



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

 **DETRAN.RJ**

BEST 10

TRÂNSITO EM NÚMEROS

Panorama Estatístico do
1º Semestre de 2026



FROTA DE
VEÍCULOS



CONDUTORES



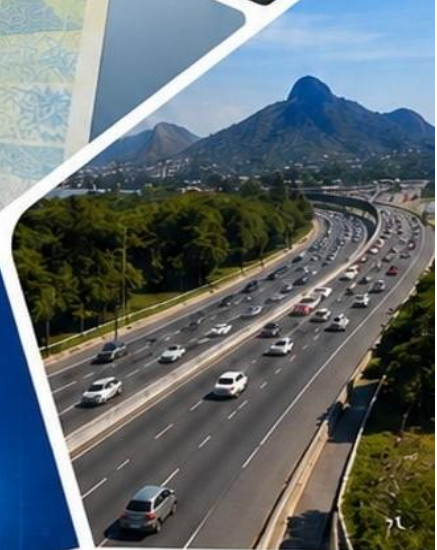
INFRAÇÕES DE
TRÂNSITO



SINISTROS DE
TRÂNSITO



IDENTIFICAÇÃO
CIVIL



ASSESSORIA DE GESTÃO E MODERNIZAÇÃO
COORDENADORIA DE ESTATÍSTICA E ACIDENTOLOGIA

BOLETIM ESTATÍSTICO DE TRÂNSITO (BEST)

10ª EDIÇÃO
1º SEMESTRE DE 2026

No Trânsito, Enxergar Outros é Salvar Vidas

B637 Boletim Estatístico de Trânsito (BEST).

Boletim Estatístico de Trânsito (BEST): Trânsito em Números – Panorama Estatístico do 1º Semestre de 2026 / Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (DETRAN.RJ), Coordenadoria de Estatística e Acidentologia (CESTAT). 10. ed. – Rio de Janeiro: DETRAN.RJ, 2026. 35 p. : il. ; 29 cm.

1. Trânsito – Rio de Janeiro (Estado) – Estatísticas. 2. Veículos – Estatísticas. 3. Condutores – Estatísticas. 4. Infrações de trânsito – Estatísticas. 5. Sinistros de trânsito – Estatísticas. I. Rio de Janeiro (Estado). Departamento de Trânsito. II. Coordenadoria de Estatística e Acidentologia (CESTAT). III. Título.

CDD 318.98133

Publicação Digital

@2026 by Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro
Todos os direitos de publicação reservados ao Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. É permitida a reprodução total ou parcial, e por qualquer meio, desde que citada a fonte.

Ricardo Couto de Castro
Governador em Exercício

Carlos Eduardo Sarmento da Costa
Presidente do DETRAN.RJ

Marcus Antonio de Freitas Moreira
Vice-Presidente do DETRAN.RJ

Fernando Cesar Rocha dos Santos **Joel Henrique Mendes de Mesquita**
Diretoria de Registro de Veículos Diretoria de Habilitação

William Fontoura do Nascimento **Anderson Ramos de Arquino**
Diretoria de Identificação Civil Coord. Julg. e Contr. de Infrações

Hugo Leonan Amaral da Silva **Alexandre Bastos Mattioli**
Coord. Geral de Integração de Serv. Dir. Tec. da Inf. e Comunicação

Igor Carrara Pereira
Assessor Chefe da Assessoria de Gestão e Modernização

Bruno Barros da Silva
Coordenador da Coordenadoria de Estatística e Acidentologia

Organização, Texto e Produção.
Coordenadoria de Estatística e Acidentologia do DETRAN.RJ

Anderson Moreira Angélica Vidigal Daniel Roque
Fabiano Gouvêa Fabiano Oliveira Jorge Melo
Mancildo Filho Roberto Rocha Talita Nogueira

Equipe Técnica de Apoio em TI
Fábio Sanhudo - Helaine Barboz

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	5
2. DESTAQUES DO SEMESTRE.....	6
3. NOTAS METODOLÓGICAS E FONTES	7
3.1 Fontes de Informação e Bases de Dados	7
3.2 Posição das Bases e Ajustes Extemporâneos	8
4. FROTA DE VEÍCULOS	8
4.1 Dinâmica da Frota Fluminense: Expansão e Retomada	8
4.2 Os 10 Maiores Municípios em Volume de Veículos	10
4.3 Composição da Frota por Tipo de Veículo	11
4.4 Frota por Tipo de Combustível.....	12
4.5 Outros Serviços de Registro de Veículos.....	13
5. CONDUTORES DE VEÍCULOS	14
5.1 Habilitados por Categoria.....	15
5.2 Perfil Demográfico dos Condutores.....	16
5.3 Condutores com Exercício de Atividade Remunerada (EAR)	17
5.4 Serviços Relacionados à Emissão da CNH	18
6. INFRAÇÕES DE TRÂNSITO.....	18
6.1 Dimensão das Infrações de Trânsito.....	19
6.2 Evolução Histórica das Infrações	19
6.3 Distribuição das Infrações por Faixa Etária e Gênero	20
6.4 Padrão Temporal das Infrações	21
6.5 Infrações por Tipo de Veículo	22
6.6 Infrações em Destaque	23
7. SINISTROS DE TRÂNSITO	24
7.1 Retrato dos Sinistros de Trânsito	25
7.2 Sinistralidade.....	26
7.3 Evolução Mensal dos Sinistros	27
7.4 Perfil das Vítimas	28
7.5 Distribuição Temporal dos Sinistros	29
7.6 Tipologia dos Sinistros	30
7.7 Veículos Envolvidos nos Sinistros.....	31
7.8 Ranking das Vias com Maior Número de Vítimas	32
7.9 Vítimas por Faixa Etária e Natureza do Sinistro.....	33
8. IDENTIFICAÇÃO CIVIL.....	33
8.1 Emissão da Carteira de Identidade Nacional	34
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35

1. APRESENTAÇÃO

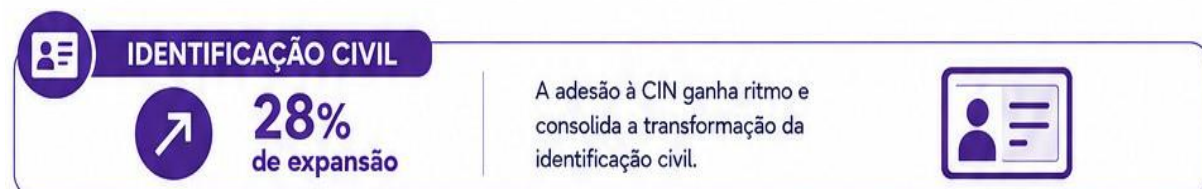
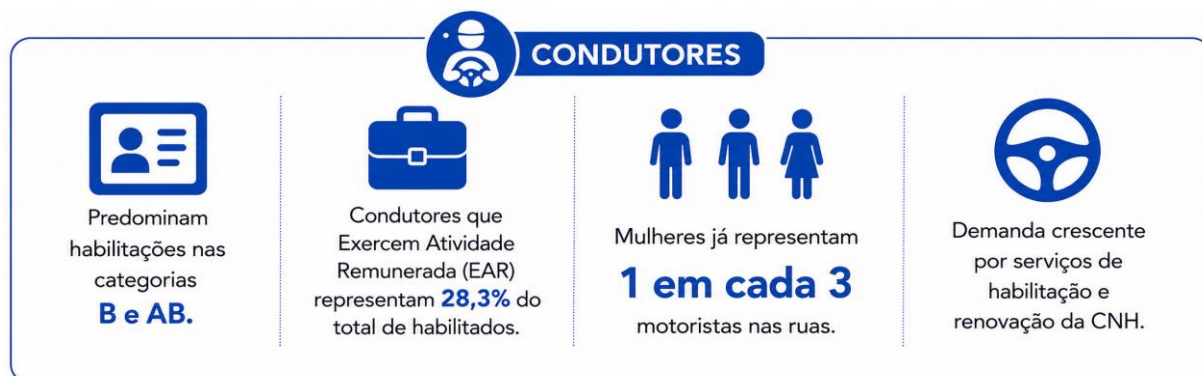
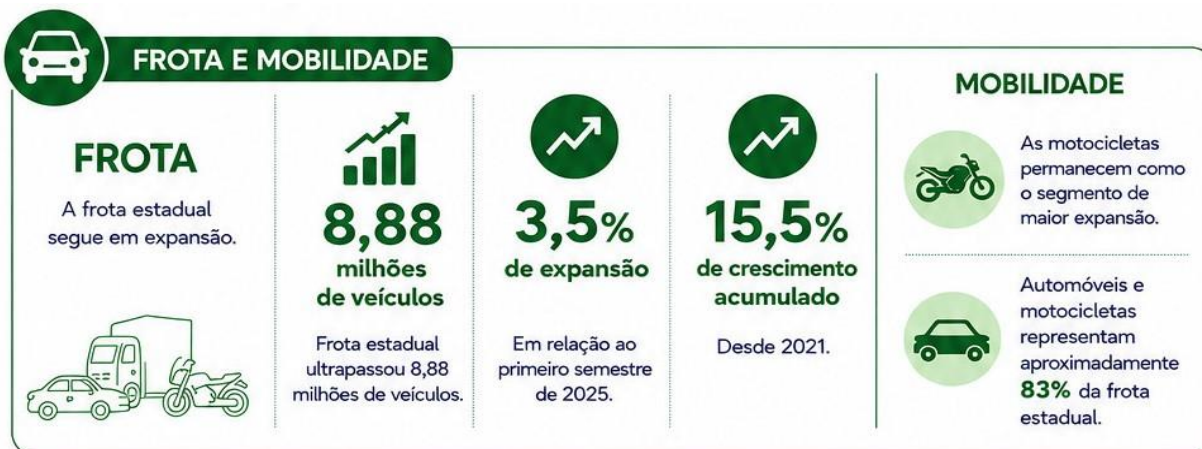
O **Boletim Estatístico de Trânsito (BEST) – 1º Semestre de 2026** reúne os principais indicadores produzidos pelo DETRAN.RJ sobre a mobilidade e a segurança viária no Estado do Rio de Janeiro. A publicação consolida informações provenientes das áreas de veículos, habilitação, fiscalização de trânsito, sinistros viários e identificação civil, oferecendo uma visão integrada da evolução desses indicadores ao longo do período analisado.

A sistematização desses dados fortalece a transparência institucional e amplia a disponibilidade de informações estratégicas para gestores públicos, pesquisadores, órgãos de controle, imprensa e sociedade. Ao reunir estatísticas oficiais em um único documento, o boletim contribui para o monitoramento das políticas públicas e para a produção de diagnósticos voltados ao aprimoramento da mobilidade e da segurança viária.

Nesta edição, observa-se a continuidade da expansão da frota estadual, o crescimento da demanda por diferentes serviços prestados pelo DETRAN.RJ, a manutenção de elevado volume de autuações e o aumento dos sinistros e das vítimas em relação ao primeiro semestre de 2025. Esses resultados evidenciam a importância do acompanhamento permanente dos indicadores, permitindo identificar tendências, orientar ações governamentais e subsidiar decisões fundamentadas em evidências.

O DETRAN.RJ reafirma, por meio desta publicação, seu compromisso com a produção de informações estatísticas confiáveis, com a transparência pública e com o fortalecimento da gestão baseada em dados, contribuindo para a construção de um trânsito mais seguro e de serviços públicos cada vez mais eficientes.

