétricos e híbridos em Portugal. No primeiro trimestre de 2026, assistiu-se a um aumento de 27,6% de veículos 100% elétricos matriculados, face ao trimestre homólogo do ano anterior⁵.

Gráfico 1. Evolução dos acidentes e vítimas no Continente, 2017 e 2019 a 2026



³ Relatório de Tráfego na RNA - 1º Trimestre de 2026 - IMT

⁴ Vendas mensais de derivados de petróleo - DGEG

⁵ Vendas veículos elétricos 1º trimestre de 2026: www.uve.pt/page/vendas-ve-03-2026/

3. SINISTRALIDADE EM PORTUGAL, POR TEMAS

3.1. Sinistralidade em Portugal por mês

No primeiro trimestre de 2026, o mês de março foi o que registou o maior número de acidentes (3.011), verificando-se um agravamento face a igual mês de 2025 (+3,6%) e um ligeiro aumento em comparação com 2019 (+0,4%).

Quadro 4. Sinistralidade em Portugal por mês, 2019, 2025 e 2026

Mês	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026
Janeiro	2 953	2 844	2 723	48	36	51	171	164	163	3 519	3 336	3 130
Fevereiro	2 470	2 524	2 431	38	30	17	149	183	171	2 938	2 931	2 821
Março	2 998	2 907	3 011	34	25	37	213	186	225	3 604	3 377	3 514
Total	8 421	8 275	8 165	120	91	105	533	533	559	10 061	9 644	9 465

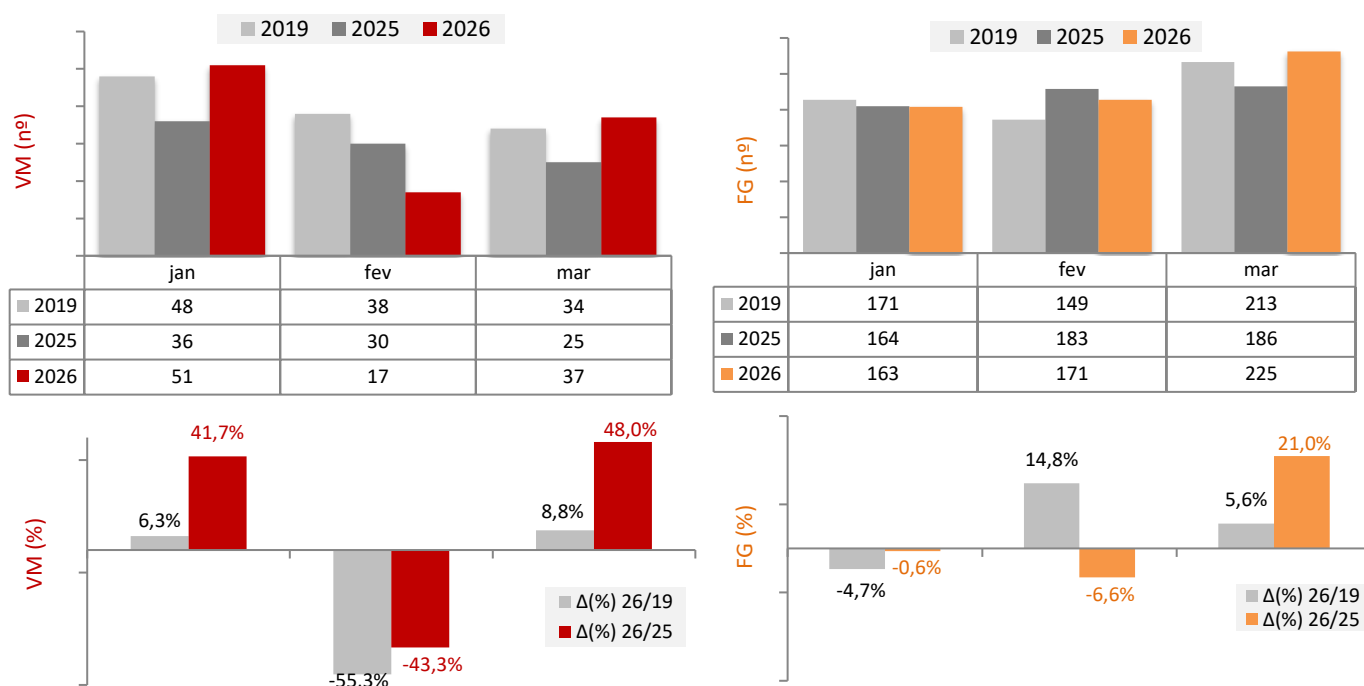
No que se refere às vítimas mortais, o pico do trimestre verificou-se em janeiro (51 VM), verificando-se 37 óbitos em março e 17 em fevereiro. Por outro lado, nos feridos graves constatou-se uma tendência crescente de mês para mês: 163 em janeiro, 171 em fevereiro e 225 em março.

Quadro 5. Sinistralidade em Portugal por mês, taxas de variação 2026/2019 e 2026/2025

Mês	AcV		VM		FG		FL	
	Δ (%)							
	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25
Janeiro	-7,8%	-4,3%	6,3%	41,7%	-4,7%	-0,6%	-11,1%	-6,2%
Fevereiro	-1,6%	-3,7%	-55,3%	-43,3%	14,8%	-6,6%	-4,0%	-3,8%
Março	0,4%	3,6%	8,8%	48,0%	5,6%	21,0%	-2,5%	4,1%
Total	-3,0%	-1,3%	-12,5%	15,4%	4,9%	4,9%	-5,9%	-1,9%

No detalhe mensal, janeiro iniciou o ano com uma redução geral nos acidentes e feridos, mas com um disparo expressivo nas vítimas mortais face a 2025 (+41,7%) e, mesmo em relação a 2019 (+6,3%). Em fevereiro, observou-se uma inversão assinalável, marcada por uma forte redução da mortalidade (-43,3% vs. 2025 e -55,3% vs. 2019). Por fim, março evidenciou agravamento em todos os indicadores, registando subidas homólogas face a 2025 nos acidentes (+3,6%), feridos graves (+21,0%) e, sobretudo, nas vítimas mortais (+48,0%).

Gráfico 2. Vítimas mortais e feridos graves em Portugal por mês, 2019, 2025 e 2026



3.2. Sinistralidade em Portugal por dia da semana

No primeiro trimestre de 2026, a 6.ª feira foi o dia da semana com o maior número de acidentes (1.261), representando 15,4% do total semanal. Os restantes dias apresentaram proporções que variaram entre os 12,8% na 4.ª feira e os 14,8% na 5.ª feira. O sábado registou a proporção mais elevada de vítimas mortais (30 VM; 28,6%) e de feridos graves (112 FG; 20,0%) – um patamar praticamente idêntico ao registado no domingo, que contabilizou 111 feridos graves (19,9%). Confirma-se, assim, o fim de semana como o período de maior gravidade na sinistralidade rodoviária, diferenciando-se de forma assinalável dos restantes dias da semana.

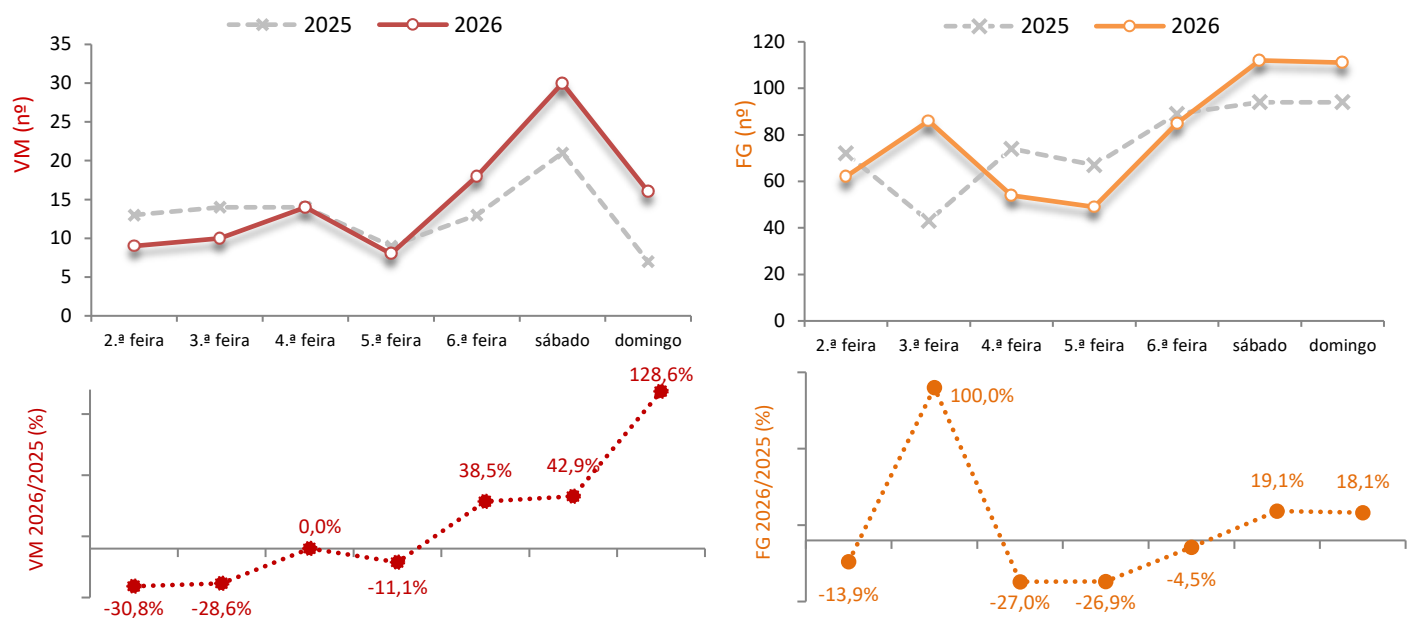
Quadro 6. Sinistralidade em Portugal por dia da semana, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
2.ª feira	1 233	1 174	-4,8%	13	9	-30,8%	72	62	-13,9%	1 428	1 351	-5,4%
3.ª feira	1 095	1 179	7,7%	14	10	-28,6%	43	86	100,0%	1 272	1 347	5,9%
4.ª feira	1 253	1 048	-16,4%	14	14	0,0%	74	54	-27,0%	1 444	1 191	-17,5%
5.ª feira	1 240	1 210	-2,4%	9	8	-11,1%	67	49	-26,9%	1 425	1 421	-0,3%
6.ª feira	1 309	1 261	-3,7%	13	18	38,5%	89	85	-4,5%	1 508	1 456	-3,4%
Sábado	1 131	1 142	1,0%	21	30	42,9%	94	112	19,1%	1 319	1 354	2,7%
Domingo	1 014	1 151	13,5%	7	16	128,6%	94	111	18,1%	1 248	1 345	7,8%
Total	8 275	8 165	-1,3%	91	105	15,4%	533	559	4,9%	9 644	9 465	-1,9%



Em comparação com 2025, a ocorrência de acidentes teve o maior crescimento ao domingo (+13,5%) e à 3.ª feira (+7,7%). Os maiores aumentos de vítimas mortais registaram-se ao domingo (+9 VM; +128,6%), no sábado (+9 VM; +42,9%) e à 6.ª feira (+5 VM; +38,5%). Nos feridos graves, destacaram-se os crescimentos à 3.ª feira (+100,0%), ao sábado (+19,1%) e ao domingo (+18,1%).

