

PERFIL DO CONDUTOR SEM SEGURO



FICHA TÉCNICA

TÍTULO

Perfil do Condutor sem Seguro

EDIÇÃO

Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

Av. da República, n.º 76
1600-205 Lisboa, Portugal
Telefone: (+351) 21 790 31 00
Endereço eletrónico: asf@asf.com.pt

www.asf.com.pt

Ano de Edição: 2026

ASF

A gestão do Fundo de Garantia Automóvel é assegurada pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, nos termos da lei.





AUTORIDADE DE SUPERVISÃO
DE SEGUROS E FUNDOS DE PENSÕES

PERFIL DO CONDUTOR SEM SEGURO

Lisboa, 2026

ÍNDICE

Índice de Gráficos	3
Introdução	4
Caraterização do perfil do condutor sem seguro	5
Impacto financeiro da condução sem seguro	10
Enquadramento e interpretação de dados do número de condutores a circular sem seguro obrigatório em Portugal	13
Resultados globais da fiscalização	15
Estimativa do universo de veículos sem seguro	16
Limitações metodológicas	17
Conclusão	18

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Nacionalidade dos condutores Lesantes	6
Gráfico 2	Processos abertos por Classe etária e Género dos Condutores Lesantes	6
Gráfico 3	Valor médio pago por processo, por Género do Condutor Lesante	7
Gráfico 4	Concelhos onde ocorrem mais sinistros	8
Gráfico 5	Distribuição dos Processos por Categoria do Veículo Lesante	9

Introdução

O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (SORCA) constitui um instrumento fundamental para a segurança na circulação rodoviária.

A emergência de riscos decorrentes da generalização do uso do automóvel tornou necessário um sistema de proteção dos lesados por acidentes de viação. Esta arquitetura de proteção desenvolve-se em Portugal em dois pilares: o seguro automóvel com carácter obrigatório, desde 1980, e o Fundo de Garantia Automóvel (FGA).

A ausência de seguro de responsabilidade civil automóvel constitui um risco significativo para a proteção financeira das vítimas de acidentes. Em Portugal, o Fundo de Garantia Automóvel (FGA) desempenha um papel essencial ao assegurar o pagamento das indemnizações quando o responsável pelo sinistro não possui seguro válido, garantindo a tutela dos lesados e a estabilidade do sistema segurador.

Caraterização do perfil do condutor sem seguro

O presente documento analisa o perfil do condutor sem seguro com base nos dados recolhidos pelo FGA relativos aos processos abertos em 2024 e 2025 nos quais foi possível identificar o responsável pelo acidente.

O objetivo central consiste em compreender quem são os condutores que circulam sem seguro automóvel, onde ocorrem os acidentes, que tipos de veículos estão envolvidos e qual o impacto financeiro destes sinistros.

No plano institucional, o FGA intervém sempre que o responsável pelo acidente não possui seguro válido, quando o responsável não é identificado ou quando a seguradora se encontra insolvente.

Contudo, para efeitos do presente documento, foram considerados exclusivamente os processos em que o responsável foi identificado e em que se confirmou a inexistência de seguro válido. Pretende-se desta forma conhecer o peso da condução sem seguro na sinistralidade rodoviária, detetar padrões explicativos das incidências e identificar tendências de evolução para melhor direcionar ações de prevenção e sensibilização.

Os dados analisados têm por base os registos existentes na base de informação do FGA e abrangem processos abertos em 2024 e 2025, representando cerca de 50,8% do total de processos iniciados nesse período.