2. DESTAQUES DO SEMESTRE



3. NOTAS METODOLÓGICAS E FONTES

Os indicadores apresentados no **BEST 10 – 1º Semestre de 2026** foram elaborados a partir da consolidação de bases de dados oficiais administradas pelo DETRAN.RJ e por instituições parceiras integrantes do sistema de trânsito e de segurança pública. O objetivo é assegurar a padronização das informações, a confiabilidade das estatísticas e a comparabilidade dos indicadores apresentados ao longo da publicação.

3.1 Fontes de Informação e Bases de Dados

As informações foram organizadas conforme a natureza de cada tema analisado, utilizando-se as seguintes bases de dados:

- **Frota de Veículos:** informações provenientes do sistema estadual de registro de veículos do DETRAN.RJ, contemplando os veículos registrados no Estado do Rio de Janeiro.
- **Habilitação e Condutores:** indicadores obtidos por meio do Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH) e da Rede Estadual de Formação e Habilitação de Condutores (REFOR), abrangendo dados relativos aos condutores habilitados, categorias de habilitação, Exercício de Atividade Remunerada (EAR) e serviços relacionados à Carteira Nacional de Habilitação (CNH).
- **Identificação Civil:** informações referentes à emissão da Carteira de Identidade Nacional (CIN), produzidas a partir das bases corporativas do DETRAN.RJ destinadas à gestão dos serviços de identificação civil.
- **Infrações de Trânsito:** indicadores consolidados a partir do **Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF)**, compreendendo informações sobre autuações, tipologia das infrações, perfil dos infratores e distribuição temporal dos registros.
- **Sinistros de Trânsito:** dados provenientes do **Instituto de Segurança Pública (ISP)**, produzidos com base nos registros de ocorrências da **Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro (PCERJ)** e complementados pelas informações de atendimento pré-hospitalar do **Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ)**, permitindo a análise dos sinistros com vítimas, sua distribuição espacial e o perfil das pessoas envolvidas.

3.2 Posição das Bases e Ajustes Extemporâneos

Os dados apresentados neste boletim refletem a posição das bases de dados em **30 de junho de 2026**, correspondente ao encerramento do período de referência do primeiro semestre de 2026. Eventuais variações em consultas ou relatórios gerados posteriormente podem ocorrer em virtude da inclusão tardia de registros (resíduos cadastrais), atualizações do sistema ou reclassificações efetuadas após a data de corte.

Tais ajustes fazem parte da manutenção contínua e qualificação dos bancos de dados, não comprometendo a consistência nem a representatividade das análises apresentadas nesta publicação.

4. FROTA DE VEÍCULOS

A frota de veículos constitui um dos principais indicadores da mobilidade no Estado do Rio de Janeiro, refletindo o dinamismo econômico, a expansão da circulação de pessoas e mercadorias e a crescente demanda pelos serviços públicos relacionados ao trânsito. O acompanhamento sistemático desse indicador permite compreender a evolução da motorização estadual, identificar mudanças no perfil da frota e subsidiar o planejamento das ações de fiscalização, engenharia de tráfego, segurança viária e prestação de serviços do DETRAN.RJ.

No primeiro semestre de 2026, o Estado do Rio de Janeiro manteve a trajetória de crescimento observada nos últimos anos, alcançando um novo patamar de veículos registrados. Os resultados apresentados neste capítulo evidenciam não apenas a expansão quantitativa da frota, mas também importantes transformações em sua composição, distribuição territorial, matriz energética e demanda pelos serviços de registro veicular, aspectos que influenciam diretamente a mobilidade e a gestão do trânsito no Estado.

4.1 Dinâmica da Frota Fluminense: Expansão e Retomada

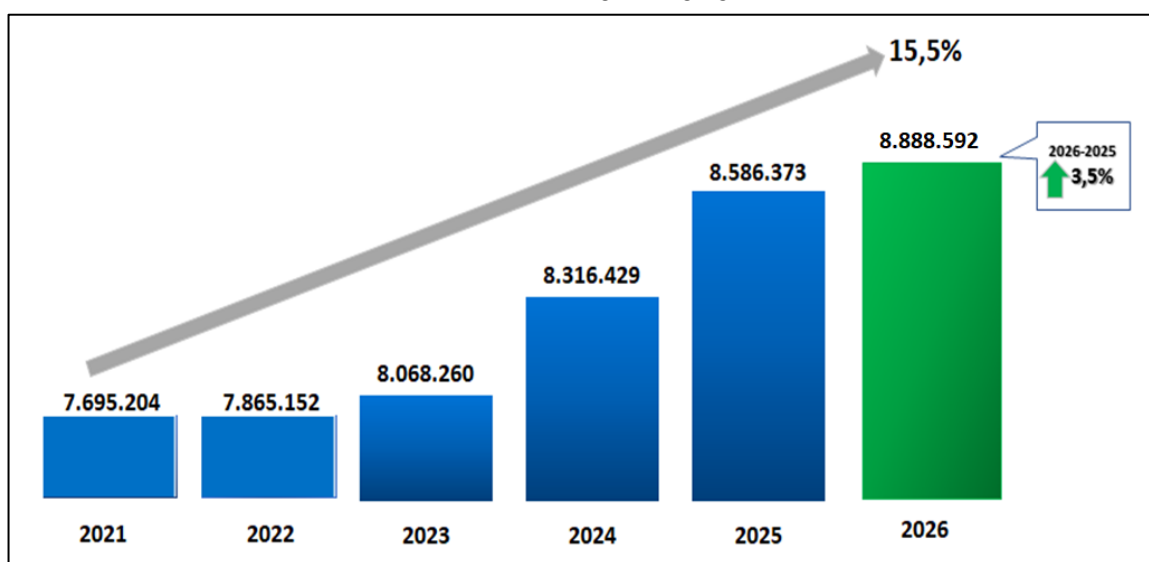
A evolução da frota de veículos do Estado do Rio de Janeiro confirma a continuidade do processo de expansão da mobilidade motorizada observado nos últimos anos. Entre o primeiro semestre de 2021 e o primeiro semestre de 2026, o número de veículos registrados passou de **7.695.204 para 8.888.592**, correspondendo a um crescimento acumulado de **15,5%**, com acréscimo superior a **1,19 milhão de veículos** em circulação. Entre os fatores que podem contribuir para esse movimento estão a busca por meios de transporte de menor custo operacional e a expansão das atividades de entrega e transporte por

aplicativos. Os dados apresentados, entretanto, não permitem estabelecer relação causal.

A análise da série histórica revela dois momentos distintos. O primeiro, compreendido entre 2021 e 2025, caracteriza-se por um crescimento contínuo, porém moderado, sustentado pela retomada gradual das atividades econômicas após a pandemia e pela recuperação do mercado automotivo. O segundo momento corresponde ao intervalo entre 2025 e 2026, quando a frota apresentou expansão de **3,5%**, superior à média observada nos anos anteriores, indicando aceleração do ritmo de crescimento.

Sob a perspectiva da gestão pública, esse comportamento reforça a necessidade de permanente adequação da infraestrutura viária, ampliação da capacidade operacional dos serviços de trânsito e fortalecimento das ações de fiscalização e educação para o trânsito. O aumento da frota representa maior pressão sobre o sistema viário, eleva a demanda por serviços de registro e licenciamento e amplia a exposição da população aos riscos inerentes ao tráfego, tornando indispensável o monitoramento contínuo desses indicadores.

Gráfico 1: EVOLUÇÃO DA FROTA
1º Semestre 2021-2026



Fonte: DTIC.

4.2 Os 10 Maiores Municípios em Volume de Veículos

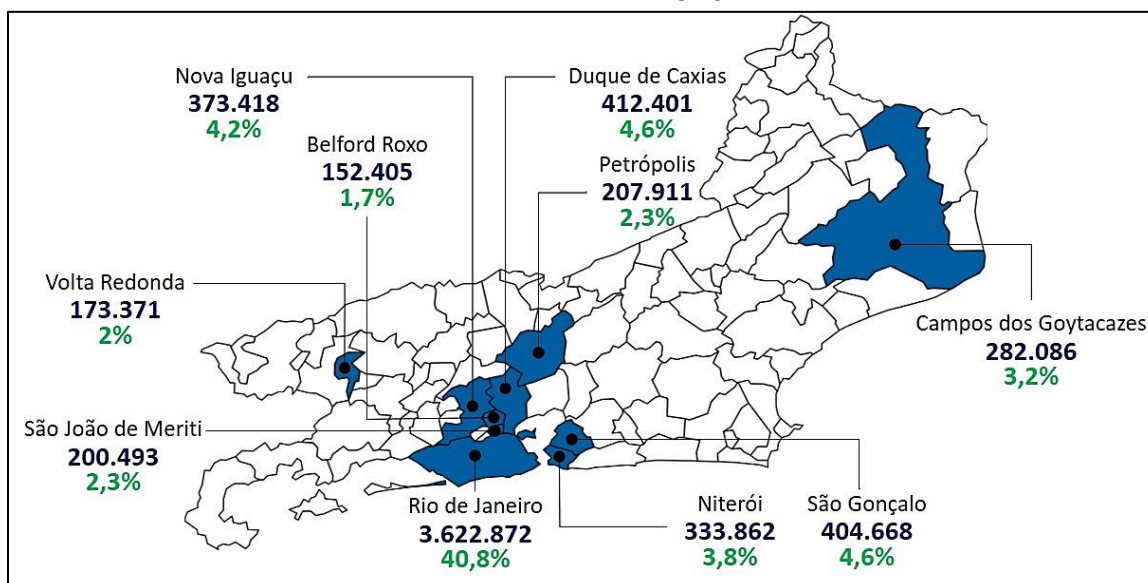
A distribuição espacial da frota evidencia elevada concentração dos veículos nos principais centros urbanos do Estado. Os dez municípios com maior número de veículos registrados concentram aproximadamente **69,5%** da frota estadual, demonstrando forte centralização da mobilidade na Região Metropolitana e em polos econômicos de maior densidade populacional.

O município do Rio de Janeiro permanece como principal núcleo da circulação veicular, reunindo **3.622.872 veículos**, o equivalente a **40,8%** da frota estadual. Em seguida aparecem municípios que exercem papel estratégico na dinâmica econômica e logística do Estado, especialmente na Baixada Fluminense e no Leste Fluminense.

A presença de Campos dos Goytacazes, Petrópolis e Volta Redonda entre os maiores municípios evidencia que o processo de expansão da frota não se restringe ao eixo metropolitano. Esses municípios consolidam-se como importantes polos regionais, refletindo o fortalecimento da interiorização da mobilidade motorizada.

Do ponto de vista do planejamento público, a elevada concentração territorial da frota indica onde tendem a se concentrar as maiores demandas por infraestrutura viária, fiscalização, engenharia de tráfego e prestação de serviços do DETRAN.RJ.