Gráfico 3. Vítimas mortais e feridos graves em Portugal por dia da semana, jan-mar 2026 vs. 2025



3.3. Sinistralidade em Portugal por período horário

Quanto à distribuição da sinistralidade por período horário, verificou-se que o intervalo entre as 15h e as 18h concentrou o maior volume de acidentes (1.793; 22,0%) e de feridos leves (2.132; 22,5%). No entanto, a gravidade atingiu o seu pico no período seguinte, entre as 18h e as 21h, que registou as maiores proporções de feridos graves (141 FG; 25,2%) e de vítimas mortais (26 VM; 24,8%).

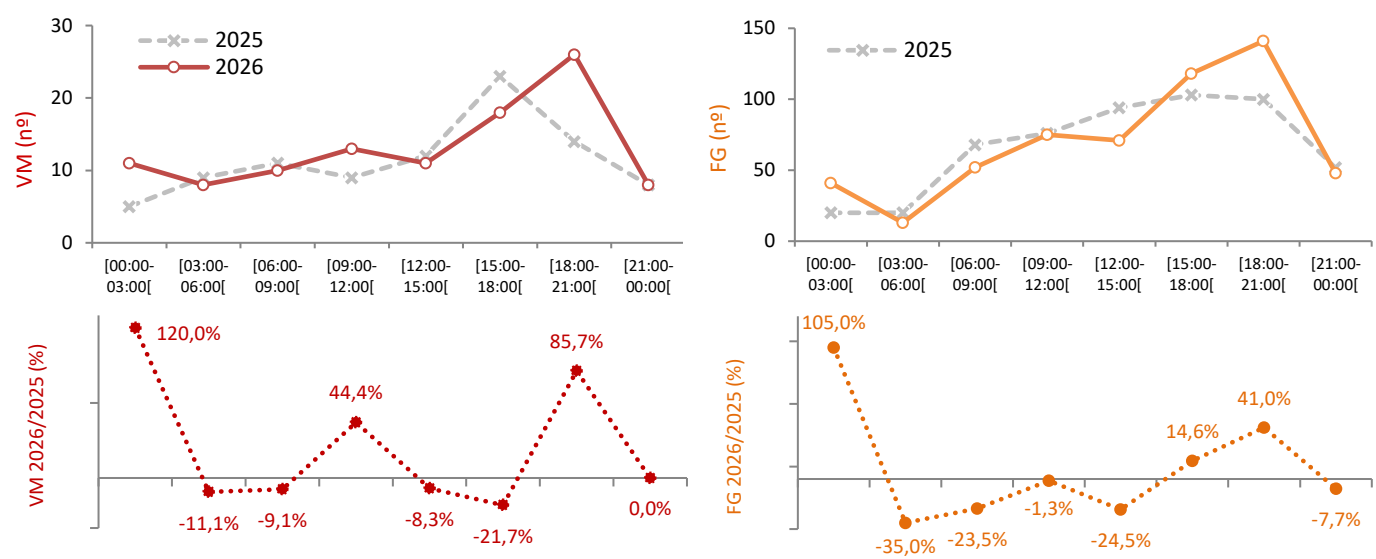
Quadro 7. Sinistralidade em Portugal por período horário, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
[00:00-03:00[	249	272	9,2%	5	11	120,0%	20	41	105,0%	283	299	5,7%
[03:00-06:00[	171	159	-7,0%	9	8	-11,1%	20	13	-35,0%	203	171	-15,8%
[06:00-09:00[	1 014	993	-2,1%	11	10	-9,1%	68	52	-23,5%	1 176	1 157	-1,6%
[09:00-12:00[	1 336	1 336	0,0%	9	13	44,4%	76	75	-1,3%	1 525	1 557	2,1%
[12:00-15:00[	1 591	1 429	-10,2%	12	11	-8,3%	94	71	-24,5%	1 885	1 656	-12,1%
[15:00-18:00[	1 743	1 793	2,9%	23	18	-21,7%	103	118	14,6%	2 072	2 132	2,9%
[18:00-21:00[	1 543	1 622	5,1%	14	26	85,7%	100	141	41,0%	1 780	1 829	2,8%
[21:00-00:00[	628	561	-10,7%	8	8	0,0%	52	48	-7,7%	720	664	-7,8%
Total	8 275	8 165	-1,3%	91	105	15,4%	533	559	4,9%	9 644	9 465	-1,9%



Em comparação com o ano anterior, os aumentos mais significativos nas vítimas mortais e nos feridos graves registaram-se na madrugada, no intervalo das 00h às 03h, com crescimentos de 120,0% e 105,0%, respetivamente (destacando-se ainda o forte agravamento entre as 18h e as 21h de 85,7% e 41,0%, pela mesma ordem). Pelo contrário, o maior decréscimo absoluto de vítimas mortais sucedeu no período das 15h às 18h (-5 VM; -21,7%), enquanto a maior redução de feridos graves ocorreu entre as 12h e as 15h (-23 FG; -24,5%).

Gráfico 4. Vítimas mortais e feridos graves em Portugal por período horário, jan-mar 2026 vs. 2025



3.4. Sinistralidade em Portugal por fatores atmosféricos

No que respeita às condições atmosféricas nos três primeiros meses de 2026, verificou-se que a maioria dos acidentes (67,4%), das vítimas mortais (66,7%), dos feridos graves (75,8%) e dos feridos leves (66,8%) ocorreu com bom tempo.

Quadro 8. Sinistralidade em Portugal por fatores atmosféricos, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL		
	2025	2026	$\Delta(\%)$ 26/25	2025	2026	$\Delta(\%)$ 26/25	2025	2026	$\Delta(\%)$ 26/25	2025	2026	$\Delta(\%)$ 26/25
Bom tempo	5 960	5 507	-7,6%	73	70	-4,1%	384	424	10,4%	6 851	6 324	-7,7%
Chuva	2 218	2 534	14,2%	17	32	88,2%	138	131	-5,1%	2 659	2 986	12,3%
Nevoeiro	59	48	-18,6%	1	1	0,0%	6	1	-83,3%	84	56	-33,3%
Vento	27	27	0,0%	0	2	-	5	1	-80,0%	26	25	-3,8%
Neve	2	17	750,0%	0	0	-	0	0	-	3	24	700,0%
Granizo	6	24	300,0%	0	0	-	0	1	-	18	41	127,8%
n.d.	3	8	166,7%	0	0	-	0	1	-	3	9	200,0%
Total	8 275	8 165	-1,3%	91	105	15,4%	533	559	4,9%	9 644	9 465	-1,9%

n.d. - não definido



O segundo fator atmosférico mais relevante, a chuva, foi registado em 31,0% dos acidentes, representando uma subida de 14,2% em relação ao período homólogo de 2025, cujo crescimento se refletiu também na variação do número de vítimas mortais (+15 VM; +88,2%) e de feridos leves (+327 FL; +12,3%).

Registam-se ainda oscilações percentuais extremas em cenários residuais como o nevoeiro (-83,3% nos feridos graves), a neve (+750,0% de acidentes e +700,0% de feridos leves), o granizo (+300,0% nos acidentes e +127,8% nos feridos leves) – variações que, devido ao reduzido número absoluto de casos registados, devem ser analisadas com particular cautela.

3.5. Sinistralidade em Portugal por natureza do acidente

No primeiro trimestre de 2026, as colisões prevaleceram como a tipologia mais frequente em matéria de acidentes (4.345; 53,2%), de feridos graves (269; 48,1%) e de feridos leves (5.487; 58,0%). Os despistes, representando 32,1% dos acidentes, constituíram a natureza mais letal, sendo responsáveis pela maior proporção das vítimas mortais (45,7%; 48 óbitos). Os atropelamentos somaram 1.196 acidentes (14,6%), concentrando 15,2% dos óbitos (16) e 15,7% dos feridos graves (88).

Quadro 9. Sinistralidade em Portugal por natureza, 2019, 2025 e 2026

	AcV			VM			FG			FL			IGR		
	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026
Janeiro-março															
Atropelamento	1 448	1 221	1 196	22	9	16	141	83	88	1 405	1 214	1 181	1,52	0,74	1,34
Colisão	4 484	4 382	4 345	49	47	41	215	254	269	5 940	5 488	5 487	1,09	1,07	0,94
Despiste	2 489	2 672	2 624	49	35	48	177	196	202	2 716	2 942	2 797	1,97	1,31	1,83
Total	8 421	8 275	8 165	120	91	105	533	533	559	10 061	9 644	9 465	1,43	1,10	1,29

Nos atropelamentos, verificaram-se reduções generalizadas em relação a 2019 em todas as variáveis analisadas, com destaque para a diminuição de 27,3% nas vítimas mortais e de 37,6% nos feridos graves. Contudo, em comparação com 2025, registou-se um significativo aumento de 77,8% (+7 VM) nas vítimas mortais, a par de uma subida de 6,0% nos feridos graves, apesar da ligeira quebra no número de acidentes (-2,0%).

