

## Projeto

### PARECER N.º 55/AMT/2026

#### Operação de Concentração n.º 24/2026 – VIATOR INVEST\*FAMÍLIA PAULO DUARTE / TRANSPORTES PAULO DUARTE

#### Versão Não Confidencial

### I. INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer é elaborado em resposta a solicitação feita à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), pela Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito da **Operação de Concentração n.º 24/2026**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que aprovou o regime jurídico da concorrência, na sua redação atual, doravante designado de “Lei da Concorrência”.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na **aquisição**, pela **Viator Invest S.À.R.L. (VIATOR)** e por José Paulo Duarte, António Paulo Duarte e Gustavo Paulo Duarte, ou seja, as “**Notificantes**”, do **controlo conjunto** sobre a empresa **Transportes Paulo Duarte, Limitada (TPD)** e suas subsidiárias, também designada de “**Empresa Alvo**”.

O José Paulo Duarte, o António Paulo Duarte e o Gustavo Paulo Duarte são acionistas pré-existentes da Empresa Alvo.

3. Para o efeito o presente parecer encontra-se estruturado da seguinte forma:

I. Introdução

II. Descrição da Operação

III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes

III.1. Considerações Gerais

III.2. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

III.2.3. Mercados Relacionados

### III.3. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

#### IV. Conclusões

## II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

4. A operação de concentração em causa consiste na aquisição, pela **VIATOR**, e envolvendo os acionistas pré-existentes da **TPD**, designadamente **José Paulo Duarte, António Paulo Duarte e Gustavo Paulo Duarte**, também designados por “**Família Duarte**”, do capital social da **TPD**, passando a ocorrer, após a conclusão da transação, um **controlo conjunto** da **Empresa Alvo**.
5. A **VIATOR** constitui um veículo de investimento integrado no grupo **ICG plc (IGC)**, entidade que desenvolve atividade no domínio da gestão de ativos alternativos, com presença internacional e investimento em múltiplos setores económicos.
  - 5.1. O grupo **ICG** gera globalmente ativos alternativos com investimentos em capital estruturado e privado, dívida privada, ativos imobiliários e crédito, sendo sediado no Reino Unido e com presença na Europa, Ásia-Pacífico e Estados Unidos da América. Está cotado na Bolsa de Valores de Londres e faz parte do índice FTSE 100
  - 5.2. Este grupo caracteriza-se por uma estratégia de investimento diversificada, não se identificando, no contexto nacional, uma presença relevante no setor do transporte rodoviário de mercadorias ou em atividades diretamente concorrentes com as desenvolvidas pela Empresa Alvo.
  - 5.3. Em Portugal, o grupo ICG está presente através do seu portefólio de empresas controladas, **[CONFIDENCIAL]**.
6. A Empresa Alvo, **TPD**, integra o denominado Grupo Paulo Duarte (GPD), grupo empresarial de natureza familiar com atividade principal nos setores do transporte rodoviário de mercadorias e da logística, incluindo segmentos especializados.
  - 6.1. **[CONFIDENCIAL]**
  - 6.2. As atividades da TPD são mais direcionadas para o transporte especializado, como transporte a granel de líquidos, transporte de materiais perigosos e produtos climatizados, tendo menos presença no transporte de uso geral.