Figura 1: 10 MUNICÍPIOS COM MAIOR FROTA DE VEÍCULOS
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

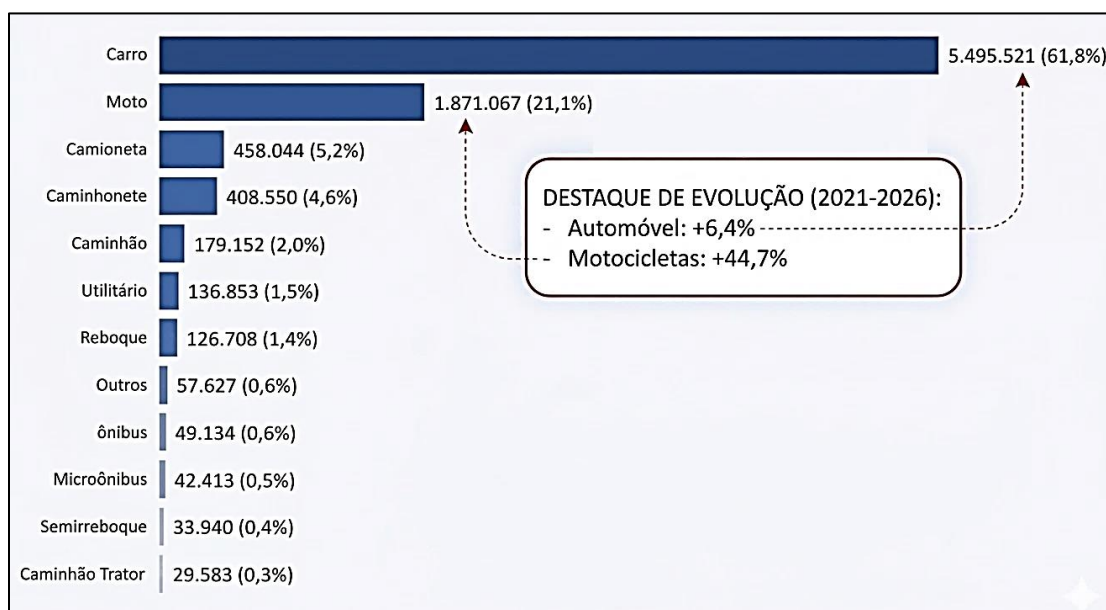
4.3 Composição da Frota por Tipo de Veículo

A composição da frota estadual demonstra que a mobilidade fluminense permanece fortemente baseada no transporte individual motorizado. Os automóveis representam **61,8%** do total de veículos registrados, enquanto as motocicletas correspondem a **21,1%**, fazendo com que essas duas categorias concentrem aproximadamente **83%** da frota estadual.

Entretanto, a análise histórica evidencia comportamentos distintos entre essas categorias. Enquanto os automóveis apresentaram crescimento acumulado de **6,4%** entre 2021 e 2026, as motocicletas registraram expansão de **44,7%**, ritmo significativamente superior ao observado para os demais segmentos da frota.

Esse resultado confirma a consolidação das motocicletas como um dos principais vetores da expansão da mobilidade estadual. O fenômeno pode estar associado à busca por meios de transporte de menor custo operacional, ao aumento das atividades de entrega e transporte por aplicativos e à maior agilidade proporcionada por esse modal em ambientes urbanos congestionados.

Gráfico 2: FROTA POR TIPO DE VEÍCULO
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

Sob a ótica da segurança viária, esse comportamento merece atenção especial. O crescimento acelerado da frota de motocicletas constitui um fator que merece acompanhamento contínuo por seus possíveis reflexos sobre os indicadores de sinistralidade.

LEITURA TÉCNICA

Embora representem pouco mais de um quinto da frota estadual, **as motocicletas** são o segmento que mais cresceu desde 2021. Esse comportamento merece acompanhamento contínuo por seus reflexos sobre a mobilidade urbana, a fiscalização e a segurança viária.

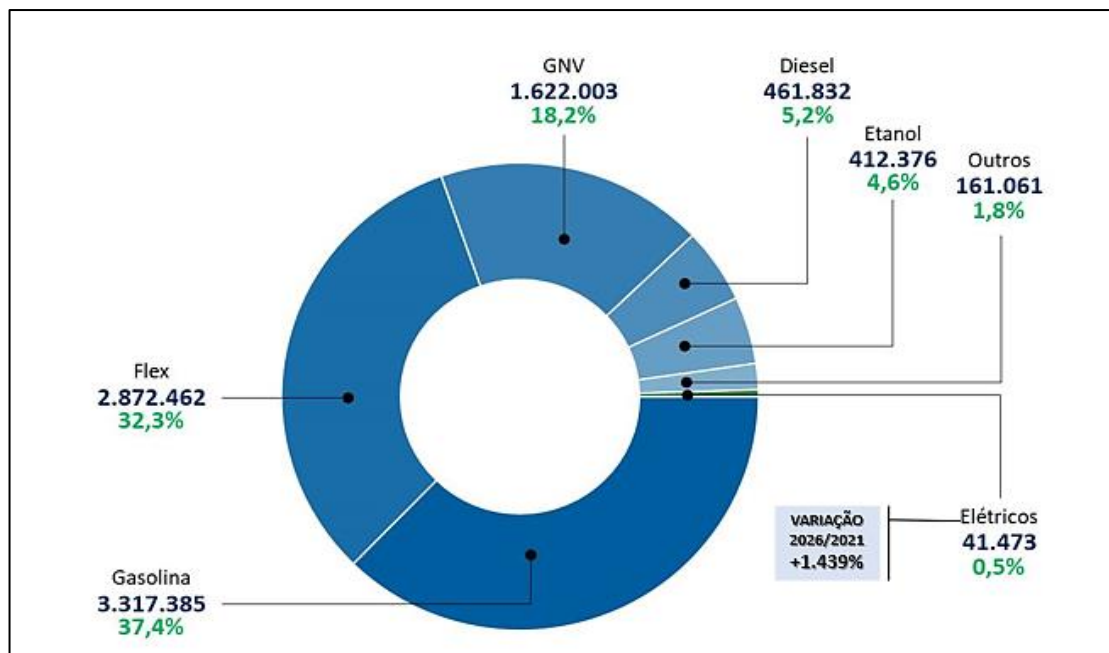
4.4 Frota por Tipo de Combustível

A distribuição da frota segundo a matriz energética demonstra que os veículos movidos a gasolina e tecnologia flex continuam predominando no Estado do Rio de Janeiro, refletindo a consolidação histórica desses sistemas de propulsão no mercado brasileiro.

O Gás Natural Veicular (GNV) mantém posição relevante na composição da frota, característica tradicional do Estado, especialmente entre veículos utilizados em atividades profissionais e de transporte de passageiros. Já os veículos movidos exclusivamente a diesel permanecem concentrados nos segmentos de transporte de cargas e coletivo.

O aspecto mais relevante observado nesta edição, entretanto, é a expansão da eletromobilidade. Embora os veículos elétricos ainda representem uma parcela reduzida da frota, o expressivo crescimento registrado ao longo da série histórica evidencia uma tendência de diversificação da matriz energética e gradual transição para tecnologias de menor emissão. Esse movimento acompanha transformações observadas nos cenários nacional e internacional e está associado ao avanço tecnológico, à ampliação da oferta de modelos eletrificados, às políticas de sustentabilidade e à busca por alternativas com maior eficiência energética e potencial de redução dos custos de operação. A trajetória observada sinaliza, portanto, que a eletrificação, ainda que incipiente em termos de participação absoluta, começa a assumir maior relevância na transformação do perfil energético da frota fluminense.

Gráfico 3: FROTA POR TIPO DE COMBUSTÍVEL
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

4.5 Outros Serviços de Registro de Veículos

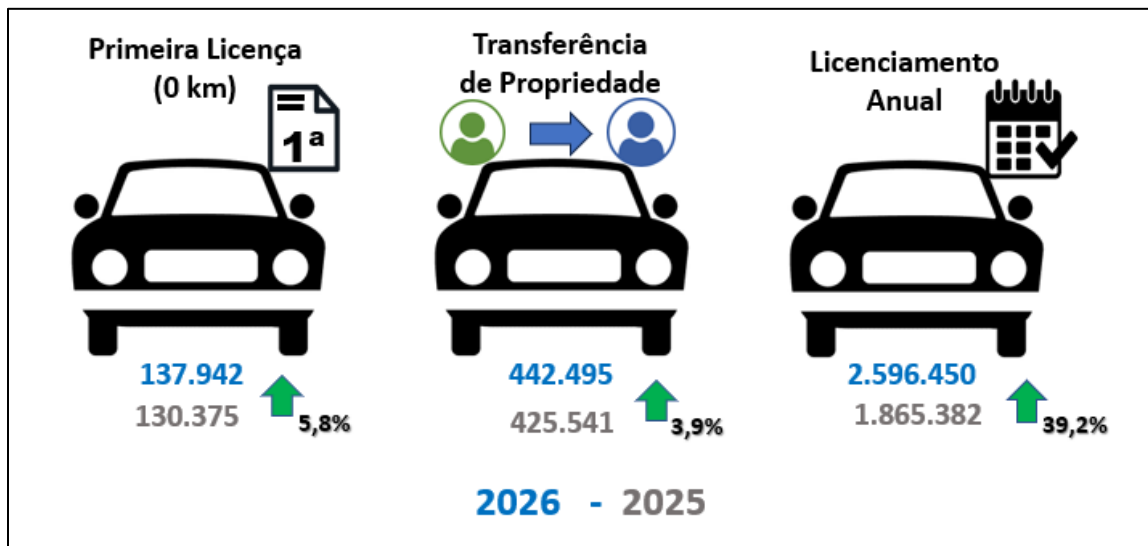
Os serviços de registro veicular acompanharam o crescimento da frota e apresentaram expansão no primeiro semestre de 2026, evidenciando maior procura pelos serviços prestados pelo DETRAN.RJ.

O destaque do período foi o licenciamento anual, que registrou crescimento de **39,2%** em relação ao mesmo período do ano anterior, indicando maior demanda pela regularização documental da frota em circulação e maior utilização dos serviços disponibilizados pelo órgão.

Também foram observados resultados positivos nas **primeiras licenças de veículos novos (5,8%)** e nas **transferências de propriedade (3,9%)**, indicadores que refletem o dinamismo do mercado automotivo estadual tanto no segmento de veículos novos quanto no mercado de usados.

Em conjunto, esses resultados demonstram que a expansão da frota não se traduz apenas em maior número de veículos registrados, mas também em aumento da demanda pelos serviços administrativos relacionados ao ciclo de vida do veículo, reforçando o papel estratégico do DETRAN.RJ na gestão da mobilidade estadual.

Figura 2: SERVIÇOS DE REGISTRO DE VEÍCULOS
1º Semestre – 2025/2026



Fonte: DTIC.

5. CONDUTORES DE VEÍCULOS

Os condutores habilitados constituem o principal elemento do sistema de trânsito, uma vez que seu comportamento influencia diretamente a segurança viária, a fluidez da circulação e a demanda pelos serviços públicos relacionados à habilitação. A análise do perfil da população condutora permite compreender como a distribuição por categoria, idade, gênero e atividade profissional acompanha as transformações demográficas, econômicas e da mobilidade observadas no Estado do Rio de Janeiro.

No primeiro semestre de 2026, os indicadores confirmam a predominância dos condutores voltados ao transporte individual, o crescimento da participação dos profissionais que exercem atividade remunerada e a continuidade da elevada procura pelos serviços relacionados à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), partindo de uma base registrada de 6.749.999 motoristas. Em conjunto, esses resultados evidenciam o papel estratégico desempenhado pelo DETRAN.RJ na formação, habilitação e manutenção da regularidade documental dos motoristas fluminenses.