Quadro 10. Sinistralidade em Portugal por natureza, taxas de variação 2026/2019 e 2026/2025

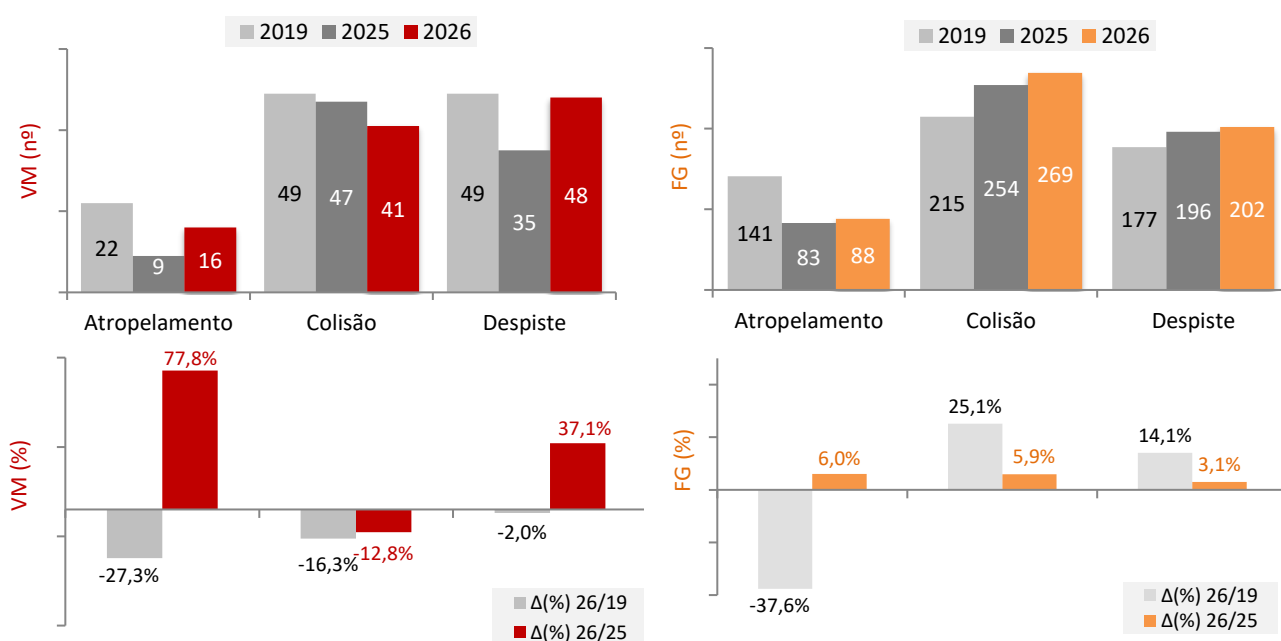
Janeiro-março	AcV		VM		FG		FL		IGR	
	Δ (%)									
	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25
Atropelamento	-17,4%	-2,0%	-27,3%	77,8%	-37,6%	6,0%	-15,9%	-2,7%	-11,9%	81,5%
Colisão	-3,1%	-0,8%	-16,3%	-12,8%	25,1%	5,9%	-7,6%	0,0%	-13,6%	-12,0%
Despiste	5,4%	-1,8%	-2,0%	37,1%	14,1%	3,1%	3,0%	-4,9%	-7,1%	39,7%
Total	-3,0%	-1,3%	-12,5%	15,4%	4,9%	4,9%	-5,9%	-1,9%	-9,8%	16,9%

Em comparação com 2019, as colisões apresentaram descidas nos acidentes (-3,1%), nas vítimas mortais (-16,3%) e nos feridos leves (-7,6%), mas um aumento expressivo de 25,1% nos feridos graves. Por sua vez, os despistes registaram subidas em quase todos os indicadores face ao ano de referência pré-pandemia, nomeadamente nos acidentes (+5,4%), feridos graves (+14,1%) e feridos leves (+3,0%), mantendo as vítimas mortais em valores semelhantes (2019= 49 e 2026= 48; -2,0%).

Face ao período homólogo de 2025, as colisões registaram uma evolução favorável na gravidade, com uma redução de 12,8% nas vítimas mortais, apesar da subida de 5,9% nos feridos graves. Em sentido inverso, os despistes apresentaram um forte agravamento da mortalidade (+37,1%), acompanhado de aumento nos feridos graves (+3,1%).

Em consequência destas variações, o Índice de Gravidade (IGR) das colisões registou uma melhoria de 12,0% em 2026. Em contrapartida, observou-se uma forte subida no IGR dos atropelamentos (+81,5%) e dos despistes (+39,7%), contribuindo para um aumento global de 16,9% no índice de gravidade do país.

Gráfico 5. Vítimas mortais e feridos graves em Portugal por natureza, jan-mar 2019, 2025 e 2026



3.6. Sinistralidade em Portugal por localização

No primeiro trimestre de 2026, a sinistralidade dentro das localidades correspondeu a 79,4% dos acidentes (6.479 AcV), 63,8% das vítimas mortais (67 VM), 70,1% dos feridos graves (392 FG) e 77,2% dos feridos leves (7.307 FL).

Em comparação com o período homólogo de 2025, observou-se um forte agravamento das ocorrências dentro das localidades, com aumentos expressivos de 34,0% nas vítimas mortais e de 16,3% nos feridos graves, apesar de o volume de acidentes ter registado uma subida ligeira (+1,5%).

Pelo contrário, fora das localidades, verificaram-se reduções em todos os indicadores, designadamente nos acidentes (-10,8%), nas vítimas mortais (-7,3%), nos feridos graves (-14,8%) e nos feridos leves (-



10,8%).

Quadro 11. Sinistralidade em Portugal por localização, 2019, 2025 e 2026

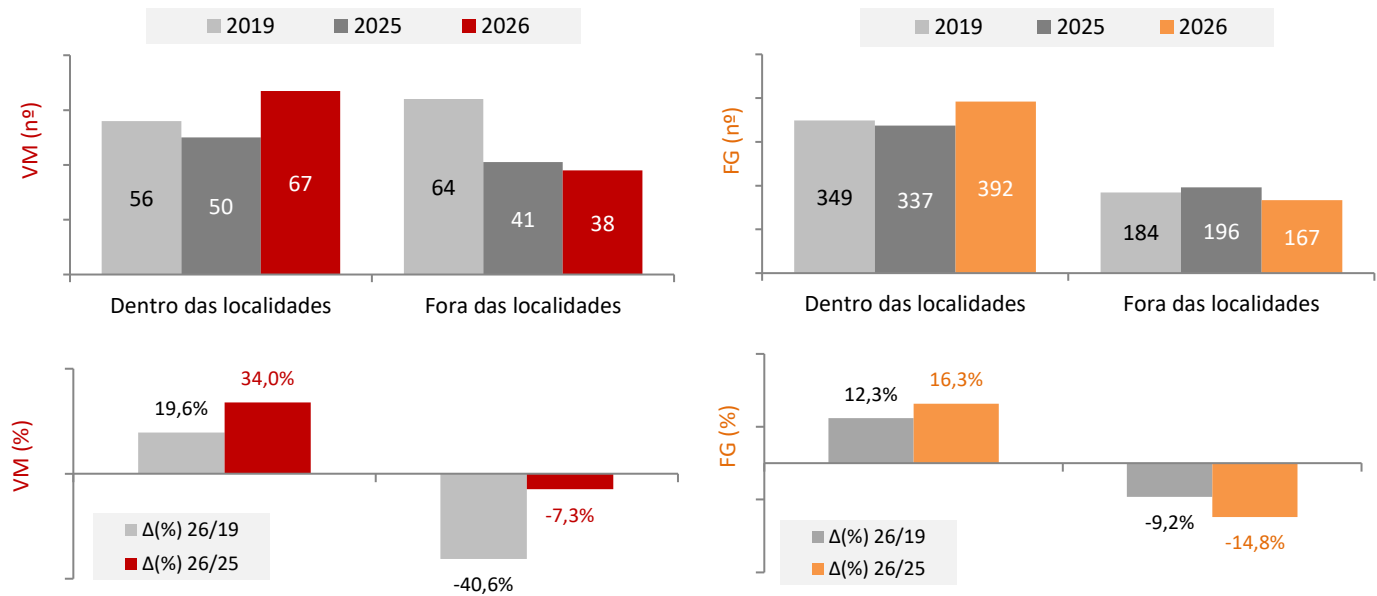
	AcV			VM			FG			FL			IGR		
	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026
Janeiro-março															
Dentro das localidades	6 816	6 385	6 479	56	50	67	349	337	392	8 004	7 226	7 307	0,82	0,78	1,03
Fora das localidades	1 605	1 890	1 686	64	41	38	184	196	167	2 057	2 418	2 158	3,99	2,17	2,25
Total	8 421	8 275	8 165	120	91	105	533	533	559	10 061	9 644	9 465	1,43	1,10	1,29

Na comparação com o ano de referência pré-pandemia (2019), enquanto dentro das localidades sobressaíram as subidas nas vítimas mortais (+19,6%) e nos feridos graves (+12,3%), fora das localidades registou-se uma dinâmica oposta, com uma diminuição assinalável de 40,6% nas vítimas mortais e de 9,2% nos feridos graves.

Quadro 12. Sinistralidade em Portugal por localização, taxas de variação 2026/2019 e 2026/2025

Janeiro-março	AcV		VM		FG		FL		IGR	
	Δ (%)									
	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25
Dentro das localidades	-4,9%	1,5%	19,6%	34,0%	12,3%	16,3%	-8,7%	1,1%	25,9%	32,1%
Fora das localidades	5,0%	-10,8%	-40,6%	-7,3%	-9,2%	-14,8%	4,9%	-10,8%	-43,5%	3,9%
Total	-3,0%	-1,3%	-12,5%	15,4%	4,9%	4,9%	-5,9%	-1,9%	-9,8%	16,9%

Gráfico 6. Vítimas mortais e feridos graves em Portugal por localização, jan-mar 2019, 2025 e 2026





Em consequência destas variações, o Índice de Gravidade (IGR) dentro das localidades registou um agravamento de 32,1%, passando de 0,78 em 2025 para 1,03 em 2026 (valor superior ao de 2019, que se fixou em 0,82). Fora das localidades, o IGR situou-se em 2,25, registando uma subida ligeira de 3,9% face a 2025, mas evidenciando um expressivo desagravamento de 43,5% em relação a 2019 (3,99).

3.7. Sinistralidade em Portugal por tipo de via

No primeiro trimestre de 2026, os arruamentos continuaram a concentrar a maioria da sinistralidade, representando 62,5% dos acidentes (5.103), 37,1% das vítimas mortais (39 óbitos) e 48,7% dos feridos graves (272). Em comparação com o período homólogo de 2025, registaram uma ligeira descida nos acidentes (-1,7%) e nos feridos leves (-2,6%), mas aumentos nas vítimas mortais (+5,4%) e nos feridos graves (+14,8%).

As estradas nacionais (EN) mantiveram-se como a segunda via mais afetada, absorvendo 18,5% dos acidentes (1.512 AcV) e 29,5% da mortalidade (31 VM), refletindo um aumento de 24,0% face ao comparativo homólogo de 2025, pese embora a redução observada no número de acidentes (-3,4%).

As autoestradas (AE) representaram 7,0% dos acidentes (568 AcV), destacando-se pela elevada variação da mortalidade face a 2019 (+266,7%, subindo de 3 para 11 óbitos) e de 61,5% nos feridos graves (de 26 para 42 casos). Este agravamento de longo prazo refletiu-se num salto de +231,8% no seu Índice de Gravidade em relação ao período pré-pandemia, com os dados de 2026 a mostrarem uma evolução praticamente alinhada com o ano anterior (+2 óbitos e +3 feridos graves face a 2025).