**[CONFIDENCIAL]**

- 6.3. Para além da sua atividade em território nacional, o GPD desenvolve igualmente operações em Espanha, através de participações em sociedades locais, reforçando a sua presença no mercado ibérico.
- 6.4. Fora do âmbito da Empresa Alvo, o GPD tem atividades limitadas na venda a retalho de combustível, através da operação de duas bombas de combustível, um restaurante, duas pequenas empresas agrícolas (Sociedade Agrícola Quinta Malpique, Lda e Quinta da Mata), uma *startup* de *software* de gestão de frotas (Sentilant) e ativos imobiliários.
- 6.5. O Códigos de Atividade Económica (CAE – Rev. 3) é o CAE 4941 – Transportes rodoviários de mercadorias.
7. Sobre a **Família Duarte**, referencia-se o seguinte:
- 7.1. **José Paulo Duarte** é filho do fundador e atual acionista de controlo do GPD, controlando atualmente a JPD Holdings, principal holding do GPD.
- 7.2. Os filhos de José Paulo Duarte, **António Paulo Duarte** e **Gustavo Paulo Duarte**, são atualmente titulares de participações minoritárias da GPD.
8. A operação de concentração em análise consubstancia-se na aquisição de uma participação representativa de 33,5% do capital social da Empresa Alvo pela VIATOR, acompanhada da atribuição de direitos que permitem o exercício de influência decisiva sobre a mesma, passando, após a concretização da operação, a Família Duarte a deter 66,5% das ações da Empresa Alvo, repartidas equitativamente entre José Paulo Duarte, António Paulo Duarte e Gustavo Paulo Duarte.
- 8.1. Em resultado da operação, verifica-se a transição de uma situação de controlo exclusivo, anteriormente exercido pelos acionistas da Família Duarte, para uma situação de controlo conjunto, partilhado entre a VIATOR e os referidos acionistas.
- 8.2. Desta alteração da estrutura de controlo resulta, designadamente, de todos os acionistas terem, direta ou indiretamente, poder equivalente sobre a nomeação dos membros do conselho de administração, bem como o poder de bloquear decisões estratégicas, incluindo decisões sobre decisões empresariais operacionais.

9. Esta operação apresenta uma estrutura composta por duas componentes principais, interdependentes e integradas numa única transação económica, concretamente:
  - 9.1. A alienação, por parte da entidade vendedora, de uma participação correspondente a 33,5% do capital social da Empresa Alvo à VIATOR.
  - 9.2. Reorganização interna da estrutura acionista, incluindo a redistribuição dessas participações no seio da Família Duarte, sem, contudo, implicar a entrada de novos operadores no mercado, nem a alteração da atividade desenvolvida pela mesma.

## 10. [CONFIDENCIAL]

### III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

#### III.1 Considerações Gerais

11. A operação de concentração em apreço incide sobre uma entidade cuja atividade principal se insere no setor do transporte rodoviário de mercadorias, designadamente através da prestação de serviços logísticos e de transporte especializado, pelo que se enquadra no âmbito material do ecossistema da mobilidade e dos transportes.
12. Neste contexto, e independentemente da indicação constante da Notificação quanto à inexistência de regulação setorial aplicável, importa salientar que as atividades desenvolvidas pela Empresa Alvo se encontram sujeitas a enquadramento legal específico, designadamente ao abrigo do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, que regula o acesso e exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias, bem como a outros normativos aplicáveis no domínio da segurança, operação e organização do setor.
13. Acresce que, nos termos do regime jurídico da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, esta autoridade exerce competências de regulação económica independente no ecossistema da mobilidade e dos transportes, abrangendo, designadamente, o transporte rodoviário de mercadorias e as atividades logísticas associadas.
14. Nestes termos, revela-se plenamente justificada a intervenção da AMT no âmbito do presente processo, nos termos do artigo 55.º da Lei da Concorrência, atendendo à necessidade de avaliar os eventuais impactos da operação de concentração projetada nos mercados relevantes da mobilidade e dos transportes.

15. Assim, o presente parecer incide, sobre a análise da operação na perspetiva da regulação da mobilidade e dos transportes, com especial enfoque:
- 15.1. Na estrutura e funcionamento dos mercados relevantes;
  - 15.2. Nas condições de concorrência efetiva; e
  - 15.3. Nos potenciais efeitos sobre o funcionamento eficiente do ecossistema da mobilidade e dos transportes.
16. Para além da atividade principal da Empresa Alvo, importa ainda considerar que esta desenvolve atividades logísticas complementares ao transporte rodoviário de mercadorias, as quais, ainda que acessórias, integram igualmente o mencionado ecossistema regulado pela AMT, reforçando a relevância da análise setorial.

### **III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade**

17. Tal como identificado pelas Notificantes, a operação de concentração em análise apresenta uma natureza essencialmente vertical, não se verificando sobreposição horizontal relevante entre as atividades desenvolvidas pela entidade adquirente e pela Empresa Alvo.