5.1 Habilitados por Categoria

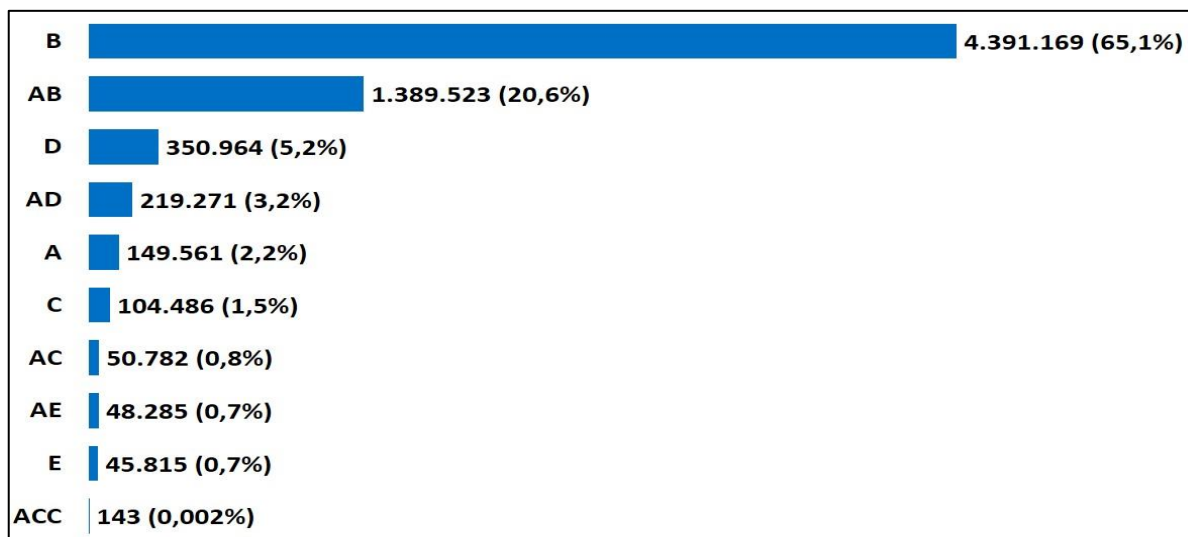
A distribuição dos condutores habilitados por categoria demonstra uma estrutura fortemente concentrada nas habilitações destinadas à condução de veículos de passeio. As categorias B e AB reúnem a ampla maioria dos motoristas registrados no Estado do Rio de Janeiro, refletindo o predomínio do transporte individual como principal forma de deslocamento da população.

Essa configuração apresenta elevada coerência com a composição da frota estadual, na qual automóveis e motocicletas representam aproximadamente quatro quintos dos veículos registrados. A correspondência entre o perfil dos veículos e das habilitações confirma que a expansão da mobilidade fluminense permanece fortemente associada ao uso de automóveis particulares e motocicletas.

As categorias destinadas ao transporte profissional de cargas e passageiros apresentam participação proporcionalmente menor. Esse comportamento decorre da natureza mais específica dessas habilitações, exigidas apenas para segmentos profissionais determinados, como transporte coletivo, logística e transporte de cargas.

Sob a perspectiva da gestão pública, essa distribuição permite direcionar políticas de formação de condutores, campanhas educativas e planejamento dos serviços de habilitação, priorizando os segmentos com maior representatividade na população habilitada.

Gráfico 4: PANORAMA DOS CONDUTORES HABILITADOS POR CATEGORIA
1º semestre – 2026



Fonte: DTIC.

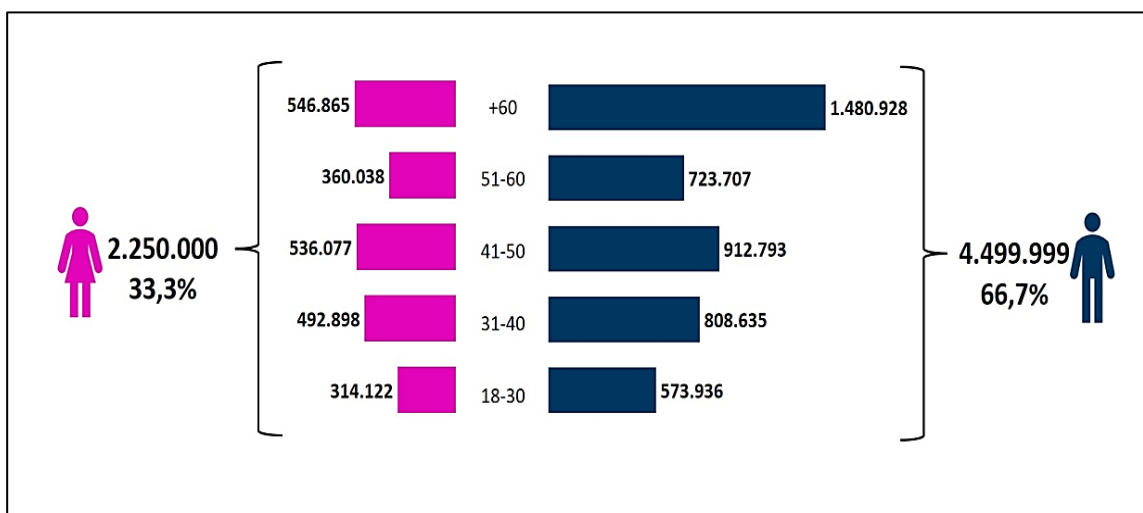
5.2 Perfil Demográfico dos Condutores

A distribuição por faixa etária e gênero evidencia a predominância masculina entre os condutores habilitados no Estado do Rio de Janeiro, com concentração dos registros nas faixas etárias intermediárias. Os homens representam aproximadamente dois terços do universo de condutores, enquanto as mulheres correspondem a cerca de um terço, embora sua participação relativa seja maior entre as gerações mais jovens.

Entre os condutores de 18 a 30 anos, as mulheres representam aproximadamente 35,4% dos habilitados, percentual que diminui para cerca de 27,0% entre aqueles com 60 anos ou mais. Destaca-se ainda a concentração dos habilitados entre 41 e 60 anos, faixa que reúne o maior contingente de condutores. A menor participação relativa dos jovens pode estar associada, entre outros fatores, a aspectos econômicos, às mudanças nos padrões de mobilidade e ao adiamento da obtenção da primeira habilitação.

A distribuição etária observada reforça a importância do acompanhamento da evolução do perfil da população habilitada, especialmente diante do gradual envelhecimento dos condutores, fenômeno que poderá repercutir na demanda por serviços relacionados à CNH e nas estratégias de segurança viária.

Gráfico 5: FAIXA ETÁRIA E GÊNERO DOS CONDUTORES
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

5.3 Condutores com Exercício de Atividade Remunerada (EAR)

O crescimento do número de condutores com registro de Exercício de Atividade Remunerada (EAR) confirma a importância crescente do transporte como atividade econômica no Estado do Rio de Janeiro.

A expansão desse grupo ocorre em um contexto de crescimento de atividades que utilizam o veículo como instrumento de trabalho, como transportes por aplicativos, entregas urbanas, logística e transporte individual remunerado.

No primeiro semestre de 2026, os condutores com registro de Exercício de Atividade Remunerada representavam 28,3% dos 6.749.999 condutores registrados no Estado.

Gráfico 6: EXERCÍCIO DE ATIVIDADE REMUNERADA
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

LEITURA TÉCNICA

O crescimento dos registros de **EAR** acompanha a expansão das atividades de transporte e entrega, reforçando a importância desse segmento para a economia e para a mobilidade estadual.

5.4 Serviços Relacionados à Emissão da CNH

Os serviços relacionados à Carteira Nacional de Habilitação mantiveram trajetória de crescimento no primeiro semestre de 2026, demonstrando a elevada demanda da população pelos serviços prestados pelo DETRAN.RJ.

O aumento de **9,6%** no volume total de atendimentos foi impulsionado, principalmente, pelos processos de renovação, emissão da CNH definitiva, alterações cadastrais e emissão de segunda via. Esses resultados indicam que a maior parte da demanda está associada à manutenção da regularidade documental dos condutores já habilitados.

Por outro lado, a redução observada nos serviços de primeira habilitação e de mudança de categoria pode indicar estabilidade do ingresso de novos condutores ou alterações no comportamento da população em relação ao acesso à habilitação. O acompanhamento dessa tendência ao longo dos próximos períodos permitirá verificar se esse comportamento representa uma oscilação conjuntural ou uma mudança estrutural da demanda.

6. INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

As infrações de trânsito constituem um importante indicador do comportamento dos usuários das vias e da efetividade das ações de fiscalização desenvolvidas pelos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. Além de refletirem o grau de observância das normas de circulação, esses registros permitem identificar padrões de comportamento, subsidiar ações educativas e orientar estratégias voltadas à redução dos fatores de risco associados aos sinistros de trânsito.

No primeiro semestre de 2026, o Estado do Rio de Janeiro registrou mais de três milhões de infrações de trânsito, confirmando que a fiscalização permanece como um instrumento essencial para a promoção da segurança viária e da disciplina na circulação. A análise apresentada neste capítulo evidencia não apenas o volume das autuações, mas também sua evolução histórica, a distribuição por perfil dos condutores, os tipos de veículos mais frequentemente autuados, os períodos de maior incidência e as condutas infracionais predominantes.

6.1 Dimensão das Infrações de Trânsito

Durante o primeiro semestre de 2026 foram registradas **3.004.936 autuações de trânsito** no Estado do Rio de Janeiro. Esse volume corresponde a uma média aproximada de **500,8 mil autuações por mês**, **16,7 mil por dia** e cerca de **692 registros por hora**, demonstrando que o descumprimento das normas de circulação permanece um fenômeno recorrente nas vias estaduais.

Sob uma perspectiva temporal, os registros indicam que **em média, uma autuação foi registrada a cada 5,2 segundos**. Mais do que representar um elevado volume operacional de fiscalização, esse indicador evidencia a frequência com que determinados comportamentos viários ainda se repetem no trânsito fluminense.

A magnitude desses números reforça a necessidade de manutenção das ações de fiscalização, associadas a políticas permanentes de educação para o trânsito, conscientização dos condutores e aperfeiçoamento das estratégias de prevenção.

Figura 4: INDICADORES DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO



Fonte: DTIC.

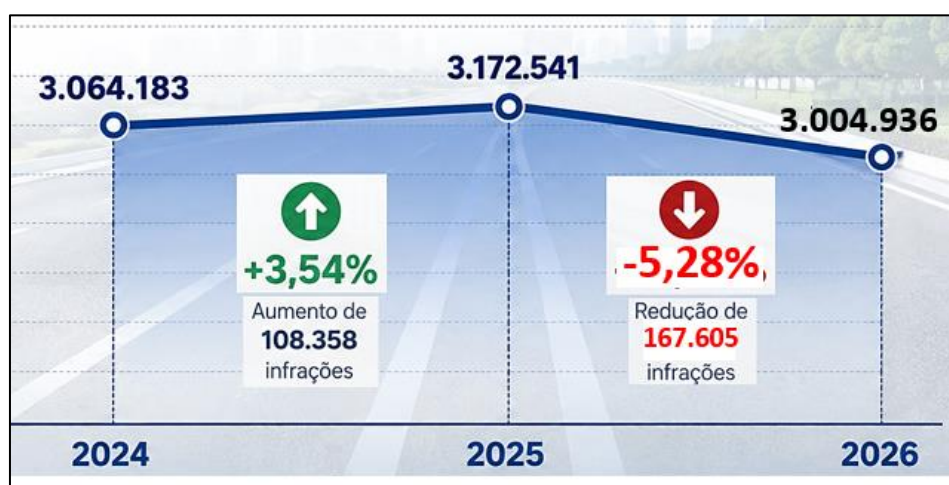
6.2 Evolução Histórica das Infrações

A comparação entre os primeiros semestres de 2024, 2025 e 2026 demonstra que o comportamento das infrações de trânsito não segue trajetória linear. Após crescimento observado em 2025, o primeiro semestre de 2026 apresentou redução de **5,28%** em relação ao mesmo período do ano anterior.