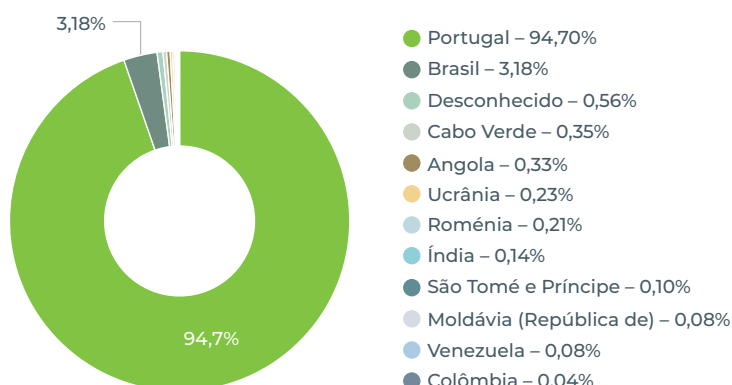
Do ponto de vista metodológico, o documento analisa variáveis como a nacionalidade, o género e a classe etária dos condutores lesantes, o valor médio pago por processo, a distribuição geográfica dos acidentes e da residência dos condutores, a tipologia dos veículos envolvidos e a identificação de processos de reembolso particularmente avultados.

Complementarmente e para efeitos do apuramento estimado do número de veículos em circulação sem seguro em Portugal, procedeu-se também à análise de informação estatística obtida pela Polícia de Segurança Pública (PSP) no âmbito das suas operações de fiscalização de trânsito ocorridas entre 2023 e o primeiro trimestre de 2026.

Esta abordagem permite traçar um retrato consistente do fenómeno da circulação sem seguro e das suas consequências.

GRÁFICO 1

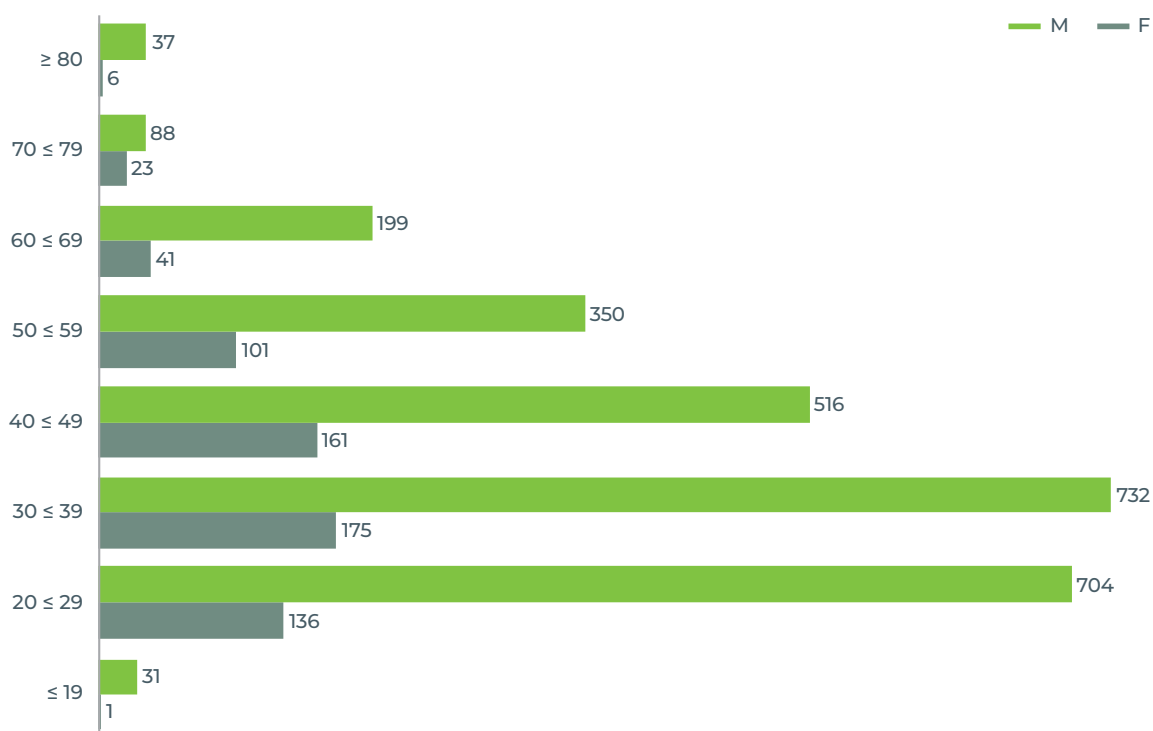
NACIONALIDADE DOS CONDUTORES LESANTES



A análise do perfil demográfico evidencia que a esmagadora maioria dos condutores envolvidos em sinistros sem seguro é de nacionalidade portuguesa, refletindo a composição geral da população e do parque automóvel nacional.