Com efeito, a presente operação não origina relações de concorrência direta entre as Partes, sendo igualmente assinalada a inexistência de efeitos conglomerados relevantes suscetíveis de afetar o funcionamento da concorrência.

18. Não obstante a qualificação da operação como de natureza vertical, a análise da mesma deverá ser ancorada no mercado em que a Empresa Alvo desenvolve a sua atividade principal, correspondente ao setor do transporte rodoviário de mercadorias, incluindo segmentos de transporte especializado e atividades logísticas associadas.

19. Neste contexto, importa considerar o enquadramento jurídico aplicável ao exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias, designadamente o constante do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, que regula o acesso e exercício da profissão de transportador rodoviário de mercadorias.

Nos termos do referido diploma, o exercício da atividade encontra-se sujeito ao cumprimento de requisitos específicos, designadamente em matéria de idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional, bem como ao cumprimento de normas técnicas e operacionais aplicáveis ao setor.

20. Acresce que determinados segmentos da atividade, designadamente o transporte de mercadorias perigosas, encontram-se sujeitos a regimes específicos, incluindo o cumprimento das disposições constantes do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR).
21. Neste enquadramento, o setor caracteriza-se por uma estrutura concorrencial diversificada, coexistindo operadores generalistas com operadores especializados, designadamente em segmentos que exigem maior capacidade técnica e organizativa.
22. Para além da atividade de transporte propriamente dita, importa ainda considerar as atividades logísticas complementares, as quais, embora conceptualmente distintas, se encontram frequentemente associadas ao transporte rodoviário de mercadorias.
23. Nestes termos, a delimitação dos mercados relevantes deverá atender às características específicas da atividade da Empresa Alvo, bem como à estrutura e funcionamento do setor, incluindo eventuais segmentações ao nível do produto e a definição do respetivo âmbito geográfico.

### **III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante**

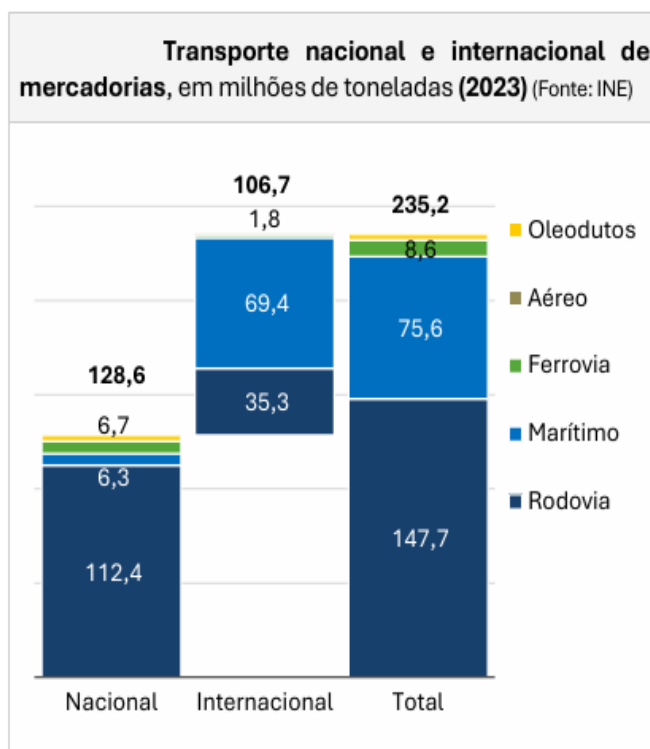
24. À luz das orientações da Comunicação da Comissão Europeia (CE) sobre a definição do mercado relevante para efeitos do direito da União Europeia (UE) relativo à concorrência, o mercado do produto/serviço relevante compreende todos os produtos/serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas características, preços e utilização pretendida.
25. Simultaneamente, concorre da prática decisória da AdC, em sede de procedimento de controlo de operações de concentração, que a definição dos mercados relevantes deve fazer-se por referência às atividades desenvolvidas pela Empresa Alvo, ou seja, nesta operação de concentração, a TPD, ativa nos setores de logística e transporte rodoviário em Portugal e, através das suas subsidiárias espanholas, em Espanha.
26. Tendo por base os elementos disponíveis no Observatório da AMT<sup>1</sup>, em particular na análise estatística de caracterização do setor do transporte rodoviário de mercadorias reportado a 2023 (publicação mais recente)<sup>2</sup>, sublinham-se os seguintes dados:

---

<sup>1</sup> Ver Página Internet: [Observatório da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#).