Embora a redução seja relevante em termos quantitativos, ela não deve ser interpretada isoladamente como evidência de melhora do comportamento dos condutores ou da segurança viária.

A interpretação desse comportamento deve ser realizada com cautela, uma vez que a variação no número de infrações pode refletir uma combinação de fatores, incluindo mudanças no comportamento dos condutores, alterações na intensidade da fiscalização, evolução da frota, padrões de deslocamento e outras condições operacionais. O acompanhamento contínuo da série histórica permitirá avaliar se a redução observada representa uma tendência consistente ou apenas uma oscilação conjuntural.

Gráfico 7: HISTÓRICO DE AUTUAÇÕES - EVOLUÇÃO ANUAL
1º Semestre – 2024/2026



Fonte: DTIC.

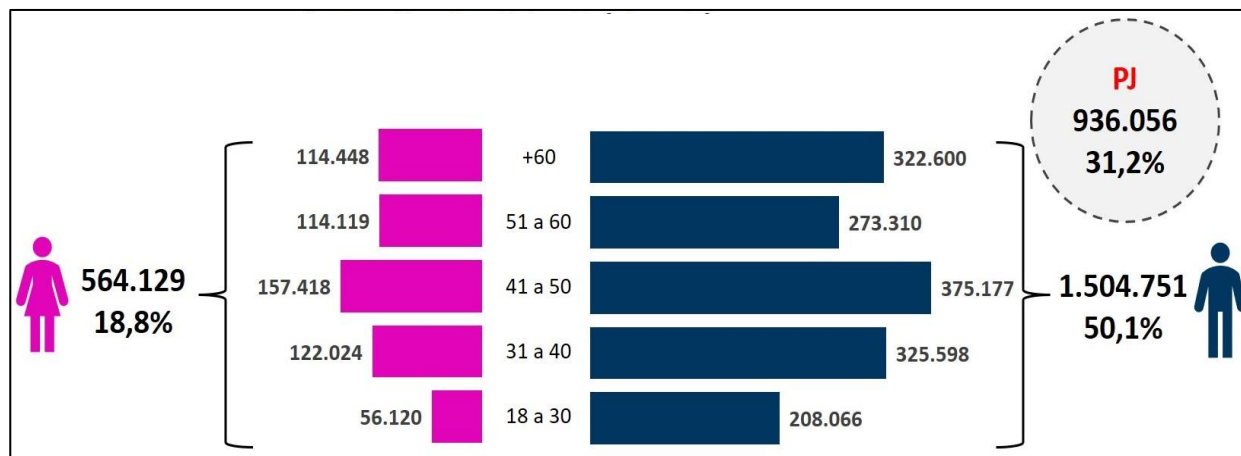
6.3 Distribuição das Infrações por Faixa Etária e Gênero

A distribuição das infrações segundo gênero e faixa etária revela predominância das autuações associadas aos condutores do gênero masculino. Entretanto, aproximadamente um terço dos registros não possui identificação individual do condutor por estarem vinculados a pessoas jurídicas ou a situações em que não foi possível a indicação do responsável pela infração.

Entre os condutores identificados, observa-se maior concentração de autuações nas faixas etárias de **31 a 50 anos**, período correspondente à maior participação da população com maior intensidade de deslocamentos.

Esse resultado guarda relação com o perfil demográfico apresentado no capítulo anterior, reforçando que o maior número de infrações acompanha os grupos que concentram maior volume de habilitados.

Gráfico 8: GÊNERO E IDADE NAS OCORRÊNCIAS DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

6.4 Padrão Temporal das Infrações

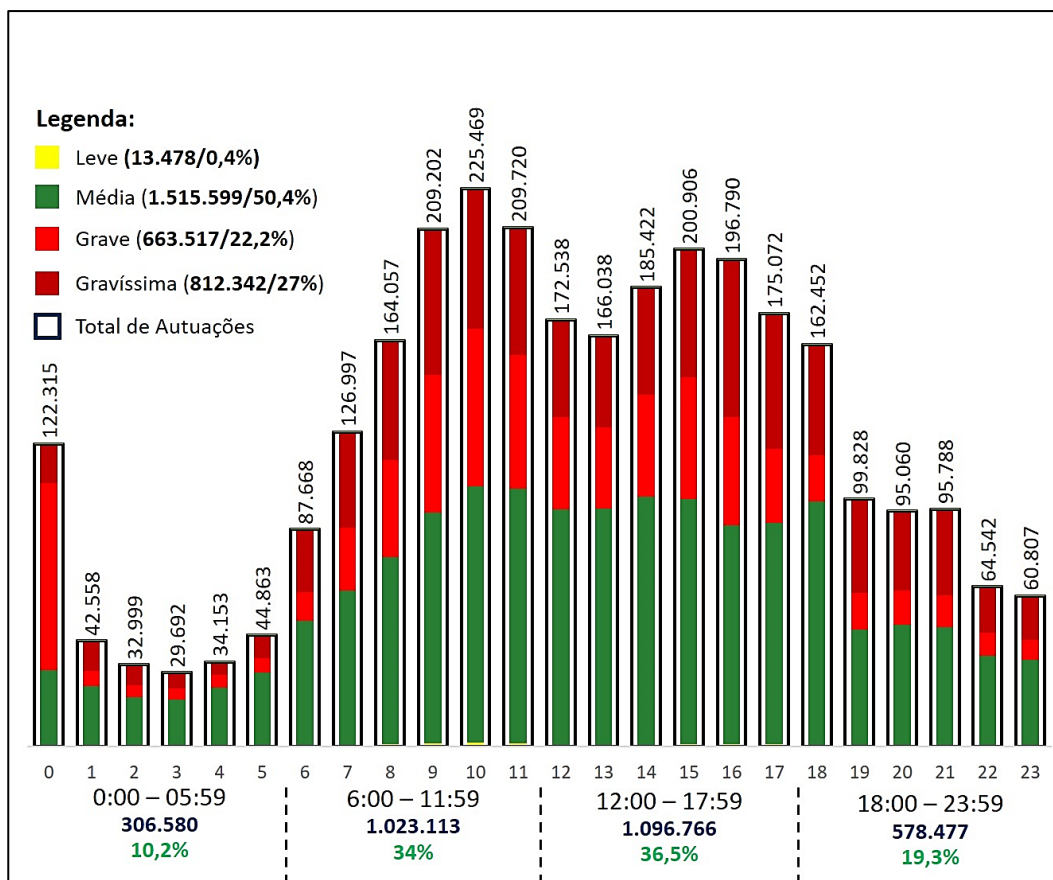
A distribuição temporal das infrações apresenta variações importantes ao longo do dia. Os períodos da manhã e da tarde concentram mais de dois terços das infrações registradas, indicando padrão compatível com períodos tradicionalmente associados à maior circulação.

O maior volume de registros ocorre às **10 horas**, horário em que a circulação permanece intensa tanto em áreas urbanas quanto nas principais rodovias do Estado. Também se observam níveis elevados entre **9h e 11h** e novamente durante o período da tarde, especialmente entre **15h e 16h**.

Durante a noite e a madrugada verifica-se redução gradual do número de autuações, comportamento compatível com a diminuição do fluxo de veículos. Entretanto, a predominância de infrações médias, graves e gravíssimas ao longo de praticamente todo o dia evidencia que os comportamentos de maior risco permanecem distribuídos durante todo o período analisado.

Sob a perspectiva operacional, esses resultados fornecem importantes subsídios para o planejamento das ações de fiscalização, permitindo concentrar recursos humanos e tecnológicos nos períodos de maior incidência das infrações.

Gráfico 9: PADRÕES TEMPORAIS E HORÁRIOS DE PICO DAS INFRAÇÕES
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

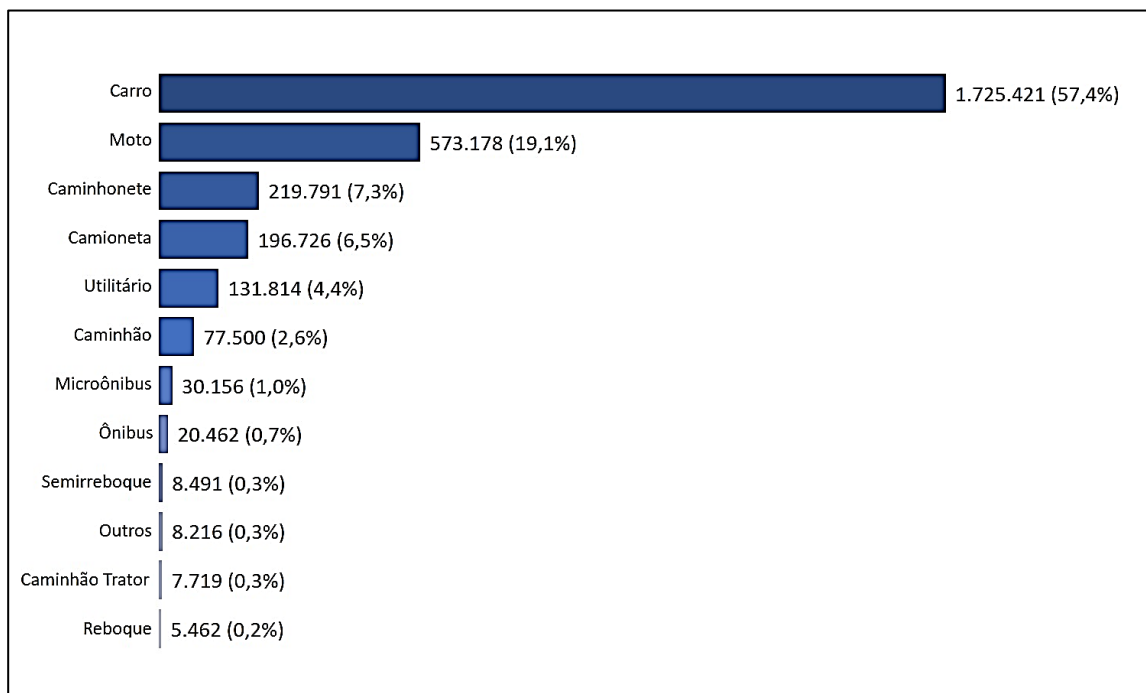
6.5 Infrações por Tipo de Veículo

A distribuição das autuações por tipo de veículo demonstra forte concentração nos segmentos predominantes da frota estadual. Automóveis e motocicletas respondem conjuntamente por mais de três quartos das infrações registradas, confirmando o protagonismo desses modais na mobilidade cotidiana do Estado do Rio de Janeiro.

A elevada participação dos automóveis decorre, em grande medida, de sua predominância na frota. Já as motocicletas mantêm participação expressiva nas autuações, refletindo tanto sua expansão nos últimos anos quanto sua elevada exposição ao ambiente viário.

Os demais segmentos apresentam participação significativamente menor, comportamento compatível com sua representatividade na frota estadual.