Quadro 13. Sinistralidade em Portugal por tipo de via, 2019, 2025 e 2026

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL			IGR		
	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026
AE	514	555	568	3	9	11	26	39	42	604	788	779	0,58	1,62	1,94
Arruamento	4 456	5 189	5 103	59	37	39	256	237	272	5 308	5 781	5 631	1,32	0,71	0,76
EM	491	219	223	13	3	1	55	35	26	583	257	264	2,65	1,37	0,45
EN	2 024	1 566	1 512	22	25	31	126	150	145	2 445	1 926	1 867	1,09	1,60	2,05
ER	138	112	77	5	3	1	10	13	9	166	144	92	3,62	2,68	1,30
IC	223	199	228	2	5	11	16	15	19	263	249	299	0,90	2,51	4,82
IP	60	54	57	4	2	0	4	5	4	69	66	67	6,67	3,70	0,00
Outras*	515	381	397	12	7	11	40	39	42	623	433	466	2,33	1,84	2,77
Total	8 421	8 275	8 165	120	91	105	533	533	559	10 061	9 644	9 465	1,43	1,10	1,29

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

Também os itinerários complementares (IC) se destacaram pelo agravamento acentuado do trimestre: as vítimas mortais mais do que duplicaram (+120,0%; de 5 para 11 óbitos) e os feridos graves subiram 26,7%, elevando o seu IGR para 4,82, o valor mais alto da tipologia viária.

Em sentido oposto, as estradas municipais e regionais registaram reduções expressivas de 66,7% na mortalidade face a 2025, enquanto os itinerários principais (IP) não registaram qualquer óbito no período.

Quadro 14. Sinistralidade em Portugal por tipo de via, taxas de variação 2026/2019 e 2026/2025

Janeiro-março	AcV		VM		FG		FL		IGR	
	Δ (%)									
	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25
AE	10,5%	2,3%	266,7%	22,2%	61,5%	7,7%	29,0%	-1,1%	231,8%	19,4%
Arruamento	14,5%	-1,7%	-33,9%	5,4%	6,3%	14,8%	6,1%	-2,6%	-42,3%	7,2%
EM	-54,6%	1,8%	-92,3%	-66,7%	-52,7%	-25,7%	-54,7%	2,7%	-83,1%	-67,3%
EN	-25,3%	-3,4%	40,9%	24,0%	15,1%	-3,3%	-23,6%	-3,1%	88,6%	28,4%
ER	-44,2%	-31,3%	-80,0%	-66,7%	-10,0%	-30,8%	-44,6%	-36,1%	-64,2%	-51,5%
IC	2,2%	14,6%	450,0%	120,0%	18,8%	26,7%	13,7%	20,1%	437,9%	92,0%
IP	-5,0%	5,6%	-100,0%	-100,0%	0,0%	-20,0%	-2,9%	1,5%	-100,0%	-100,0%
Outras*	-22,9%	4,2%	-8,3%	57,1%	5,0%	7,7%	-25,2%	7,6%	18,9%	50,8%
Total	-3,0%	-1,3%	-12,5%	15,4%	4,9%	4,9%	-5,9%	-1,9%	-9,8%	16,9%

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

Analisando a evolução da sinistralidade mais grave em termos agregados (VM+FG) por tipo de via, o aumento absoluto mais expressivo registou-se nos arruamentos (+37 vítimas; +13,5%, de 274 para 311) e nos itinerários complementares (+10 vítimas; +50,0%, de 20 para 30). Em sentido oposto, obtiveram-se reduções nas estradas municipais (-11 vítimas; -28,9%) e regionais (-6 vítimas; -37,5%), registando os itinerários principais uma diminuição de 3 vítimas (de 7 para 4; -42,9%), uma variação percentual expressiva mas condicionada pelo reduzido volume de casos. As estradas nacionais mantiveram-se praticamente inalteradas (+1 vítima; +0,6%).

Gráfico 7. AcV e VM+FG em Portugal por tipo de via, variação (%), jan-mar 2026 vs. 2025



3.8. Sinistralidade em Portugal por distrito e região autónoma

No primeiro trimestre de 2026, face ao período homólogo de 2025, verificou-se um aumento no número de acidentes com vítimas em 11 dos 18 distritos do Continente e na R.A. da Madeira, destacando-se os maiores crescimentos percentuais em Faro (+21,1%), Vila Real (+18,3%) e na R.A. da Madeira (+17,2%). Em sentido oposto, as descidas mais expressivas no volume de acidentes ocorreram em Portalegre (-22,9%), Évora (-15,5%) e Porto (-10,8%).

No que diz respeito às vítimas mortais, registaram-se aumentos em 7 distritos do Continente, com o maior incremento em valor absoluto verificado no distrito de Leiria (+9 VM; passando de 4 para 13), seguido de Viseu (+4 VM; de 1 para 5), bem como de Coimbra, Portalegre e Santarém (+3 VM cada; subindo para 7, 4 e 12 óbitos, respetivamente). Quanto às reduções, destacam-se o Porto (-3 VM; de 16 para 13) e Setúbal (-2 VM; de 7 para 5), registando-se ainda menos 1 óbito em Castelo Branco, Viana do Castelo, Vila Real e em ambas as Regiões Autónomas (Açores e Madeira). Em termos absolutos, os distritos de Leiria e Porto lideraram a mortalidade no país (13 registos cada), seguidos por Santarém (12 VM), Lisboa (11 VM) e Aveiro (10 VM).

Quadro 15. Sinistralidade em Portugal por distrito e região autónoma, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	AcV			VM			FG			FL		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
Aveiro	640	577	-9,8%	9	10	11,1%	25	36	44,0%	746	640	-14,2%
Beja	99	100	1,0%	2	3	50,0%	21	15	-28,6%	120	116	-3,3%
Braga	734	751	2,3%	8	8	0,0%	40	36	-10,0%	855	882	3,2%
Bragança	79	81	2,5%	1	1	0,0%	12	13	8,3%	85	86	1,2%
C. Branco	114	126	10,5%	2	1	-50,0%	13	16	23,1%	138	136	-1,4%
Coimbra	363	364	0,3%	4	7	75,0%	11	25	127,3%	431	442	2,6%
Évora	103	87	-15,5%	2	2	0,0%	21	15	-28,6%	126	91	-27,8%
Faro	394	477	21,1%	3	3	0,0%	29	36	24,1%	437	523	19,7%
Guarda	86	89	3,5%	1	1	0,0%	6	7	16,7%	105	113	7,6%
Leiria	389	407	4,6%	4	13	225,0%	32	42	31,3%	448	469	4,7%
Lisboa	1 851	1 841	-0,5%	11	11	0,0%	92	70	-23,9%	2 152	2 135	-0,8%
Portalegre	83	64	-22,9%	1	4	300,0%	19	14	-26,3%	88	72	-18,2%
Porto	1 421	1 267	-10,8%	16	13	-18,8%	40	46	15,0%	1 640	1 484	-9,5%
Santarém	387	358	-7,5%	9	12	33,3%	49	42	-14,3%	465	418	-10,1%
Setúbal	600	536	-10,7%	7	5	-28,6%	47	32	-31,9%	699	633	-9,4%
V. Castelo	169	183	8,3%	3	2	-33,3%	8	13	62,5%	202	218	7,9%
Vila Real	131	155	18,3%	3	2	-33,3%	14	13	-7,1%	164	178	8,5%
Viseu	269	309	14,9%	1	5	400,0%	18	27	50,0%	318	374	17,6%
R.A. Açores	131	121	-7,6%	2	1	-50,0%	19	35	84,2%	162	136	-16,0%
R.A. Madeira	232	272	17,2%	2	1	-50,0%	17	26	52,9%	263	319	21,3%
Total	8 275	8 165	-1,3%	91	105	15,4%	533	559	4,9%	9 644	9 465	-1,9%

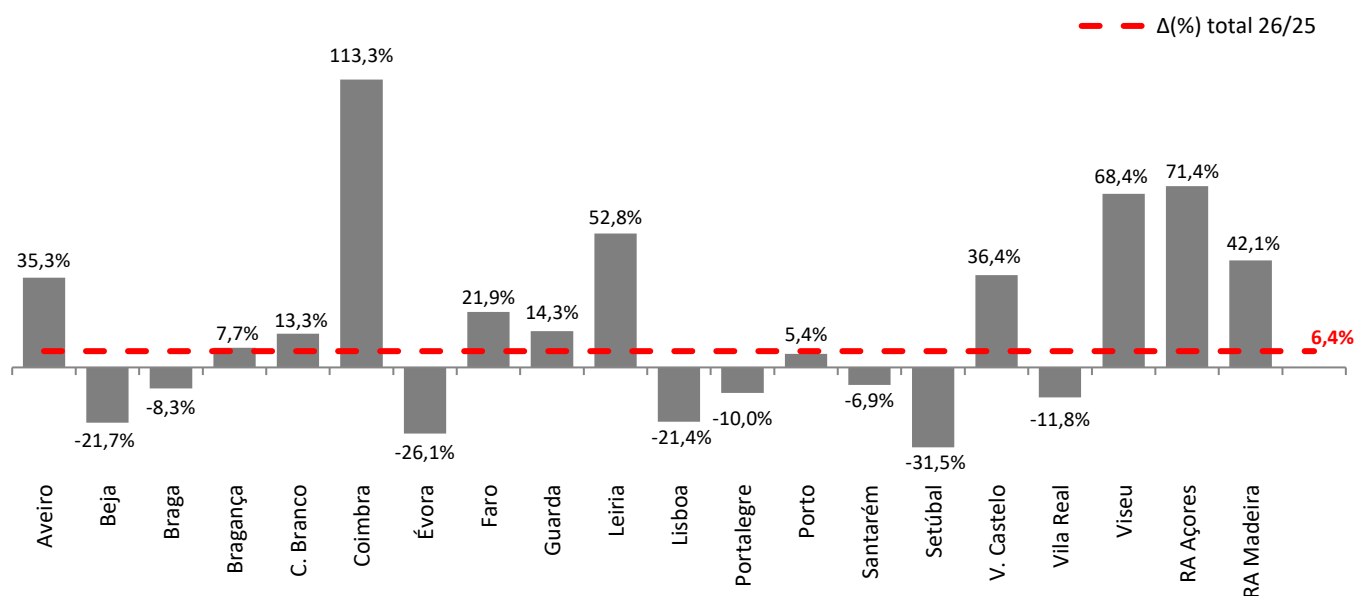
Os feridos graves aumentaram em 10 dos 18 distritos do Continente (Aveiro, Bragança, Castelo Branco,



Coimbra, Faro, Guarda, Leiria, Porto, Viana do Castelo e Viseu) e em ambas as Regiões Autónomas. As subidas em valor absoluto mais significativas registaram-se na R.A. dos Açores (+16 FG; de 19 para 35), em Coimbra (+14 FG; de 11 para 25), em Aveiro (+11 FG; de 25 para 36), em Leiria (+10 FG; de 32 para 42), na R.A. da Madeira (+9 FG; de 17 para 26) e em Viseu (+9 FG; de 18 para 27). Em sentido oposto, as maiores reduções absolutas observaram-se em Lisboa (-22 FG; de 92 para 70), Setúbal (-15 FG; de 47 para 32), Santarém (-7 FG; de 49 para 42), Évora (-6 FG; de 21 para 15) e Beja (-6 FG; de 21 para 15). Em termos totais, o distrito de Lisboa concentrou o maior número de feridos graves (70 FG), seguido do Porto (46 FG), Leiria (42 FG) e Santarém (42 FG).