<sup>2</sup> [Relatório "Transporte Rodoviário de Mercadorias. Análise Estatística". AMT, julho 2025.](#)

26.1. Em 2023, o modo rodoviário foi responsável pelo transporte de 147,7 milhões de toneladas (Mt), ou seja, cerca de 63% das mercadorias transportadas em Portugal (235,2Mt), considerando os vários modos de transporte, sendo 112,4 Mt no caso do transporte nacional (com origem e destino em Portugal) e 35,3 Mt no transporte internacional (com origem ou destino noutro país).

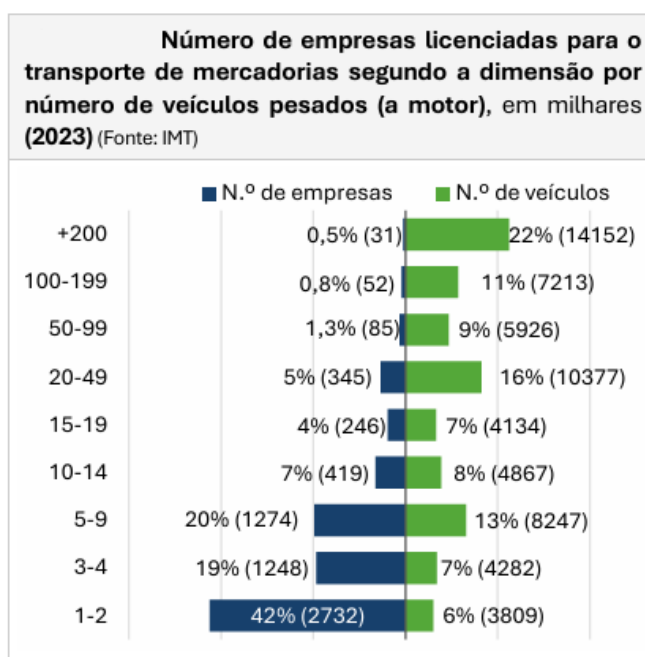
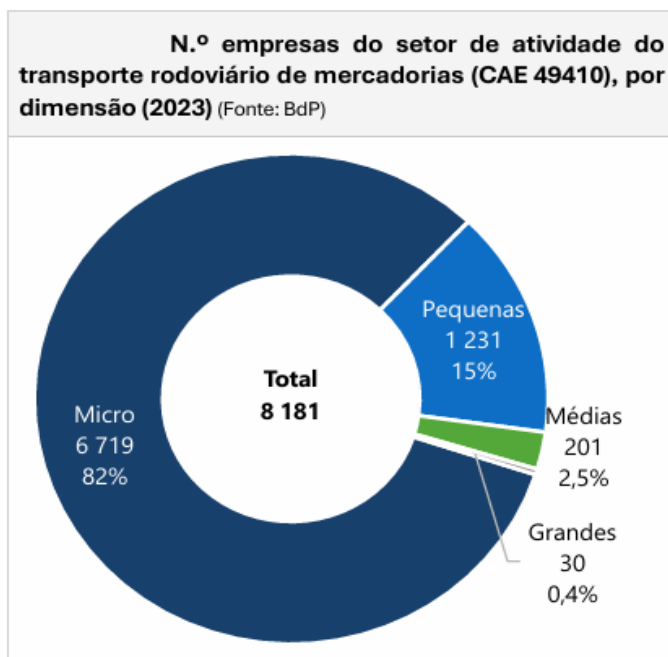


26.2. O setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE49410) era composto, em 2023, por cerca de 8 200 empresas, das quais, 82% eram microempresas, 15% pequenas, 2,5% médias e 0,4% (30) eram grandes empresas.