Gráfico 10: INFRAÇÕES POR TIPO DE VEÍCULO
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

6.6 Infrações em Destaque

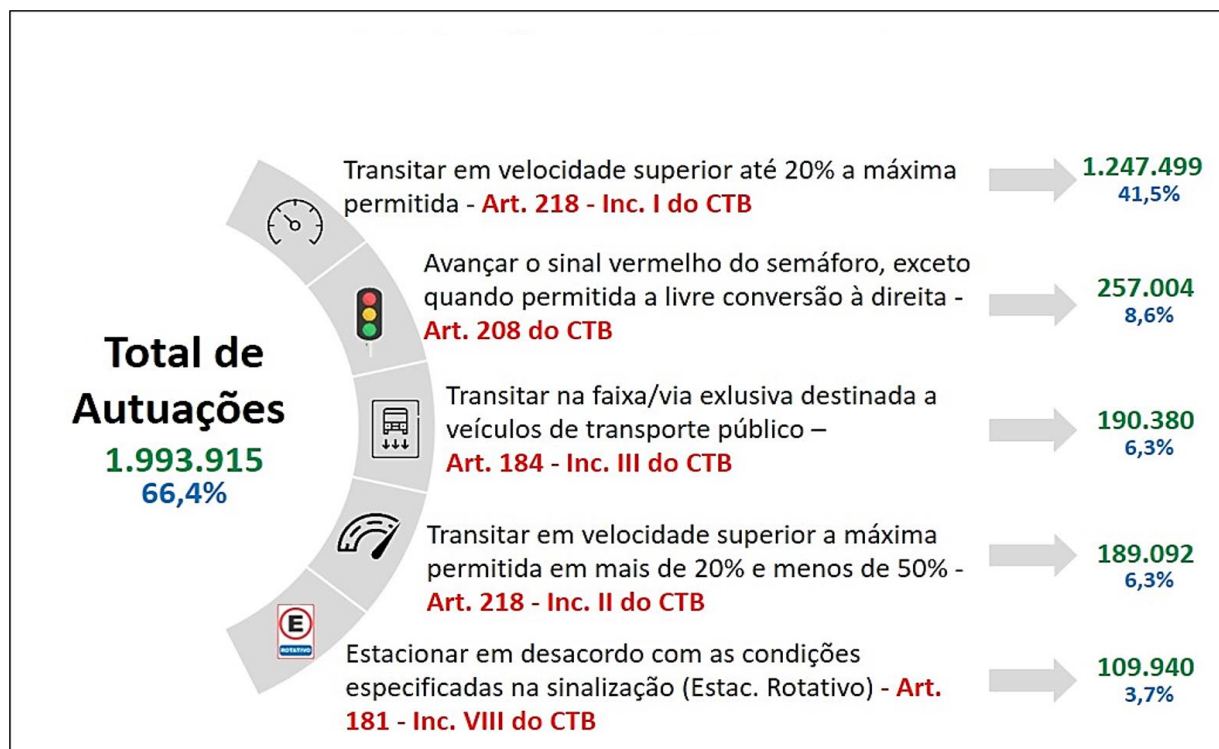
As cinco infrações mais frequentes concentraram aproximadamente **66,4%** de todas as autuações do semestre de 2026, evidenciando forte concentração das condutas infracionais em um conjunto relativamente reduzido de comportamentos. O excesso de velocidade permanece como o principal motivo das autuações. Somadas, as infrações por velocidade superior ao limite em até 20% e entre 20% e 50% **representam quase metade de todas as infrações registradas no período**, fazendo da velocidade a principal conduta identificada entre as autuações registradas.

Também se destacam as autuações relacionadas ao avanço do sinal vermelho, à utilização indevida de faixas exclusivas e às irregularidades no estacionamento rotativo. Em conjunto, essas infrações revelam que grande parte das autuações está associada ao comportamento cotidiano dos condutores em áreas urbanas.

Cabe observar que a distribuição das infrações registradas também é influenciada pelos mecanismos e pela intensidade da fiscalização, especialmente no caso das condutas passíveis de detecção por equipamentos eletrônicos. Dessa forma, a frequência das autuações não deve ser interpretada,

isoladamente, como medida direta da frequência com que cada tipo de infração ocorre nas vias.

Figura 5: PANORAMA DAS INFRAÇÕES DE MAIOR INCIDÊNCIA
1º Semestre – 2026



Fonte: DTIC.

7. SINISTROS DE TRÂNSITO

Os sinistros de trânsito representam um dos principais indicadores da segurança viária, permitindo avaliar os impactos da circulação de veículos sobre a integridade física dos usuários das vias. A análise sistemática dessas ocorrências fornece subsídios para a formulação de políticas públicas, o direcionamento das ações de fiscalização, a priorização de investimentos em infraestrutura e o desenvolvimento de programas voltados à prevenção de acidentes.

Os resultados apresentados neste capítulo reúnem informações sobre a evolução dos sinistros, o perfil das vítimas, a distribuição temporal das ocorrências, os tipos de sinistros registrados, os veículos envolvidos e as vias com maior concentração de vítimas. Em conjunto, esses indicadores permitem compreender os principais padrões da sinistralidade observados no Estado do

Rio de Janeiro durante o primeiro semestre de 2026 e identificar aspectos relevantes para o planejamento das ações de segurança viária.

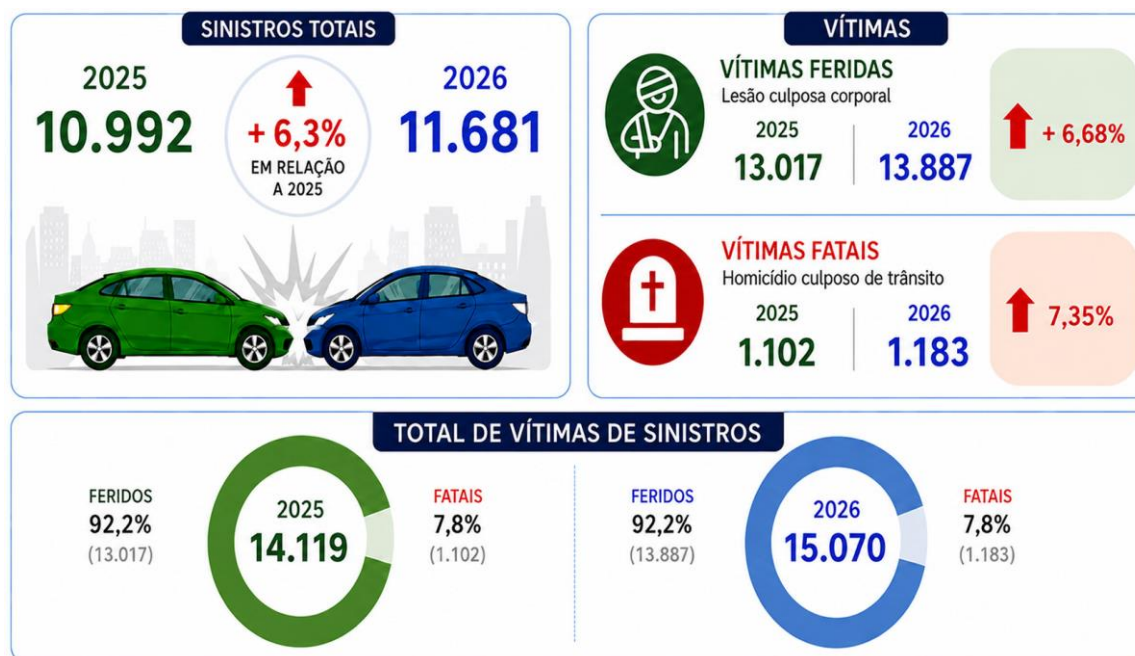
7.1 Retrato dos Sinistros de Trânsito

A comparação entre o primeiro semestre de 2025 e o mesmo período de 2026 demonstra aumento tanto no número de sinistros quanto no total de vítimas registradas no Estado do Rio de Janeiro. O crescimento de **6,3%** nas ocorrências foi acompanhado por elevação do número de pessoas feridas e de vítimas fatais, indicando maior impacto da sinistralidade sobre a população.

O total de vítimas passou de **14.119 para 15.070**, refletindo crescimento generalizado dos indicadores de gravidade. As vítimas com lesões corresponderam à maior parcela dos registros, enquanto os óbitos também apresentaram aumento em relação ao período anterior.

Apesar da elevação dos números absolutos, observa-se estabilidade na distribuição proporcional da gravidade das vítimas. Em ambos os períodos analisados, aproximadamente **92,2%** dos registros corresponderam a pessoas feridas e **7,8%** a vítimas fatais, indicando que a distribuição relativa da gravidade das vítimas permaneceu praticamente inalterada.

Figura 6: SINISTROS DE TRÂNSITO
1º Semestre – 2025/2026



Fonte: ISP.

Sob a perspectiva da gestão pública, os resultados evidenciam a necessidade de monitoramento contínuo da evolução desses indicadores, permitindo identificar tendências e orientar ações voltadas à redução da morbimortalidade no trânsito.

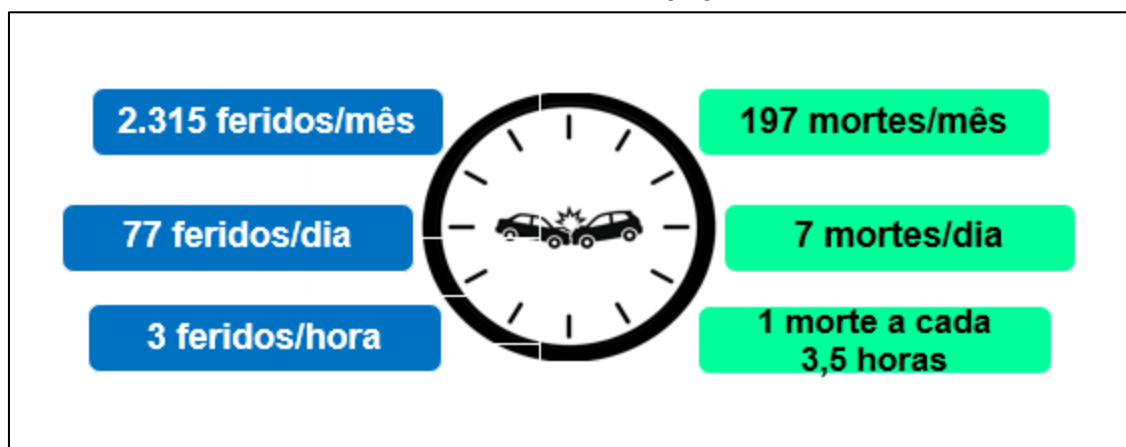
7.2 Sinistralidade

Os indicadores de frequência das vítimas permitem dimensionar o impacto cotidiano dos sinistros sobre a população fluminense. Durante o primeiro semestre de 2026, foram registradas, em média, **2.315 pessoas feridas por mês**, o equivalente a aproximadamente **77 vítimas por dia** ou **três pessoas lesionadas a cada hora**.

No caso das vítimas fatais, a média foi de **197 mortes por mês**, correspondendo a aproximadamente **sete óbitos por dia** ou **uma morte a cada três horas e meia**.

Esses indicadores sintetizam a magnitude da sinistralidade estadual e permitem acompanhar, de forma simples e objetiva, a frequência com que pessoas são vitimadas no trânsito. Sua utilização facilita a comunicação dos resultados para gestores públicos e para a sociedade, além de servir como instrumento de monitoramento das políticas de segurança viária.

Figura 7: SINISTRALIDADE
1º Semestre – 2026



Fonte: ISP.