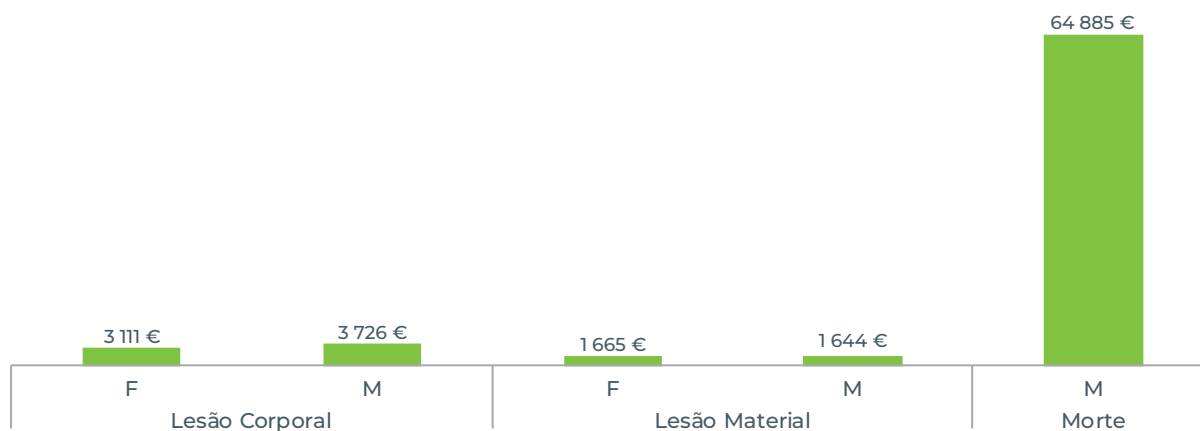
GRÁFICO 2

PROCESSOS ABERTOS POR CLASSE ETÁRIA E GÉNERO DOS CONDUTORES LESANTES



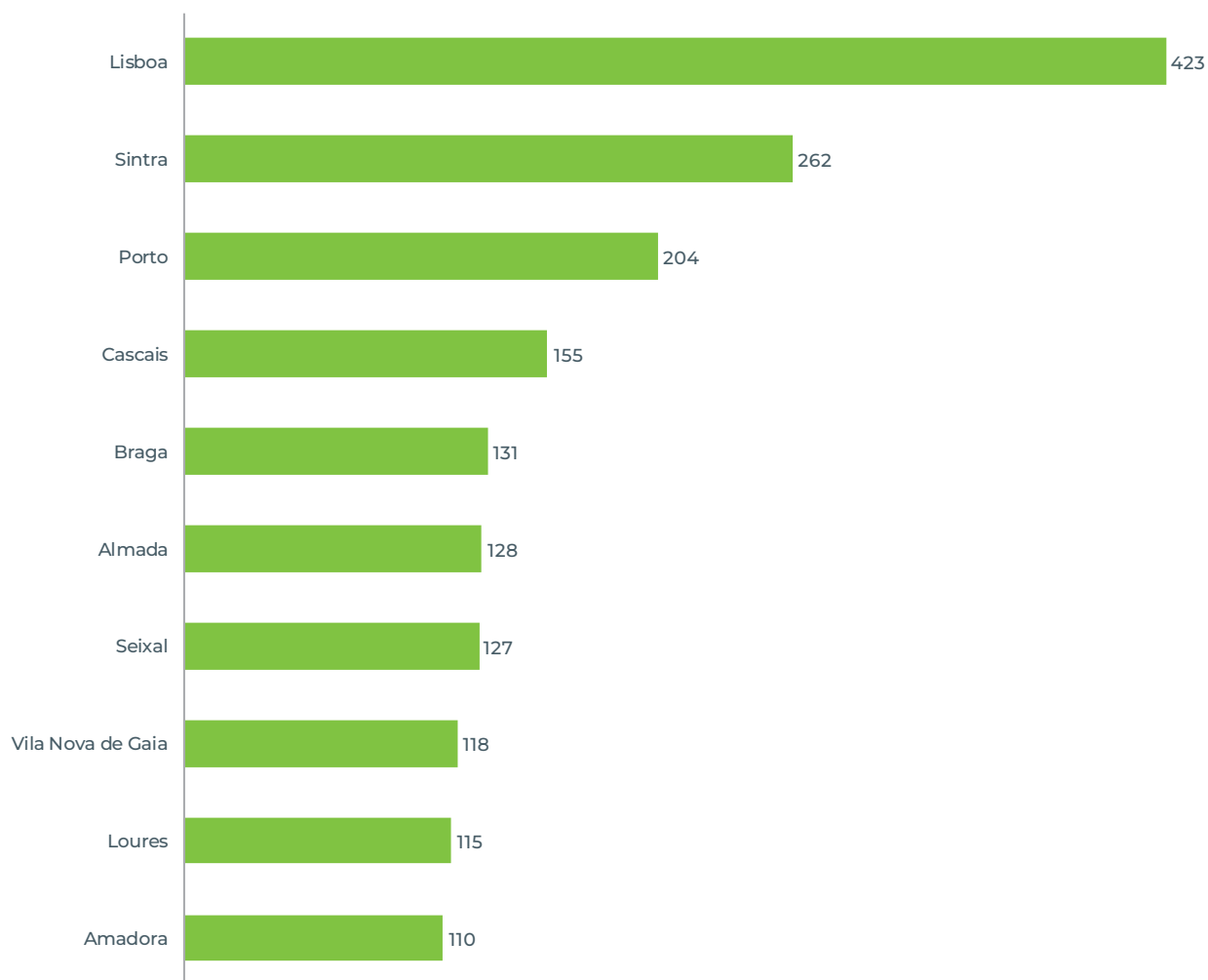
No que respeita à distribuição por género, verifica-se uma clara predominância masculina entre os condutores de veículos sem seguro. As condutoras apresentam uma incidência significativamente inferior e, em média, sinistros de menor gravidade e de menor impacto financeiro.