Considerando a sinistralidade mais grave em termos agregados (VM+FG), verificaram-se os aumentos absolutos mais acentuados nos distritos de Leiria (+19; +52,8%, de 36 para 55), Coimbra (+17; +113,3%, de 15 para 32), na R.A. dos Açores (+15; +71,4%, de 21 para 36), em Viseu (+13; +68,4%, de 19 para 32) e em Aveiro (+12; +35,3%, de 34 para 46). Por outro lado, os maiores desagregamentos absolutos ocorreram em Lisboa (-22; -21,4%, de 103 para 81), Setúbal (-17; -31,5%, de 54 para 37), Évora (-6; -26,1%, de 23 para 17) e Beja (-5; -21,7%, de 23 para 18).

Gráfico 8. Taxa de variação homóloga (%) de VM + FG, total e por distrito e R.A., jan-mar 2026 vs. 2025



3.9. Sinistralidade em Portugal por categoria de utilizador

Em termos de vítimas mortais, o primeiro trimestre de 2026 registou um agravamento transversal em todas as categorias de utilizador face ao período homólogo de 2025. Destaca-se o acentuado aumento da mortalidade nos peões (de 9 para 15 óbitos; +66,7%), seguido das subidas nos condutores (de 69 para 74; +7,2%) e nos passageiros (de 13 para 16; +23,1%). Contudo, na perspetiva de longo prazo, quando comparado com o ano de 2019, todas as categorias mantêm reduções na mortalidade, sobressaindo a descida de 34,8% nos peões (-8 VM).

Quadro 16. Sinistralidade em Portugal por categoria de utilizador, 2019, 2025 e 2026

Janeiro-março	VM			FG			FL		
	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026
Condutores	80	69	74	310	347	362	6 372	6 575	6 371
Passageiros	17	13	16	77	97	107	2 308	1 861	1 943
Peões	23	9	15	146	89	90	1 381	1 208	1 151
Total	120	91	105	533	533	559	10 061	9 644	9 465

No que se refere aos feridos graves, verificou-se igualmente um aumento generalizado face a 2025, com particular incidência nos passageiros (+10,3%; subindo de 97 para 107) e nos condutores (+4,3%; de 347 para 362), enquanto os peões registaram uma subida marginal (+1,1%; de 89 para 90). Comparativamente a 2019, a evolução revelou uma dinâmica distinta: os feridos graves aumentaram substancialmente entre os passageiros (+39,0%) e condutores (+16,8%), mas registaram uma forte diminuição no caso dos peões (-38,4%).

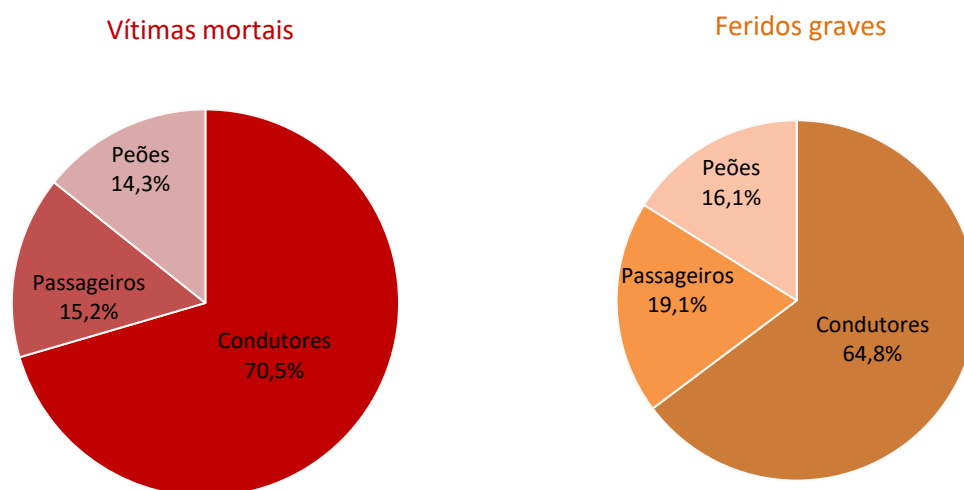
Quanto aos feridos leves, observaram-se decréscimos face a 2025 nos condutores (-3,1%) e nos peões (-4,7%), contrastando com o aumento verificado nos passageiros (+4,4%). Face a 2019, a variação foi nula nos condutores (0,0%), mas revelou reduções expressivas nos passageiros e peões (-15,8% e -16,7%, respetivamente).

Quadro 17. Sinistralidade em Portugal por categoria de utilizador, taxas de variação 2026/2019 e 2026/2025

Janeiro-março	VM		FG		FL	
	Δ (%)					
	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25
Condutores	-7,5%	7,2%	16,8%	4,3%	0,0%	-3,1%
Passageiros	-5,9%	23,1%	39,0%	10,3%	-15,8%	4,4%
Peões	-34,8%	66,7%	-38,4%	1,1%	-16,7%	-4,7%
Total	-12,5%	15,4%	4,9%	4,9%	-5,9%	-1,9%

Analisando a distribuição do total de vítimas mortais em 2026, constata-se que a grande maioria (70,5%) eram condutores, um valor que, no entanto, reflete uma descida de representatividade face aos 75,8% registados no primeiro trimestre de 2025. Por sua vez, 15,2% dos óbitos corresponderam a passageiros e 14,3% a peões (marcando, nestes últimos, um forte aumento de proporção face aos 9,9% do ano anterior). No caso dos feridos graves, a distribuição foi de 64,8% para condutores, 19,1% para passageiros e 16,1% para peões.

Gráfico 9. Repartição de VM e FG por categoria de utilizador, jan-mar 2026



3.10. Sinistralidade em Portugal por categoria de veículo interveniente

Em relação à categoria dos veículos intervenientes nos acidentes com vítimas (13.307 veículos), a representatividade dos veículos ligeiros situou-se em 73,8% do total (9.814 veículos), registando uma ligeira diminuição de 0,3 p.p. face a 2025 (onde era de 74,1%) e uma descida de 2,8 p.p. relativamente a 2019 (76,6%).

Os motociclos mantiveram-se como a segunda categoria mais expressiva, representando 14,3% do total de veículos envolvidos (1.899), o que revelou um crescimento na sua quota face aos 13,9% de 2025 e aos 11,5% registados em 2019 (+2,8 p.p.).

Quadro 18. Veículos intervenientes em acidentes com vítimas em Portugal por categoria de veículo, 2019, 2025 e 2026

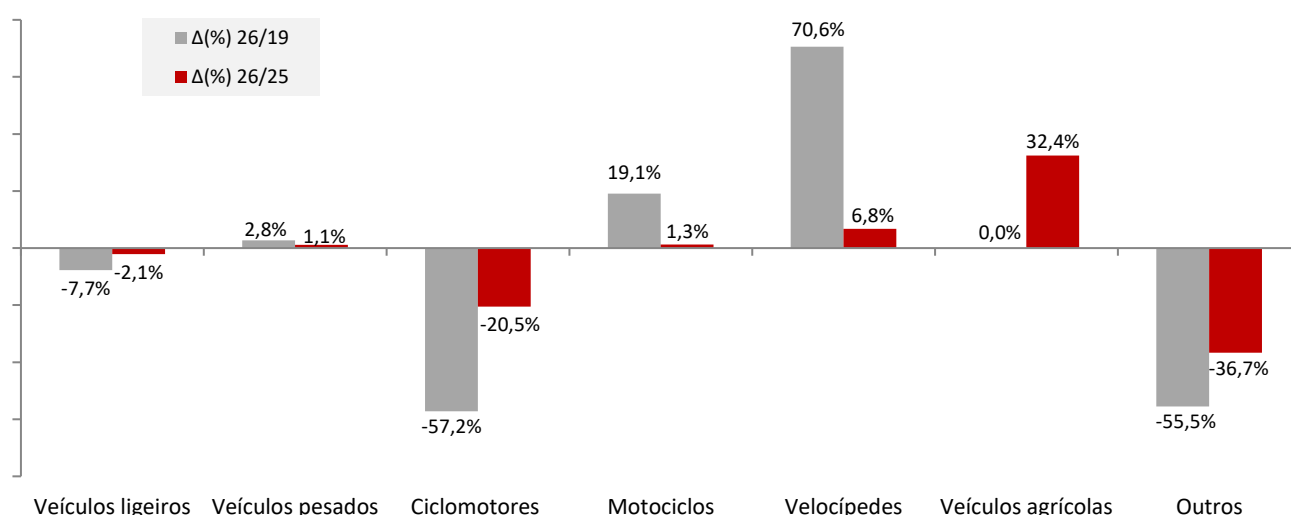
Janeiro-março	Veículos Intervenientes				
	2019	2025	2026	$\Delta(\%)$ 26/19	$\Delta(\%)$ 26/25
Veículos ligeiros	10 638	10 022	9 814	-7,7%	-2,1%
Veículos pesados	362	368	372	2,8%	1,1%
Ciclomotores	598	322	256	-57,2%	-20,5%
Motociclos	1 595	1 875	1 899	19,1%	1,3%
Velocípedes	497	794	848	70,6%	6,8%
Veículos agrícolas	49	37	49	0,0%	32,4%
Outros*	155	109	69	-55,5%	-36,7%
Total	13 894	13 527	13 307	-4,2%	-1,6%

* Inclui máquinas industriais, triciclos, quadriciclos, veículos de tração animal, veículos sobre carris, desconhecidos e não definidos

Em comparação com igual período de 2025, destacaram-se as subidas no envolvimento de velocípedes (+54 veículos; +6,8%, para 848) e de motociclos (+24 veículos; +1,3%, para 1.899). Verificou-se ainda um acréscimo de 12 veículos agrícolas (passando de 37 para 49; +32,4%), uma variação percentual expressiva, mas condicionada pela reduzida dimensão da amostra base. Pelo contrário, observaram-se reduções no envolvimento de veículos ligeiros (-208 veículos; -2,1%) e de ciclomotores (-66 veículos; -20,5%, para 256).

Na comparação de longo prazo com o período pré-pandemia (2019), destacou-se o forte crescimento do envolvimento de velocípedes (+70,6%; +351 veículos) e de motociclos (+19,1%; +304 veículos) em acidentes com vítimas. Em sentido inverso, registou-se um decréscimo acentuado nos ciclomotores (-57,2%; -342) e nos ligeiros (-7,7%; -824), mantendo-se os veículos agrícolas com o mesmo volume absoluto de 2019 (49 veículos).