7.3 Evolução Mensal dos Sinistros

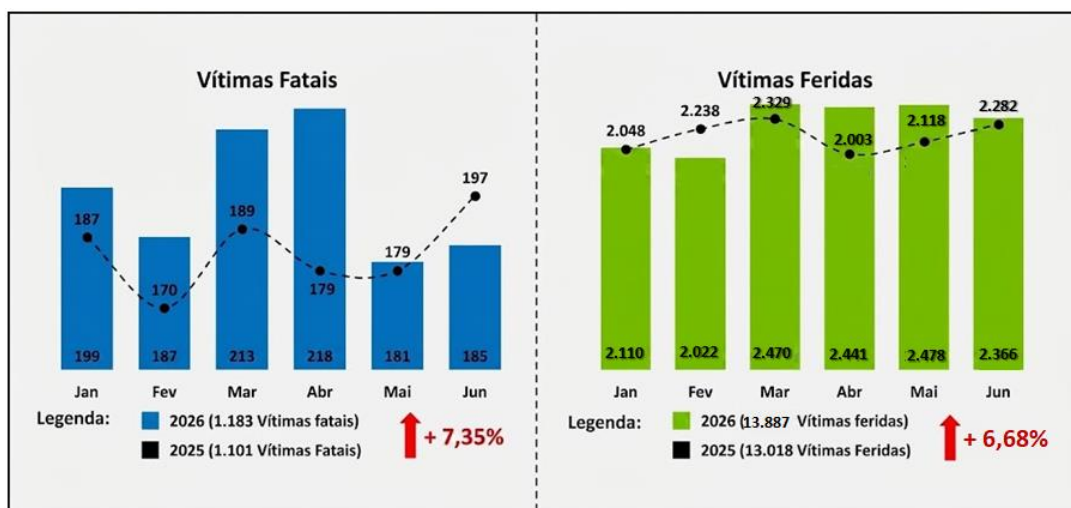
A evolução mensal das vítimas evidencia comportamento distinto entre os meses do semestre, mas confirma tendência de crescimento em relação ao primeiro semestre de 2025.

O número de vítimas fatais apresentou aumento acumulado de **7,35%**, com maior concentração nos meses de março e abril. Embora alguns meses tenham registrado redução em comparação com o ano anterior, os incrementos observados no período intermediário do semestre foram suficientes para elevar o resultado consolidado.

Entre as vítimas feridas, verificou-se crescimento de **6,68%**, mantendo-se volumes superiores aos observados em 2025 durante a maior parte do período analisado.

A análise temporal demonstra que a evolução da sinistralidade não ocorre de maneira uniforme ao longo do ano, reforçando a importância do monitoramento contínuo para identificar variações sazonais e orientar ações preventivas em períodos de maior risco.

Gráfico 11: EVOLUÇÃO MENSAL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS
1º Semestre – 2025/2026



Fonte: ISP.

7.4 Perfil das Vítimas

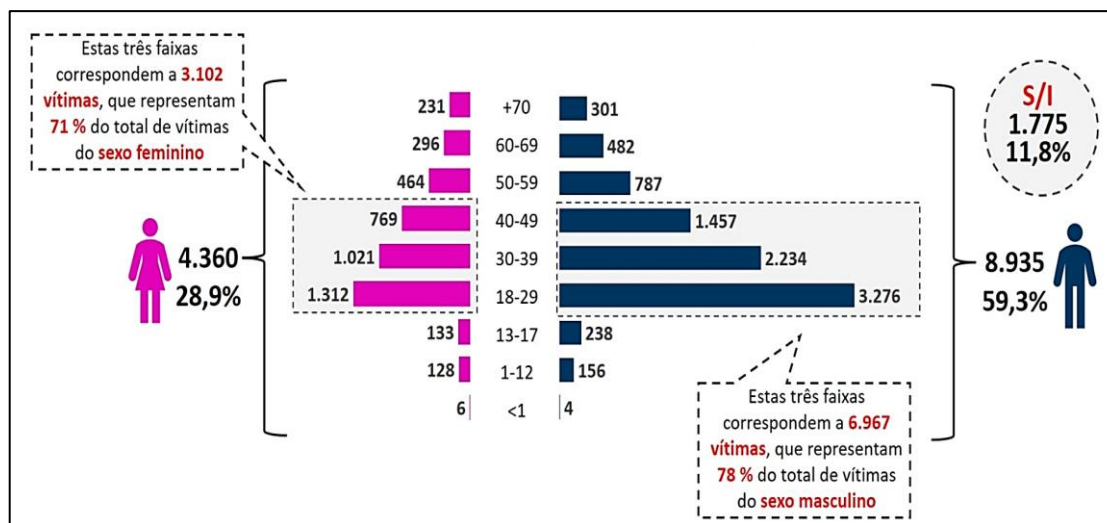
A distribuição das vítimas por gênero e faixa etária revela predominância do gênero masculino e concentração nas idades economicamente ativas.

Os homens representam aproximadamente **59,3%** das vítimas registradas, enquanto as mulheres correspondem a **28,9%**, permanecendo parcela dos registros sem identificação do gênero.

A faixa etária entre **18 e 49 anos** concentra a maior parte das vítimas para ambos os sexos, destacando-se especialmente o grupo de **18 a 29 anos**, que reúne o maior número de ocorrências.

A concentração de vítimas entre adultos jovens evidencia a relevância desse grupo para as políticas de segurança viária. Entretanto, os dados apresentados referem-se ao conjunto das vítimas de sinistros e não permitem, isoladamente, estabelecer uma relação direta entre o número de vítimas e o quantitativo de condutores habilitados em cada faixa etária.

Gráfico 12: VÍTIMAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO POR GÊNERO E FAIXA ETÁRIA
1º Semestre – 2026



Fonte: ISP.

7.5 Distribuição Temporal dos Sinistros

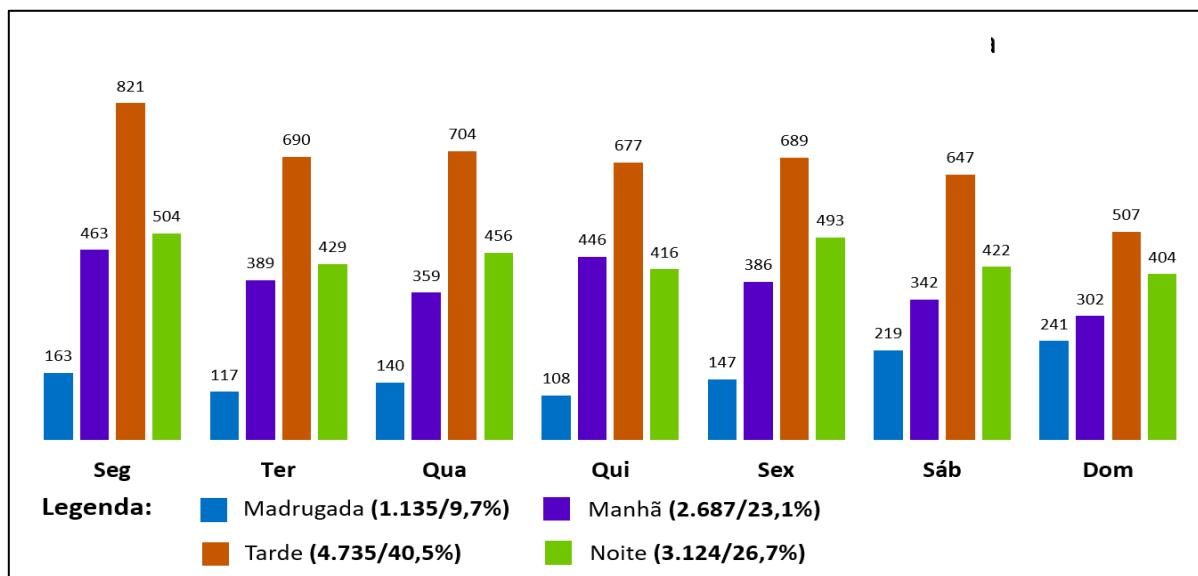
A análise da distribuição semanal demonstra que os sinistros apresentam comportamento diferenciado conforme o turno e o dia da semana.

O período da tarde concentra o maior número de ocorrências ao longo da semana, comportamento compatível com os horários de maior circulação de veículos.

Nos finais de semana observa-se aumento relativo dos registros durante a madrugada, indicando alteração do padrão de mobilidade em relação aos dias úteis.

Esses resultados oferecem importantes subsídios para o planejamento operacional das ações de fiscalização, atendimento de emergência e campanhas educativas, permitindo direcionar recursos para os períodos de maior concentração das ocorrências.

Gráfico 13: QUANTIDADE DE SINISTROS POR TURNO E DIA DA SEMANA
1º Semestre – 2026



Fonte: ISP.

7.6 Tipologia dos Sinistros

A distribuição por natureza dos sinistros demonstra que frequência e gravidade representam dimensões distintas do fenômeno.

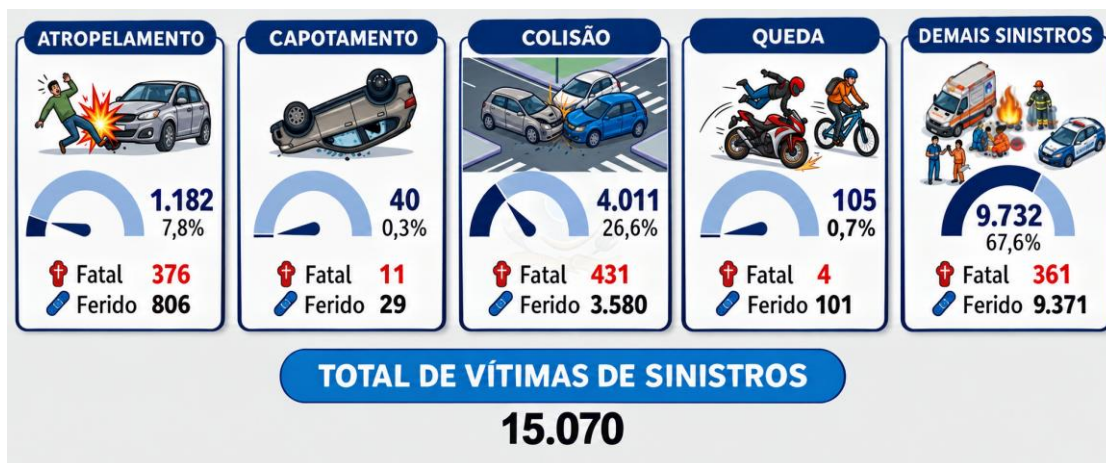
As colisões concentram o maior número de vítimas e permanecem como o principal tipo de sinistro registrado no Estado do Rio de Janeiro.

Os atropelamentos, embora menos frequentes, apresentam participação proporcionalmente mais elevada entre as vítimas fatais, evidenciando maior severidade desse tipo de ocorrência.

Quedas e capotamentos apresentam menor participação no conjunto analisado, mas mantêm relevância para o monitoramento da segurança viária, especialmente quando associados a fatores como velocidade, características da via e tipo de veículo.

Essa distinção demonstra que a priorização das políticas públicas deve considerar simultaneamente a frequência das ocorrências e sua gravidade potencial.

FIGURA 8: VÍTIMAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO POR GRAVIDADE E TIPO
1º Semestre – 2026



Fonte: ISP.