GRÁFICO 3

VALOR MÉDIO PAGO POR PROCESSO, POR GÉNERO DO CONDUTOR LESANTE

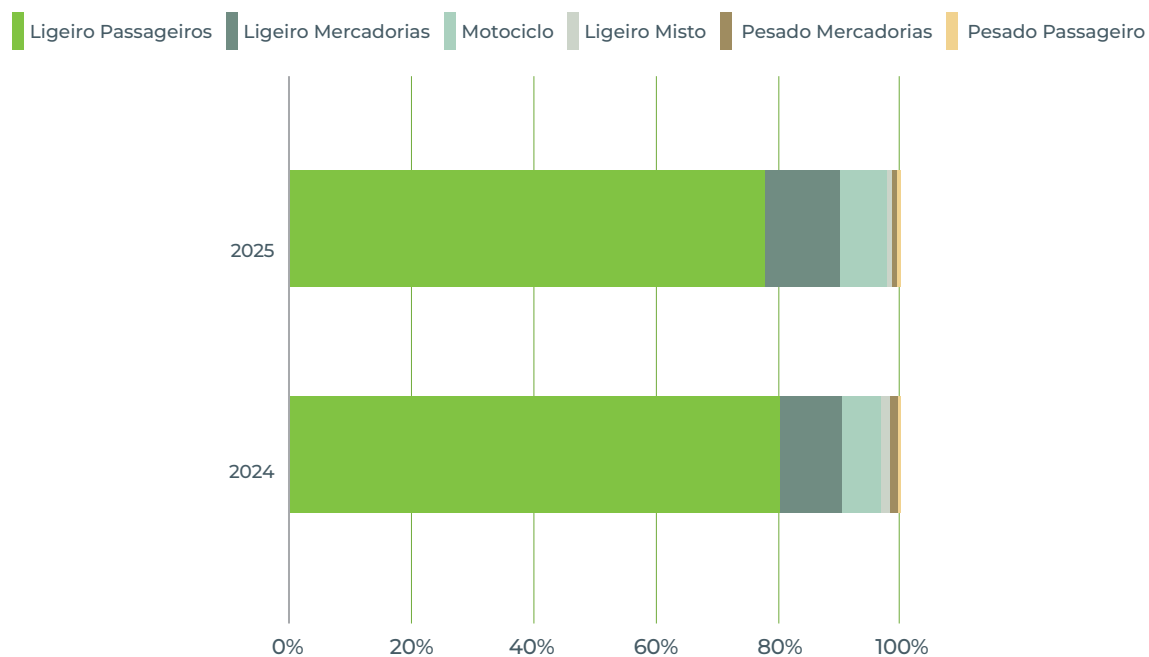
A análise por classes etárias mostra que as faixas dos 20 aos 29 anos e dos 30 aos 39 anos são as mais representadas.

Em síntese, o perfil típico do condutor sem seguro caracteriza-se por ser maioritariamente homem, português e jovem adulto.

CONCELHOS ONDE OCORREM MAIS SINISTROS

A distribuição geográfica dos sinistros revela uma concentração significativa nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, bem como em zonas suburbanas densamente povoadas e concelhos com forte mobilidade pendular.

GRÁFICO 5

DISTRIBUIÇÃO DOS PROCESSOS POR CATEGORIA DO VEÍCULO LESANTE

Relativamente à tipologia dos veículos envolvidos em acidentes rodoviários em que o responsável não possuía seguro obrigatório, os ligeiros de passageiros assumem um peso claramente dominante, logo seguido dos ligeiros de mercadorias.

Impacto financeiro da condução sem seguro

A tendência crescente que se vem observando no número de condutores de veículos sem seguro válido e eficaz suscita compreensíveis preocupações.

TABELA 1
NÚMERO DE PROCESSOS ABERTOS PELO FGA

	Processos abertos	Variação homóloga
2020	3 640	-17 %
2021	3 181	-13 %
2022	3 681	16 %
2023	3 645	-1 %
2024	4 488	23 %
2025	4 873	9 %

Desde a redução verificada em 2020 e 2021, explicável pela drástica restrição na circulação rodoviária por força do confinamento imposto pela pandemia de COVID-19, o número de processos abertos pelo FGA tem seguido uma tendência de crescimento, com exceção de 2023, em que se verificou uma muito ligeira diminuição. Em 2024 o FGA registou a abertura de 4 488 processos, o que representou um acréscimo de 23% face ao ano anterior. Em 2025 a abertura de processos continuou a aumentar, situando se em 4 873.

A par do risco acrescido que representa para a circulação dos demais utilizadores das vias, a condução sem seguro tem igualmente consequências no plano financeiro, tanto para as vítimas de acidentes, como para o lesante e para o FGA, o que se traduz num agravamento do seu esforço financeiro com a regularização de sinistros.