Gráfico 10. Taxa de variação homóloga (%) dos veículos intervenientes em acidentes em Portugal, por categoria, jan-mar 2026/2019 e 2026/2025



3.11. Sinistralidade em Portugal por categoria de veículo e peões

No primeiro trimestre de 2026, a maioria das vítimas (55,6%) deslocava-se em veículos ligeiros (5.635 vítimas), mantendo a proporção observada no ano anterior, mas registando um ritmo sustentado de descida em volume absoluto (-0,9% face a 2025 e -8,7% face a 2019). Em sentido oposto, os utilizadores de motociclos intensificaram a sua representatividade: 18,9% do total de vítimas (1.917), consolidando um crescimento de +3,8 p.p. face a 2019, enquanto os velocípedes atingiram uma quota elevada, fixando-se nos 8,3% (836; +76,0% face a 2019 e +6,4% face a 2025).

Por sua vez, a proporção de peões fixou-se nos 12,4% (1.256 vítimas), evidenciando reduções globais do número total de vítimas nesta categoria (-3,8% vs. 2025 e -19,0% vs. 2019).

Quadro 19. Sinistralidade em Portugal por categoria de veículo e peões, 2019, 2025 e 2026

Janeiro-março	VM			FG			FL			Total de vítimas		
	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026	2019	2025	2026
Peões	23	9	15	146	89	90	1 381	1 208	1 151	1 550	1 306	1 256
Veículos ligeiros	54	42	57	221	233	242	5 900	5 409	5 336	6 175	5 684	5 635
Veículos pesados	2	2	3	5	11	6	134	110	118	141	123	127
Ciclomotores	5	2	3	29	21	25	595	303	234	629	326	262
Motociclos	26	27	19	101	131	129	1 496	1 783	1 769	1 623	1 941	1 917
Velocípedes	5	8	5	22	38	50	448	740	781	475	786	836
Veículos agrícolas	3	0	3	3	1	9	19	18	25	25	19	37
Outros*	2	1	0	6	9	8	88	73	51	96	83	59
Total	120	91	105	533	533	559	10 061	9 644	9 465	10 714	10 268	10 129

* Inclui máquinas industriais, triciclos, quadriciclos, veículos de tração animal, veículos sobre carris, desconhecidos e não definidos

Apesar da tendência global de ligeira diminuição no total de vítimas, a sinistralidade de maior gravidade (VM+FG) revelou evoluções preocupantes em categorias específicas. No caso das vítimas mortais, o agravamento face a igual período de 2025 – +15,4% – foi largamente impulsionado pelos ocupantes de veículos ligeiros (+15 óbitos; subindo de 42 para 57; +35,7%) e pelos peões (+6 óbitos; de 9 para 15; +66,7%). Em sentido contrário, observou-se uma melhoria assinalável na mortalidade no universo das duas rodas: nos motociclos (-8 óbitos) e nos velocípedes (-3 óbitos).

No que respeita aos feridos graves, a subida de 4,9% face a 2025 derivou principalmente do aumento de feridos em velocípedes (+12 feridos graves; +31,6%) e em veículos ligeiros (+9; +3,9%). Registou-se igualmente um acréscimo de 8 feridos graves em veículos agrícolas (passando de 1 para 9 feridos graves; +800,0%), um incremento percentual que, todavia, deve ser interpretado com reserva dada a dimensão reduzida do valor de base.

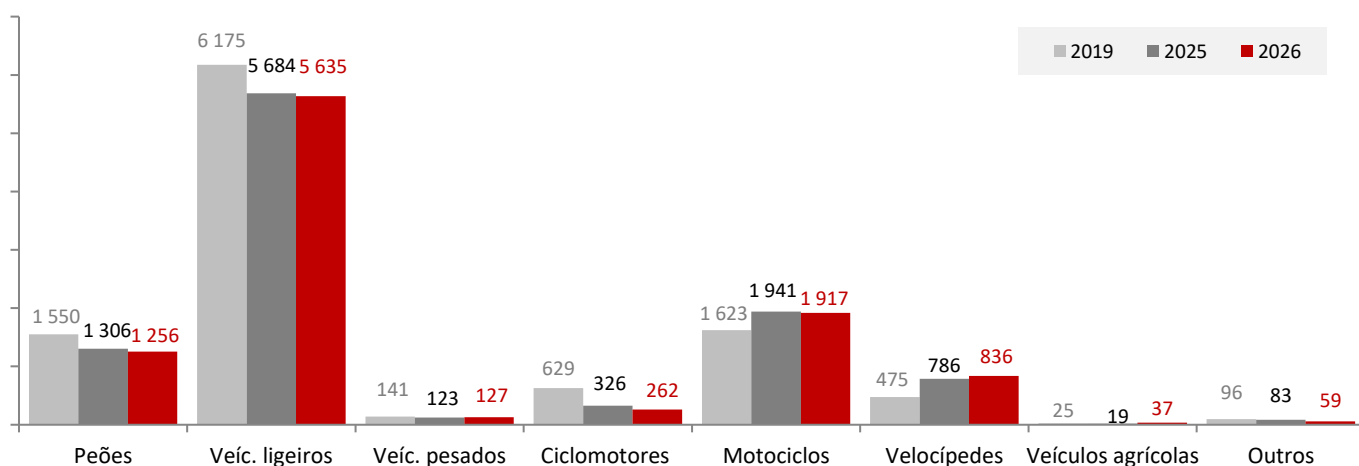
Quadro 20. Sinistralidade em Portugal por categoria de veículo e peões, taxas de variação 2026/2019 e 2026/2025

Janeiro-março	VM		FG		FL		Total de vítimas	
	Δ (%)							
	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25	26/19	26/25
Peões	-34,8%	66,7%	-38,4%	1,1%	-16,7%	-4,7%	-19,0%	-3,8%
Veículos ligeiros	5,6%	35,7%	9,5%	3,9%	-9,6%	-1,3%	-8,7%	-0,9%
Veículos pesados	50,0%	50,0%	20,0%	-45,5%	-11,9%	7,3%	-9,9%	3,3%
Ciclomotores	-40,0%	50,0%	-13,8%	19,0%	-60,7%	-22,8%	-58,3%	-19,6%
Motociclos	-26,9%	-29,6%	27,7%	-1,5%	18,2%	-0,8%	18,1%	-1,2%
Velocípedes	0,0%	-37,5%	127,3%	31,6%	74,3%	5,5%	76,0%	6,4%
Veículos agrícolas	0,0%	-	200,0%	800,0%	31,6%	38,9%	48,0%	94,7%
Outros*	-100,0%	-100,0%	33,3%	-11,1%	-42,0%	-30,1%	-38,5%	-28,9%
Total	-12,5%	15,4%	4,9%	4,9%	-5,9%	-1,9%	-5,5%	-1,4%

* Inclui máquinas industriais, triciclos, quadriciclos, veículos de tração animal, veículos sobre carris, desconhecidos e não definidos

Pelo contrário, as melhorias mais expressivas nos feridos graves verificaram-se nos veículos pesados (-5 FG; -45,5%) e nos motociclos (-2 FG; -1,5%), enquanto o número de peões com ferimentos graves manteve-se praticamente inalterado (+1 FG; +1,1%), ainda que a um nível substancialmente inferior ao registado no período pré-pandemia de 2019 (-38,4%).

Gráfico 11. Vítimas por categoria de veículo e peões, jan-mar 2019, 2025 e 2026



3.12. Vítimas mortais por entidade gestora de via

De janeiro a março de 2026, cerca de metade (48,6%) do número de vítimas mortais registou-se na rede rodoviária sob a responsabilidade das seguintes entidades gestoras de via: Infraestruturas de Portugal (37,1%), Ascendi e os Municípios da Figueira da Foz, Lisboa e Penafiel (2,9% cada).

Verificou-se que 46,7% das vítimas mortais resultaram de acidentes nas vias da rede rodoviária nacional (9,5% na rede concessionada para além da Infraestruturas de Portugal), cabendo às vias sob gestão municipal a proporção de 51,4%.

A informação discriminada encontra-se disponível em anexo.

Quadro 21. Vítimas mortais por entidade gestora de via (EGV), resumo janeiro a março de 2026

Tipo de Gestão	Entidade Gestora	N.º VM / EGV	Total VM jan a mar 2026	%	Total VM jan a mar 2019	Variação 2026-2019
Concessionária da Rede Rodoviária Nacional	Infraestruturas de Portugal	39	39	37,1%	56	-30,4%
Concessionárias do Estado	Ascendi	3	3	2,9%	1	200,0%
	Concessão Norte Litoral	2	2	1,9%	0	-
	Brisa	1	1	1,0%	10	-90,0%
	Concessão Douro Litoral	1	1	1,0%	0	-
	Concessão Oeste	1	1	1,0%	0	-
	Globalvia (Beira Interior)	1	1	1,0%	1	0,0%
	Interior Norte (NorScut)	1	1	1,0%	0	-
	Lusoponte	0	0	0,0%	1	-100,0%
	total	-	10	9,5%	13	-23,1%
Gestão Regiões Autónomas	RA Açores	1	1	1,0%	0	-
	RA Madeira	1	1	1,0%	3	-66,7%
	total	-	2	1,9%	3	-33,3%
Gestão Municipal	Figueira da Foz, Lisboa, Penafiel	3	9	8,6%	-	-
	Esposende, Mafra, Oliveira de Azeméis, Oliveira de Frades, Ovar, Pampilhosa da Serra, Tomar, Vila Nova da Barquinha, Vila Nova de Famalicão	2	18	17,1%	-	-
	Águeda, Alcobaça, Alcoutim, Benavente, Borba, Cadaval, Caldas da Rainha, Castelo de Paiva, Crato, Gondomar, Leiria, Loulé, Maia, Marco de Canaveses, Marinha Grande, Mogadouro, Oleiros, Palmela, Pombal, Ponte de Sor, Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Setúbal, Sintra, Trofa, Vagos, Vouzela	1	27	25,7%	-	-
	total	-	54	51,4%	48	12,5%
	TOTAL	-	105	100,0%	120	-12,5%



FISCALIZAÇÃO



II. FISCALIZAÇÃO

A fiscalização rodoviária desempenha um papel crucial na segurança das nossas estradas, e é uma das medidas fundamentais de um dos cinco pilares do Sistema Seguro.

É, pois, no pilar dos utilizadores seguros que a fiscalização rodoviária ganha especial relevância. Uma fiscalização ativa, consistente e visível, combinada com campanhas de sensibilização e informação ao público, promove o cumprimento das regras de trânsito, influencia diretamente o comportamento dos condutores e dos restantes utilizadores, ajudando a prevenir comportamentos de risco como o excesso de velocidade, a condução sob o efeito de álcool ou drogas, o não uso de cinto de segurança ou a distração ao volante.