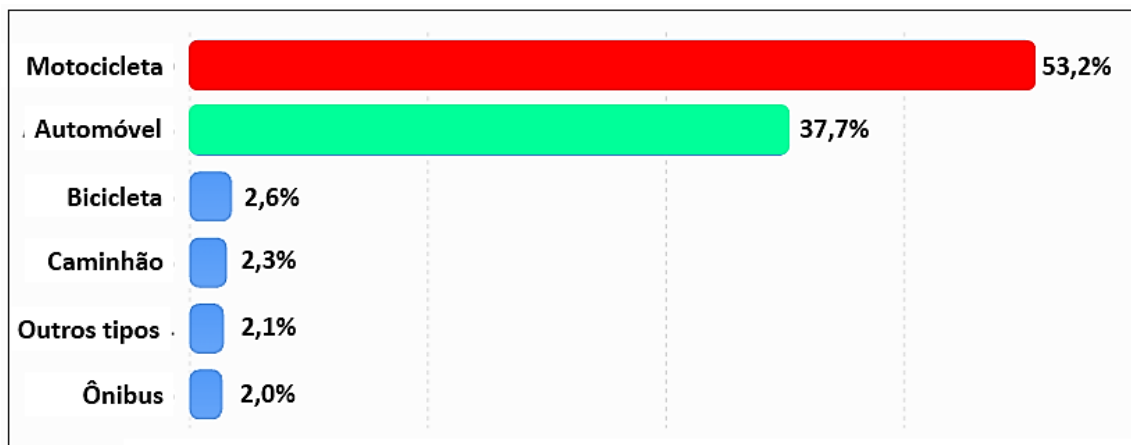
7.7 Veículos Envolvidos nos Sinistros

A distribuição dos veículos envolvidos evidencia que motocicletas e automóveis concentram a maior parte dos registros de sinistros no Estado.

O principal destaque é a participação das motocicletas. Embora representem 21,1% da frota estadual, as motocicletas apresentam participação superior a esse percentual nos registros de sinistros.

Esse comportamento confirma que os motociclistas permanecem entre os usuários mais vulneráveis do sistema viário e reforça a necessidade de acompanhamento específico desse segmento, tanto sob a perspectiva da fiscalização quanto das ações de educação para o trânsito.

Gráfico 14: SINISTROS POR TIPO DE VEÍCULO
1º Semestre – 2026



Fonte: CBMERJ.

ALERTA DE SEGURANÇA VIÁRIA:

Embora as **motocicletas** representem apenas cerca de um quinto (21,1%) da frota total de veículos Estadual, elas apresentam participação de 53,2% entre os veículos envolvidos nos registros de sinistros informado pelo CBMERJ.

7.8 Ranking das Vias com Maior Número de Vítimas

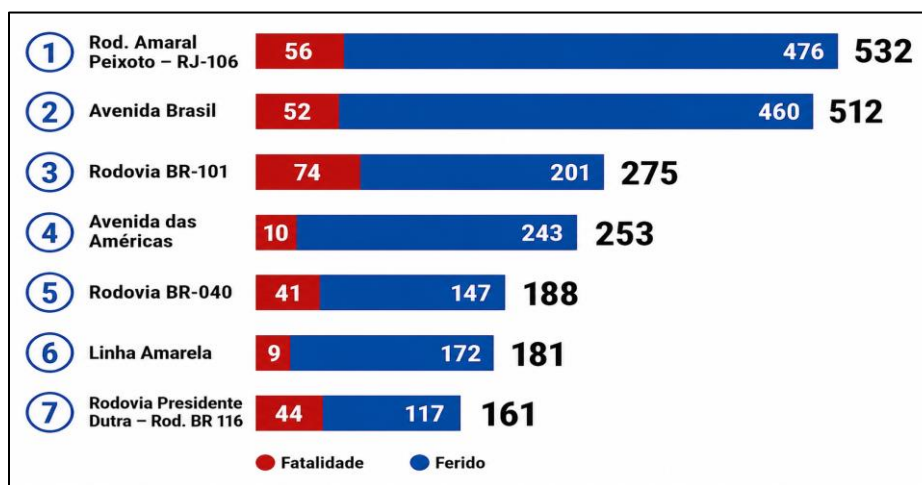
A análise das vias com maior número de vítimas demonstra diferenças importantes entre volume de ocorrências e severidade dos sinistros.

A Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106) e a Avenida Brasil concentram o maior número absoluto de vítimas, refletindo a intensa circulação de veículos nesses corredores viários.

Por outro lado, a BR-101 destaca-se pelo maior número absoluto de mortes entre as vias analisadas, evidenciando seu elevado impacto fatal no conjunto dos registros.

Essa distinção demonstra que a definição de prioridades para intervenções deve considerar não apenas o volume de ocorrências, mas também a severidade dos eventos.

Gráfico 15: TOP 5 VIAS COM MAIS VÍTIMAS DE TRÂNSITO
1º Semestre – 2026



Fonte: ISP.

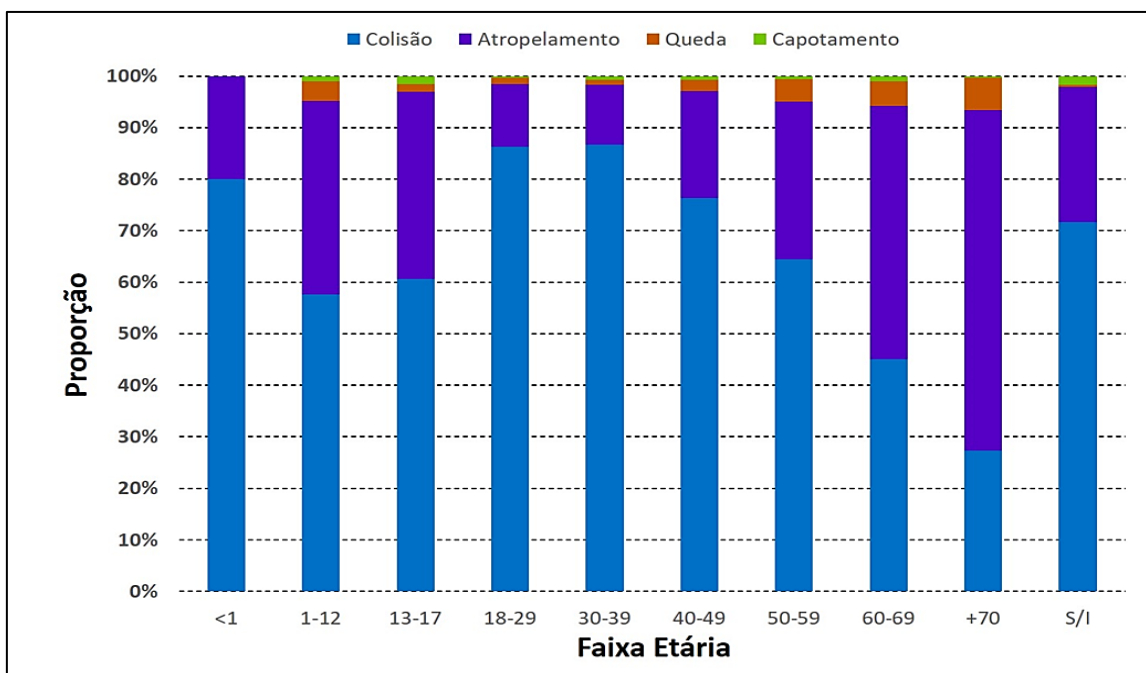
7.9 Vítimas por Faixa Etária e Natureza do Sinistro

A distribuição das vítimas segundo a faixa etária e a natureza do sinistro evidencia mudanças importantes no perfil de vulnerabilidade ao longo do ciclo de vida.

Entre adultos jovens, predominam amplamente as vítimas decorrentes de colisões. À medida que a idade avança, aumenta a participação dos atropelamentos, tornando-se predominantes entre os idosos

Esse comportamento evidencia a maior vulnerabilidade dos pedestres nas faixas etárias mais elevadas e reforça a importância de medidas voltadas à proteção desse grupo.

Gráfico 16: VÍTIMAS DE SINISTROS POR TIPO DE SINISTRO E FAIXA ETÁRIA
1º Semestre – 2026



Fonte: ISP.

8. IDENTIFICAÇÃO CIVIL

A identificação civil representa um dos serviços públicos essenciais prestados pelo DETRAN.RJ à população fluminense. Por meio da emissão da Carteira de Identidade Nacional (CIN), o órgão assegura o acesso ao principal documento de identificação do cidadão, indispensável para o exercício da cidadania, para o acesso a políticas públicas e para a realização de inúmeros atos da vida civil.

Além de sua relevância administrativa, a emissão da identidade civil contribui para o fortalecimento da segurança documental, para a modernização dos cadastros públicos e para a ampliação da confiabilidade das bases de identificação da população. Os indicadores apresentados neste capítulo evidenciam a evolução da demanda pelos serviços de identificação civil durante o primeiro semestre de 2026, destacando o papel do DETRAN.RJ na prestação de serviços essenciais à sociedade fluminense.

8.1 Emissão da Carteira de Identidade Nacional

Durante o primeiro semestre de 2026, o DETRAN.RJ registrou crescimento na emissão da Carteira de Identidade Nacional, refletindo a consolidação do novo modelo nacional de identificação e a elevada procura da população pelos serviços de emissão da CIN.

Figura 9: EMISSÃO DA CARTEIRA DE IDENTIDADE NACIONAL
1º Semestre – 2025 /2026



Fonte:

Obs.: A emissão da **CIN** é contabilizada como **1ª via** mesmo quando o cidadão já possui identidade no modelo antigo emitida pelo Detran.RJ.

A expansão da emissão da CIN demonstra não apenas o aumento da demanda espontânea pelos serviços, mas também o avanço do processo de substituição gradual dos documentos emitidos em modelos anteriores. Esse movimento acompanha a implementação da Carteira de Identidade Nacional em todo o país, reforçando a padronização dos registros civis e a utilização do CPF como identificador único do cidadão.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Boletim Estatístico de Trânsito – BEST Nº 10 - 1º Semestre de 2026 apresenta um panorama consolidado dos principais indicadores relacionados à mobilidade, à segurança viária e aos serviços prestados pelo DETRAN.RJ, reafirmando a importância da informação estatística como instrumento de apoio ao planejamento, à gestão pública e à transparência institucional.

Os resultados evidenciam a continuidade da expansão da mobilidade motorizada no Estado do Rio de Janeiro, refletida no crescimento da frota de veículos, que alcançou aproximadamente 8,89 milhões de veículos registrados. O segmento de motocicletas consolida-se como o vetor de maior crescimento na frota, apresentando ritmo de expansão substancialmente superior ao dos automóveis de passeio.

Destaca-se elevada demanda pelos serviços de registro, habilitação e identificação civil.

A análise dos indicadores de fiscalização revela que o excesso de velocidade permanece como a principal conduta infracional observada no período, concentrando parcela expressiva das autuações registradas. Em conjunto com a distribuição temporal das infrações e o perfil dos condutores autuados, esses resultados permitem compreender padrões de comportamento no trânsito e reforçam a importância do monitoramento contínuo dos fatores associados ao risco viário.

No campo da segurança viária, apesar da redução de 5,28% no número de autuações registradas, observou-se aumento dos sinistros, das vítimas feridas e das vítimas fatais em relação ao primeiro semestre de 2025. Esses movimentos devem ser observados de forma independente, não sendo possível estabelecer relação causal entre eles a partir dos dados apresentados.

O boletim também evidencia a consolidação da Carteira de Identidade Nacional (CIN) como importante serviço público prestado pelo DETRAN.RJ, reforçando o papel da instituição na promoção da cidadania e na modernização da identificação civil da população fluminense.

Ao disponibilizar informações atualizadas, consistentes e acessíveis, o DETRAN.RJ reafirma seu compromisso com a excelência na produção de estatísticas oficiais, consolidando o BEST como uma ferramenta de referência para gestores públicos, pesquisadores, profissionais da área de trânsito e para toda a sociedade interessada na compreensão da dinâmica da mobilidade e da segurança viária no Estado do Rio de Janeiro.