TABELA 2
INDEMNIZAÇÕES PAGAS, POR TIPO DE LESÃO

	Lesão Corporal	Lesão Material	Morte	Total
2020	3 550 195,84 €	3 886 687,95 €	1 374 658,74 €	8 811 542,53 €
2021	5 226 120,78 €	3 221 314,00 €	484 215,35 €	8 931 650,13 €
2022	5 411 001,90 €	3 188 379,11 €	1 109 756,36 €	9 709 137,37 €
2023	4 570 994,68 €	3 876 256,42 €	1 791 929,19 €	10 239 180,29 €
2024	5 014 075,05 €	4 572 488,07 €	2 924 517,15 €	12 511 080,27 €
2025	6 086 615,60 €	4 617 054,94 €	1 281 923,70 €	11 985 594,24 €

Desde 2020, o volume total dos montantes pagos pelo FGA tem crescido continuamente, ultrapassando em 2024 os 12,5 milhões de euros, o que representou uma variação homóloga de 22%.

Mesmo em 2025, em que se registou um ligeiro recuo em resultado da acentuada redução (56%) dos pagamentos por morte, o valor total das indemnizações pagas pelo FGA situou-se muito próximo dos 12 milhões de euros. No mesmo ano, os montantes pagos por lesão material e por lesão corporal cresceram 1% e 21%, respetivamente.

Ainda no que respeita ao impacto financeiro, o género dos responsáveis lesantes parece constituir um importante fator diferenciador. Os dados analisados indicam que os processos associados a condutores do sexo masculino tendem a apresentar valores médios pagos mais elevados, enquanto as condutoras estão associadas a montantes médios inferiores. Da mesma leitura é também possível depreender um maior envolvimento dos condutores masculinos em sinistros de maior gravidade.

Satisfeitas as indemnizações, o FGA tem o direito de exigir aos responsáveis incumpridores da obrigação de segurar o reembolso dos montantes pagos. Os valores assim recuperados constituem uma das fontes de receita do FGA. Em 2025, o montante dos reembolsos cifrou-se em perto de 3 milhões de euros, menos 5% do que em 2024.

Neste âmbito destacam-se ainda alguns processos de reembolso particularmente avultados, com indemnizações superiores a 100.000 euros, incluindo casos que ultrapassam os 250.000 euros e que se prolongam por vários anos, acumulando juros, custas e encargos processuais significativos.

TABELA 3

PERCENTAGEM DAS INDEMNIZAÇÕES PAGAS, POR TIPO DE LESÃO

	Lesão Corporal / Morte	Lesão Material
2020	58 %	42 %
2021	64 %	36 %
2022	68 %	32 %
2023	62 %	38 %
2024	63 %	37 %
2025	61 %	39 %

No entanto, é importante recordar que as indemnizações associadas a sinistros envolvendo danos corporais (morte e lesões corporais) representam a maior parcela dos montantes pagos pelo FGA, sendo também, conforme evidenciado em estudos recentes, as mais difíceis de recuperar.

TABELA 4

REEMBOLSOS DOS RESPONSÁVEIS *VERSUS* INDEMNIZAÇÕES PAGAS

	Indemnização	Reembolsos	Variação homóloga Reembolsos
2020	8 811 542,53 €	2 640 819 €	-2 %
2021	8 931 650,13 €	2 451 485 €	-7 %
2022	9 709 137,37 €	3 749 832 €	53 %
2023	10 239 180,29 €	3 214 886 €	-14 %
2024	12 511 080,27 €	3 136 609 €	-2 %
2025	11 985 594,24 €	2 970 858 €	-5 %

Não obstante assumirem um importante papel no esquema ressarcitório do FGA, o valor dos reembolsos conseguidos situa-se historicamente aquém dos montantes despendidos em indemnizações, um desequilíbrio que o aumento de condutores de veículos sem seguro tenderá, naturalmente, a agravar.

Em conclusão, o documento demonstra que a circulação sem seguro constitui um problema persistente, com forte impacto financeiro e social. O perfil típico do condutor sem seguro é masculino, jovem (entre 20 e 40 anos) e português, os acidentes concentram-se maioritariamente nas áreas metropolitanas, os residentes sem seguro surgem sobretudo em concelhos suburbanos e os veículos ligeiros de passageiros dominam o universo analisado. O FGA assume, neste contexto, um papel central na proteção das vítimas e na salvaguarda da estabilidade do sistema rodoviário e segurador, sendo essencial que exista uma resposta integrada que combine prevenção, fiscalização, intervenção social e reforço da gestão interna.