No âmbito da fiscalização, distingue-se a fiscalização presencial, efetuada pelas Forças de Segurança (GNR e PSP) e outras entidades fiscalizadoras, através de agentes de autoridade e a fiscalização automática através de meios telemáticos (radar) efetuada quer pelas Forças de Segurança e outras entidades fiscalizadoras, quer pela ANSR.

Assim, uma fiscalização eficaz não é apenas um meio de punição, mas antes um instrumento essencial para a prevenção e educação, contribuindo decisivamente para salvar vidas e para a construção de uma cultura de segurança partilhada por todos.

1. FISCALIZAÇÃO ANSR, GNR, PSP E PML

Nos quadros seguintes apresentam-se as operações de fiscalização efetuadas em Portugal no primeiro trimestre de 2026 pelas Forças de Segurança (GNR e PSP) e pela Polícia Municipal de Lisboa (PML), bem como os dados referentes à fiscalização realizada através do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) da ANSR a funcionar no território continental.

1.1. Condutores fiscalizados

No primeiro trimestre de 2026, foram fiscalizados presencialmente pelas Forças de Segurança e pela PML 707,4 mil veículos e condutores, e de forma automática através de radar, pelas Forças de Segurança, pela PML e pela ANSR, 64,0 milhões de veículos. No total, foram fiscalizados, quer presencialmente, quer através de meios automáticos, 64,7 milhões de veículos, tendo-se verificado uma diminuição de 15,1% em relação ao período homólogo de 2025.

A fiscalização automática através do SINCRO gerido pela ANSR registou uma diminuição de 17,0%. A GNR evidenciou um crescimento de 9,0%, a PSP uma diminuição de 14,0% e a PML um aumento de 38,4%, no global, entre fiscalização presencial e fiscalização automática através de radar.

Quadro 22. Condutores e veículos fiscalizados, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	N.º Condutores / Veículos fiscalizados presencialmente			N.º Veículos fiscalizados por radar			Total de Condutores / Veículos fiscalizados		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
ANSR	-	-	-	70 191 027	58 258 893	-17,0%	70 191 027	58 258 893	-17,0%
GNR	600 971	523 677	-12,9%	4 346 580	4 870 169	12,0%	4 947 551	5 393 846	9,0%
PSP	202 364	178 403	-11,8%	699 556	596 885	-14,7%	901 920	775 288	-14,0%
PML ⁽¹⁾	6 263	5 325	-15,0%	172 874	242 656	40,4%	179 137	247 981	38,4%
Total	809 598	707 405	-12,6%	75 410 037	63 968 603	-15,2%	76 219 635	64 676 008	-15,1%

(1) Na PML, os veículos fiscalizados por radar fixo correspondem ao número de infrações

O SINCRO assegurou 90,1% do total da fiscalização no primeiro trimestre de 2026.

1.2. Infrações

No primeiro trimestre de 2026, entre os 64,7 milhões de veículos fiscalizados, detetaram-se 242,6 mil infrações, o que representa uma diminuição de 25,9% face ao período homólogo do ano anterior.

A ANSR registou, neste período, uma redução de 33,9% no número de infrações, tendo a taxa de infração, calculada como o número total de infrações dividido pelo total de veículos fiscalizados automaticamente, reduzido 20,4%.

Quadro 23. Infrações, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	N.º Condutores / Veículos fiscalizados			Total de infrações			Taxa de infração		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
ANSR	70 191 027	58 258 893	-17,0%	125 282	82 774	-33,9%	0,18%	0,14%	-20,4%
GNR	4 947 551	5 393 846	9,0%	64 599	62 192	-3,7%	1,31%	1,15%	-11,7%
PSP	901 920	775 288	-14,0%	70 283	57 222	-18,6%	7,79%	7,38%	-5,3%
PML ⁽¹⁾	179 137	247 981	38,4%	67 110	40 393	-39,8%	24,05%	12,30%	-48,9%
Total ⁽²⁾	76 219 635	64 676 008	-15,1%	327 274	242 581	-25,9%	0,39%	0,36%	-7,8%

(1) Na PML, os veículos fiscalizados por radar fixo correspondem ao número de infrações, pelo que a taxa de infração apenas inclui radares móveis

(2) Taxa de infração global: sem radares fixos PML (fiscalização e infrações)

Em Portugal, a taxa de infração, calculada como o número total de infrações dividido pelo total de veículos fiscalizados, foi de 0,36%, de janeiro a março 2026.

Este valor representa uma redução de 7,8% em relação à taxa de 0,39% registada em iguais meses do ano anterior.

1.3. Tipologia de infrações

Quanto à tipologia das infrações, 51,3% do número total registado no primeiro trimestre de 2026 correspondeu a excesso de velocidade, sendo ainda de referir que 10,3% das infrações se deveram à ausência de inspeção periódica obrigatória.

A condução sob efeito do álcool atingiu um peso no total de 3,3%, a ausência de seguro representou 3,2%, o uso do telemóvel correspondeu a 2,3% e a não utilização de cinto de segurança teve um peso de 1,5% do total.

Quadro 24. Tipologia de infrações, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	Infrações		
	2025	2026	$\Delta(\%)$ 26/25
Velocidade	191 125	124 564	-34,8%
Álcool	8 531	8 033	-5,8%
Seguro	7 931	7 735	-2,5%
Inspeção periódica obrigatória	23 573	24 889	5,6%
Telemóvel	7 587	5 478	-27,8%
Cintos de segurança	4 150	3 663	-11,7%
Sistemas de retenção para crianças	647	465	-28,1%
Outras	83 730	67 754	-19,1%
Total	327 274	242 581	-25,9%

Comparando com o primeiro trimestre do ano anterior, verificaram-se diminuições em quase todas as tipologias de infração, sendo de destacar as relativas ao excesso de velocidade (-34,8%), à ausência de sistemas de retenção para crianças (-28,1%), ao uso indevido do telemóvel (-27,8%) e ao não uso de cinto de segurança (-11,7%).

1.4. Infrações por excesso de velocidade

Em relação ao principal tipo de infração, o excesso de velocidade, registaram-se decréscimos de 53,5% na PML, de 37,3% na PSP, de 33,9% no sistema SINCRO da ANSR e de 9,1% na GNR.

Quadro 25. Infrações por excesso de velocidade, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	N.º de veículos fiscalizados por radar			Total de infrações		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
				N.º infrações Tx. Infração	N.º infrações Tx. Infração	
ANSR	70 191 027	58 258 893	-17,0%	125 282 0,2%	82 774 0,1%	-33,9% -20,4%
GNR	4 346 580	4 870 169	12,0%	20 592 0,5%	18 724 0,4%	-9,1% -18,8%
PSP	699 556	596 885	-14,7%	12 503 1,8%	7 840 1,3%	-37,3% -26,5%
PML ⁽¹⁾	172 874	242 656	40,4%	32 748 0,8%	15 226 1,7%	-53,5% 115,4%
Total ⁽²⁾	75 410 037	63 968 603	-15,2%	191 125 0,21%	124 564 0,18%	-34,8% -16,3%

(1) Na PML, os veículos fiscalizados por radar fixo correspondem ao número de infrações, pelo que a taxa de infração apenas inclui radares móveis
(2) Taxa de infração global: sem radares fixos PML

A taxa de infração, calculada pela razão entre o número de infrações de velocidade e o número de veículos fiscalizados, diminuiu 16,3%, passando de 0,21% no primeiro trimestre de 2025 para 0,18% de janeiro a março de 2026.

1.5. Infrações por condução sob influência de álcool

Relativamente à condução sob o efeito do álcool, nos três primeiros meses de 2026, foram submetidos ao teste de pesquisa de álcool 489,5 mil condutores, o que representa um decréscimo de 13,0% comparativamente ao período homólogo de 2025.

Quadro 26. Infrações por influência de álcool, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	Testes efetuados			Infrações		
	2025	2026	Δ(%) 26/25	2025	2026	Δ(%) 26/25
				N.º infrações Tx. Infração	N.º infrações Tx. Infração	
Influência de álcool						
Total	562 383	489 529	-13,0%	8 531 1,5%	8 033 1,6%	-5,8% 8,2%

A taxa de infração, calculada a partir do número de infrações por álcool dividido pelo número total de testes efetuados, aumentou de 1,5% no primeiro trimestre de 2025 para 1,6% em iguais meses de 2026.

1.6. Detenções

No âmbito da criminalidade rodoviária, registou-se uma diminuição de 1,5% no total de detenções entre janeiro e março de 2026, comparativamente a 2025, totalizando 10,6 mil condutores detidos. Neste âmbito, constata-se que 49,1% das detenções resultaram da condução sob o efeito de álcool e 26,9% da condução sem habilitação legal.

Quadro 27. Detenções, 2026 vs. 2025

Janeiro-março	Detenções		
	2025	2026	Δ(%) 26/25
Álcool	4 805	5 222	8,7%
Falta de habilitação legal para condução	2 981	2 864	-3,9%
Outras	3 015	2 554	-15,3%
Total	10 801	10 640	-1,5%

A taxa de detenções por condução sob o efeito do álcool, calculada como o quociente entre o número de detenções por álcool dividido pelo número total de testes realizados, aumentou de 0,9% no primeiro trimestre de 2025 para 1,1% no mesmo período de 2026.



PROCESSO CONTRAORDENACIONAL



III. PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

1. EVOLUÇÃO DA CARTA POR PONTOS

1.1. Condutores e pontos na carta de condução

O quadro apresenta os pontos disponíveis entre os 863,1 mil condutores que, em março de 2026, se encontravam sancionados com subtração de pontos, no âmbito do sistema de carta por pontos.

Quadro 28. Número de pontos disponíveis dos condutores que se encontravam sancionados com subtração de pontos em março de 2026

Nº de pontos disponíveis	Nº de condutores
0	4 282
1	5
2	31
3	8 743
4	1 230
5	3 627
6	1 483
7	12 667
8	3 181
9	66 941
10	17 838
11	131 795
12	36 720
13	574 509
Total	863 052

1.2. Cartas cassadas

Desde a entrada em vigor do sistema de carta por pontos, em junho de 2016, até março de 2026, 4.192 condutores ficaram com o seu título de condução cassado.

Os restantes 90 condutores com zero pontos no título de condução já têm o processo instruído: 37 encontram-se na fase de audição da intenção de cassação do título de condução e 53 encontram-se na fase de notificação da decisão final de cassação do título de condução.