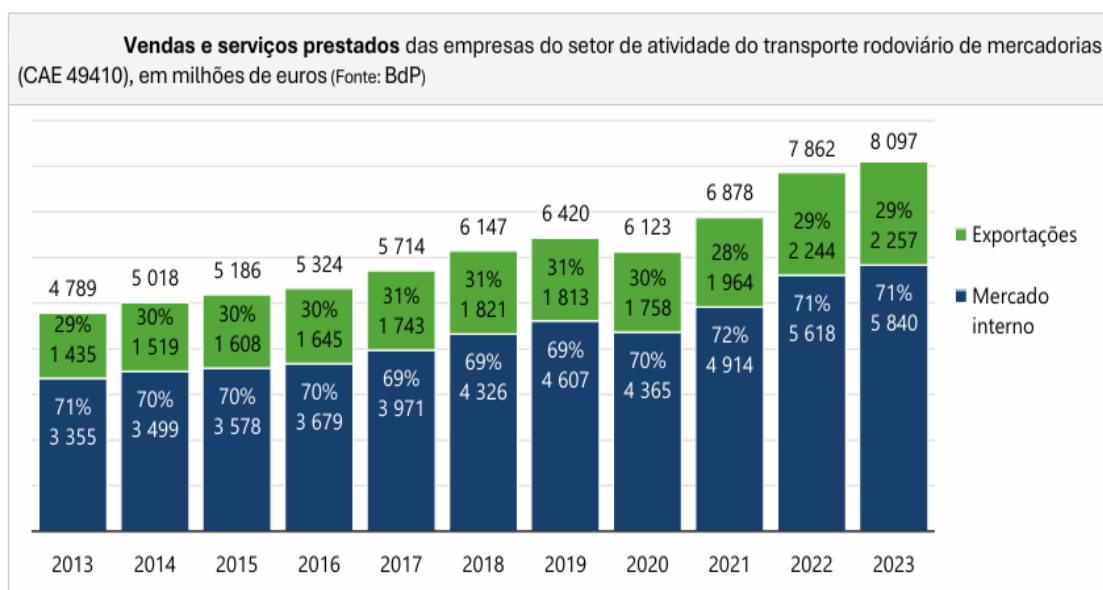
Igualmente se constatava que 81% das empresas (cerca de 5 250) tinham menos de 10 veículos, sendo detentoras de 26% da frota total.

Por sua vez, as 83 empresas (1,3% do total) com mais de 100 veículos, operavam 34% da frota, tendo cada uma 257 veículos, em média.

Destas, as 31 maiores empresas (com mais de 200 veículos) tinham uma média de 456 veículos cada uma e eram o grupo que detinha a maior percentagem da frota (22%).



26.3. A atividade de transporte rodoviário de mercadorias, representando cerca de 8,1 mil milhões € em 2023, cresceu a uma taxa média anual de +5,4% entre 2013 e 2023, particularmente no domínio do mercado interno (+5,7%), que representa 71% do mercado rodoviário de transporte de mercadorias em Portugal.



27. Por sua vez, nos termos da Notificação apresentada à AdC, será de assinalar o seguinte:

27.1. A atividade da Empresa Alvo encontra-se orientada para segmentos especializados do transporte rodoviário, designadamente transporte a granel, transporte de materiais perigosos e transporte de produtos climatizados, com menor presença no transporte generalista.

**[CONFIDENCIAL]**

27.2. O transporte rodoviário de mercadorias corresponde a uma atividade logística e operacional que pode incluir diversas operações associadas, distinguindo-se ainda, nos termos legais, entre transporte geral e transporte especial, este último associado a exigências técnicas e de segurança acrescidas.

Adicionalmente, é reconhecida a distinção entre transporte em carga completa (FTL) e transporte em carga fracionada (LTL), em linha com o enquadramento legal e a prática decisória.

27.3. A prática decisória da AdC e da CE admite a segmentação do mercado de transporte de mercadorias, quer por modo de transporte, quer, no caso do transporte rodoviário, por tipo de carga e por tipo de operação, tendo a AdC já considerado a existência de um segmento autónomo de transporte especial, nomeadamente para cargas com características técnicas exigentes.