Enquadramento e interpretação de dados do número de condutores a circular sem seguro obrigatório em Portugal

Para além da caracterização sociodemográfica dos infratores, considera-se relevante proceder a uma estimativa da dimensão potencial da circulação de veículos sem seguro de responsabilidade civil obrigatório em Portugal.

Ainda que tal estimativa assente numa hipótese necessariamente simplificada, permite enquadrar a magnitude do fenómeno e reforçar a relevância social, económica e institucional das ações de prevenção e sensibilização a desenvolver.

Partindo do pressuposto de que os condutores de veículos sem seguro apresentam uma taxa média de sinistralidade semelhante à dos restantes condutores, é possível inferir o universo aproximado de veículos não segurados a partir dos dados divulgados pela Polícia de Segurança Pública (PSP) no âmbito das suas operações de fiscalização de trânsito.

Esta abordagem permite observar o fenómeno a partir da deteção direta da infração em contexto real de circulação rodoviária, reforçando a robustez das conclusões.

Os dados analisados correspondem aos resultados das operações de fiscalização de trânsito realizadas pela PSP¹ nos anos de 2023, 2024, 2025 e início de 2026, abrangendo:

- / Número de operações realizadas;
- / Número de condutores/viaturas fiscalizados;
- / Número de condutores detetados sem seguro válido;
- / Rácio mensal e anual de infrações por veículo fiscalizado.

Trata-se de uma base de dados operacional, recolhida no terreno, que reflete situações concretas de circulação rodoviária, ainda que condicionada pelos critérios de seleção e localização das ações de fiscalização.

¹ Disponível [aqui](#).

Importa sublinhar que esta estimativa deve ser interpretada com prudência e no devido enquadramento metodológico. Desde logo, a suposição de uma taxa de sinistralidade idêntica entre condutores segurados e não segurados poderá não refletir integralmente a realidade, uma vez que:

- / Os condutores sem seguro podem apresentar perfis de risco distintos, o que pode influenciar a probabilidade de serem fiscalizados ou de se envolverem em situações de infração;
- / A fiscalização não cobre uniformemente todo o território e todos os tipos de via, podendo existir variações geográficas e operacionais que influenciam a taxa de deteção;
- / Estas limitações não invalidam a metodologia, mas sublinham que os resultados devem ser entendidos como uma estimativa por aproximação, adequada para caracterizar a ordem de grandeza do fenómeno e orientar políticas públicas.

Ainda assim, a estimativa permite fornecer uma ordem de grandeza, suficientemente fundamentada para efeitos de análise estratégica, comunicação institucional e fundamentação de campanhas de sensibilização e fiscalização.

Apesar das suas limitações, esta estimativa evidencia que a circulação sem seguro obrigatório não é um fenómeno residual, mas antes um problema com expressão significativa à escala nacional, reforçando:

- / A importância do papel do FGA na proteção das vítimas;
- / A necessidade de campanhas de sensibilização dirigidas a públicos específicos;
- / A pertinência do reforço da fiscalização e do uso de instrumentos tecnológicos de deteção;
- / A relevância de estratégias de intervenção social que promovam a regularização do seguro automóvel.

Neste enquadramento, a divulgação desta estimativa, acompanhada das devidas cautelas interpretativas, pode constituir um instrumento relevante de consciencialização pública.

Resultados globais da fiscalização

A análise dos totais anuais evidencia os seguintes rácios médios de deteção de veículos sem seguro:

- 2023:**
5.559 condutores de veículos sem seguro em 771.961 viaturas fiscalizadas, correspondendo a um rácio médio de 0,72%.
- 2024:**
6.248 condutores de veículos sem seguro em 674.197 viaturas fiscalizadas, correspondendo a um rácio médio de 0,93%.
- 2025:**
8.937 condutores de veículos sem seguro em 672.082 viaturas fiscalizadas, correspondendo a um rácio médio de 1,33%.
- 1.º trimestre de 2026:**
2.611 condutores de veículos sem seguro em 177.552 viaturas fiscalizadas, correspondendo a um rácio médio de 1,47%.