Quadro 29. Número de cartas cassadas, 2016 – março de 2026

Ano	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(p)	Total
Nº de cartas cassadas	16	64	182	668	443	439	598	577	438	566	201	4 192

Anexo

Quadro 30. Caracterização dos acidentes com vítimas mortais, janeiro a março de 2026

VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito / Ilha	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	1	Colisão	EN	Braga	Vila Verde	DL	EN101	83,300	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	AE	Aveiro	Espinho	FLoc	A41	62,000	Concessão Douro Litoral
1	0	0	Atropelamento	AE	Braga	Guimarães	FLoc	A7	45,133	Ascendi (Norte)
1	0	0	Atropelamento	EN	Faro	Loulé	DL	EN396	11,470	Município Loulé
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Aveiro	Oliveira de Azeméis	DL	RUA PADRE ANTÓNIO RODRIGUES DO CARMO	-	Município Oliveira de Azeméis
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Bragança	Mogadouro	DL	Rua da Cruz	-	Município Mogadouro
1	0	2	Colisão	ARRM	Braga	Esposende	DL	Rua da Ponte Dom Luís Filipe	-	Município Esposende
1	1	0	Colisão	EN	Setúbal	Palmela	DL	EN379	32,600	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	Outra Via	Faro	Alcoutim	DL	EN124-2	-	Município Alcoutim
1	0	1	Colisão	EN	Santarém	Chamusca	FLoc	EN243	63,000	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Despiste	Outra Via	Viseu	Oliveira de Frades	FLoc	Ponte do Cunhedo	-	Município Oliveira de Frades
1	0	0	Despiste	AE	Aveiro	Aveiro	FLoc	A17	114,597	Ascendi (Costa de Prata)
1	0	0	Despiste	EN	Leiria	Alcobaça	FLoc	EN242	28,000	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Gondomar	DL	Rua de Santo Ovídio - Foz do Sousa	-	Município Gondomar
2	1	0	Colisão	AE	Porto	Matosinhos	FLoc	A28	9,217	Concessão Norte Litoral
1	0	1	Colisão	ARRM	Aveiro	Águeda	DL	Rua João Lebre Seabra	-	Município Águeda



VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito / Ilha	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	AE	Portalegre	Gavião	FLoc	A23	62,100	Globalvia (Beira Interior)
1	0	0	Colisão	ARRM	Aveiro	Oliveira de Azeméis	DL	Rua do Fundo Lugar de Vila Chã	-	Município Oliveira de Azeméis
1	1	0	Despiste	Outra Via	Portalegre	Ponte de Sor	FLoc	Caminho Vicinal de terra batida	-	Município Ponte de Sor
1	0	0	Colisão	ARRM	Aveiro	Vagos	DL	Rua Padre Manuel de Oliveira - Ouca	-	Município Vagos
1	0	0	Despiste	EN	Santarém	Coruche	FLoc	EN119	37,724	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Pombal	DL	Rua Dos Pintos Do Porto Lameiro	-	Município Pombal
1	0	2	Colisão	EN	Guarda	Figueira de Castelo Rodrigo	FLoc	EN332	32,450	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Vila Real	Chaves	FLoc	EN213	4,600	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EN	Viana do Castelo	Ponte de Lima	DL	EN201	34,400	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	EN	Braga	Esposende	DL	EN13	43,500	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Aveiro	Ovar	DL	Largo Serpa Pinto	-	Município Ovar
3	2	2	Colisão	IC	Leiria	Pombal	DL	IC2	156,585	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Colisão	AE	Braga	Vila Nova de Famalicão	FLoc	A7	27,675	Ascendi (Norte)
1	1	0	Despiste	Outra Via	Viseu	Oliveira de Frades	FLoc	Estrada sem nome (junto à Pista de Aérodromo Pedra da Broa)	-	Município Oliveira de Frades
1	0	0	Despiste	ARRM	Santarém	Tomar	DL	Rua de Tomar	-	Município Tomar
1	0	0	Despiste	ARRM	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Rua da Caridade - Canosa - Ferreira-a-Nova - Figueira da Foz	-	Município Figueira da Foz
2	1	0	Despiste	EN	Leiria	Pombal	DL	EN109	142,600	Infraestruturas de Portugal
1	0	2	Despiste	EF	Lisboa	Cadaval	DL	-	-	Município Cadaval



VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito / Ilha	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	1	Colisão	EN	Setúbal	Montijo	FLoc	EN4	47,000	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Estrada Monsanto	-	Município Lisboa
1	0	0	Colisão	ARRM	Santarém	Benavente	DL	Rua Azinhaga da Várzea das Vinhas	-	Município Benavente
1	0	2	Despiste	EN	Braga	Esposende	DL	EN205-1	0,000	Município Esposende
1	1	0	Colisão	IC	Coimbra	Coimbra	DL	IC2	192,400	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	Rua Solar de Pouve - Pouve	-	Município Vila Nova de Famalicão
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Ovar	DL	Rua da Zefinha	-	Município Ovar
2	0	0	Atropelamento	ARRM	Coimbra	Pampilhosa da Serra	DL	Rua da Lomba	-	Município Pampilhosa da Serra
1	0	0	Colisão	EN	Lisboa	Vila Franca de Xira	DL	EN1	25,600	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Rua Lúcio de Azevedo	-	Município Lisboa
1	0	0	Colisão	ARRM	Porto	Trofa	DL	Rua Aldeias Cima - Trofa Pares de 28 a 1110	-	Município Trofa
1	0	0	Despiste	ARRM	Braga	Vila Nova de Famalicão	DL	Rua Frei Bartolomeu dos Mártires	-	Município Vila Nova de Famalicão
1	1	1	Colisão	ARRM	Évora	Borba	DL	RUA FLORBELA ESPANCA - BORBA	-	Município Borba
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Lisboa	DL	Rua Joaquim Paço D'Arcos	-	Município Lisboa
1	0	0	Colisão	EN	Setúbal	Seixal	DL	EN10	16,400	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	Outra Via	Leiria	Alcobaça	DL	ESTRADA DE CASAL DE VALE VENTOS SENTIDO COVÃO DO MILHO - LOCALIDADE DE TURQUEL	-	Município Alcobaça
1	1	0	Colisão	AE	Vila Real	Vila Real	FLoc	A24	82,800	Interior Norte (NorScut)



VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito / Ilha	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Atropelamento	EN	Porto	Porto	FLoc	EN12	6,600	Infraestruturas de Portugal
1	0	1	Atropelamento	ARRM	Porto	Penafiel	DL	Avenida Egas Moniz	-	Município Penafiel
1	0	2	Despiste	ER	Évora	Reguengos De Monsaraz	FLoc	ER255	44,066	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Leiria	Leiria	DL	EN109-9	0,704	Município Leiria
1	0	0	Colisão	AE	Lisboa	Azambuja	FLoc	A1	43,300	Brisa
2	0	0	Despiste	Outra Via	Coimbra	Figueira da Foz	DL	Caminho Municipal 1164 - Porto Godinho	-	Município Figueira da Foz
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Porto	Maia	DL	Rua das Guardadeiras	-	Município Maia
1	0	2	Colisão	EN	Santarém	Almeirim	FLoc	EN118	67,000	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Vila Franca de Xira	DL	Rua General Humberto Delgado	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Castelo de Paiva	DL	Rua da Bela Grande - Serradelo	-	Município Castelo de Paiva
1	1	0	Despiste	ARRM	Porto	Póvoa De Varzim	DL	Rua Manuel Gonçalves de Sá Eiras	-	Município Póvoa de Varzim
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Santo Tirso	DL	Avenida Américo Teixeira	-	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Leiria	Caldas da Rainha	DL	Rua da Boavista	-	Município Caldas da Rainha
1	0	1	Colisão	EN	Viseu	Mangualde	FLoc	EN234	96,900	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	IC	Faro	Castro Marim	FLoc	IC27	21,300	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Aveiro	Santa Maria da Feira	DL	Rua São José	-	Município Santa Maria da Feira
1	1	0	Colisão	EN	Santarém	Cartaxo	FLoc	EN365-2	5,720	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	AE	Leiria	Leiria	FLoc	A8	120,900	Concessão Oeste



VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito / Ilha	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	ARRM	Viseu	Vouzela	DL	Rua do Ribeiro, Ameixas	-	Município Vouzela
1	0	4	Colisão	EN	Porto	Vila do Conde	DL	EN318	5,382	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Marco de Canaveses	DL	Avenida Bombeiros Voluntários do Marco - Marco de Canaveses	-	Município Marco de Canaveses
1	0	1	Colisão	EN	Beja	Odemira	FLoc	EN393	1,450	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	EM	Santarém	Tomar	DL	-	-	Município Tomar
1	1	0	Colisão	Outra Via	Portalegre	Crato	FLoc	Caminho da Fonte da Bica, Vale de Peso.	-	Município Crato
2	0	0	Despiste	IC	Beja	Ourique	FLoc	IC1	676,200	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Setúbal	Setúbal	DL	Estrada Graça	-	Município Setúbal
1	3	2	Colisão	ARRM	Ilha Terceira	Praia da Vitória	DL	Canada Mesquita	-	RAA
1	0	0	Despiste	EN	Viana do Castelo	Ponte de Lima	DL	EN202	19,620	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Despiste	ARRM	Lisboa	Sintra	DL	Rua 27 de Janeiro	-	Município Sintra
1	0	1	Colisão	IC	Coimbra	Penela	DL	IC3	17,550	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Atropelamento	EN	Viseu	Castro Daire	FLoc	EN225	64,016	Infraestruturas de Portugal
1	0	0	Colisão	IC	Leiria	Pombal	FLoc	IC2	162,100	Infraestruturas de Portugal
2	0	0	Despiste	ARRM	Porto	Penafiel	DL	Travessa do Barco	-	Município Penafiel
1	0	1	Colisão	Outra Via	Leiria	Marinha Grande	FLoc	Estrada Atlântica	-	Município Marinha Grande
1	0	0	Despiste	EF	Castelo Branco	Oleiros	FLoc	Estrada sem nome (junto à localidade de Vale das Ovelhas)	-	Município Oleiros
1	0	0	Atropelamento	ARRM	Ilha da Madeira	Machico	DL	Via Expresso nº1 - Túnel do Norte	-	RAM



VM	FG	FL	Natureza	Tipo de via	Distrito / Ilha	Concelho	Localização	Designação da via	Km	Entidade gestora
1	0	0	Despiste	AE	Santarém	Tomar	FLoc	A13	128,900	IP (Pinhal Interior)
1	0	0	Despiste	EN	Lisboa	Azambuja	FLoc	EN3	8,000	Infraestruturas de Portugal
2	0	1	Atropelamento	EN	Lisboa	Mafra	DL	EN247	50,650	Município Mafra
1	0	3	Colisão	ARRM	Setúbal	Palmela	DL	Rua 25 de Abril, localidade de Cajados	-	Município Palmela
1	0	0	Despiste	EN	Portalegre	Avis	FLoc	EN244	107,500	Infraestruturas de Portugal
2	3	1	Colisão	IC	Santarém	Ourém	FLoc	IC9	47,100	IP (Litoral Oeste)
2	0	0	Colisão	EN	Santarém	Vila Nova da Barquinha	DL	EN3	88,023	Município Vila Nova da Barquinha



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.



AVENIDA CASAL DE CABANAS,
TAGUS PARK
2734-507 BARCARENA