TABELA 5

	N.º Operações	N.º Condutores / Viaturas	Condutores de veículos sem seguro	Rácio médio
2023	27 056	771 961	5 559	0,72 %
2024	23 945	674 197	6 248	0,93 %
2025	21 941	672 082	8 937	1,33 %
1.º Trimestre 2026	5 248	177 552	2 611	1,47 %

Observa-se, assim, uma tendência consistente de aumento da proporção de veículos sem seguro detetados, particularmente nítida a partir de 2024 e acentuada em 2025 e no início de 2026.

Estimativa do universo de veículos sem seguro

Assumindo, de forma prudente, que os rácios apurados pela PSP constituem uma aproximação da prevalência da infração no parque circulante, é possível estimar o número total de veículos sem seguro a partir do parque automóvel nacional.

Considerando um parque aproximado de 9 milhões de veículos em circulação com seguro de responsabilidade civil automóvel válido, os rácios observados permitem as seguintes ordens de grandeza:

- / Com base no rácio médio de 2024 (0,93%): cerca de **85 mil veículos** sem seguro;
- / Com base no rácio médio de 2025 (1,33%): cerca de **121 mil veículos** sem seguro;
- / Com base nos dados mais recentes de 2026 ($\approx 1,47\%$): cerca de **134 mil veículos** sem seguro.

Estas estimativas devem ser interpretadas como intervalos plausíveis e não como valores absolutos, atendendo à natureza seletiva da fiscalização policial.

Limitações metodológicas

Importa ressaltar que os dados da PSP resultam de operações de fiscalização direcionadas, não constituindo uma amostra aleatória do universo nacional de condutores. Em particular:

- / As ações incidem frequentemente em zonas, horários ou contextos de maior risco;
- / Existe uma maior probabilidade de deteção de infrações associadas a perfis específicos;
- / O rácio observado poderá, por isso, sobrestimar ligeiramente a prevalência real no conjunto do parque automóvel.

Não obstante, a consistência temporal dos dados e a sua coerência interna conferem-lhes elevado valor analítico, sobretudo como indicador de tendência.

Conclusão

O acréscimo continuado do número de condutores de veículos sem seguro válido identificados no período em análise revela uma tendência preocupante. A existência potencial de **121 mil veículos a circular sem seguro** (tendo por base os dados de 2025) representa um risco significativo para as vítimas de acidentes, um custo estrutural para o FGA e um desafio relevante para os sistemas rodoviário e segurador.

Estes resultados são importantes para o suporte a campanhas de sensibilização, propostas de reforço da fiscalização e fundamentação de medidas de política pública, desde que comunicados com o enquadramento técnico e a prudência adequados.

A este título, importa notar a eficácia demonstrada pelas diversas campanhas de prevenção e sensibilização para os riscos e consequências da condução sem seguro, desenvolvidas anteriormente pelo FGA, as quais parecem ter contribuído positivamente para atalhar as dinâmicas evolutivas do volume de processos que à data se verificavam.

Com efeito, após as iniciativas promovidas pelo Fundo de Garantia Automóvel foi possível observar uma redução do número de incidentes envolvendo condutores de veículos sem seguro válido, bem como uma aceleração do ritmo da respetiva diminuição².

² Bação F. e Damásio B. (2021). Caracterização dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido. Em: 40 Anos - Fundo de Garantia Automóvel. Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões. Lisboa. pp. 269-270.

ASF

AUTORIDADE DE SUPERVISÃO
DE SEGUROS E FUNDOS DE PENSÕES

www.asf.com.pt