27.4. Com base neste enquadramento, as Notificantes entendem que os segmentos de transporte a granel, transporte de materiais perigosos e transporte com temperatura controlada podem ser enquadrados na categoria de transporte especializado.

27.5. No que respeita aos serviços logísticos, é referido que estes podem constituir um mercado distinto dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias, na medida em que envolvem atividades de maior valor acrescentado e integração nas cadeias de abastecimento, **[CONFIDENCIAL]**.

27.6. Com base no enquadramento exposto, as Notificantes identificam como possíveis mercados relevantes:

- Mercado geral do transporte rodoviário de mercadorias, decomposto por:

- ✓ Transporte FTL, que é o mais comum no transporte rodoviário de mercadorias, onde a consignação ocupa o atrelado completo, abrangendo todos os tipos de carga (geral, a granel, de temperatura controlada e carga perigosa) e representando aproximadamente 70-80% do total de receitas rodoviárias de mercadorias em Portugal;
- ✓ Transporte LTL, referente a envios que não enchem um atrelado completo, exigindo a consolidação da carga de múltiplos clientes num único veículos; bem como pontos de recolha e entrega, e um *hub* com infraestrutura de distribuição;
- ✓ Transporte a granel, referindo-se ao transporte de mercadorias em forma líquida ou granulada, em veículos-cisterna, incluindo tanques para líquidos de grau alimentar (para óleos comestíveis, vinho, derivados de leite, açúcares líquidos, etc.) e camiões-cisterna químico/industriais (para líquidos industriais não perigosos, solventes e produtos relacionados), exigindo equipamento especializado, como tanques de aço inoxidável, sistemas pneumáticos e equipamentos ADR quando aplicável;
- ✓ Transporte de materiais perigosos por estrada que é regulado pelo Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Rodoviário (ADR) e, como tal, implica requisitos regulamentares adicionais, como exigências obrigatórias de formação, obrigações de marcação e equipamento de veículos, bem como a supervisão regulatória da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANPC), em Portugal;
- ✓ Transporte com temperatura controlada, abrangendo o transporte de mercadorias que necessitam de refrigeração, congelação ou aquecimento para manter a integridade do produto, utilizando veículos em conformidade com o Acordo sobre o Transporte Internacional de Alimentos Perecíveis e sobre o Equipamento Especial a Utilizar para tal Transporte (Acordo ATP), sendo regulado em Portugal pela Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), além dos requisitos de licenciamento para transportes rodoviários;

- Serviços logísticos, englobando a externalização integrada das operações de armazenagem e distribuição por parte do expedidor para um fornecedor logístico terceirizado e distinguindo-se do transporte puro pela inclusão de serviços de valor acrescentado, como gestão de inventário, recolha de encomendas, *cross-docking*, gestão de devoluções e gestão de transportes.

27.7. É assinalado o entendimento da AdC segundo o qual a delimitação do mercado do produto relevante assume natureza instrumental no âmbito da análise jusconcorrencial, sendo a necessidade de uma segmentação mais fina tanto mais relevante quanto a operação de concentração seja de natureza horizontal e suscetível de gerar sobreposição significativa entre as partes.

Com base neste enquadramento, as Notificantes consideram que, no caso concreto, a definição exata do mercado do produto pode ser deixada em aberto, atendendo à ausência de sobreposição horizontal entre as atividades das Partes e à inexistência de efeitos verticais ou conglomerados relevantes.

28. Em termos de informações gerais sobre os mercados relevantes, a Notificação apresenta os seguintes dados de dimensão do mercado:

28.1. Mercado geral nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias:

	2025
	Vendas (milhões de €)
<b>Portugal</b>	3,400

*Fonte: Estimativas da Notificante*

28.2. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em carga completa ou FTL:

	2025
	Vendas (milhões de €)
<b>Portugal</b>	2,380

*Fonte: Estimativas da Notificante*

28.3. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em carga fracionada ou LTL:

28.4. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de

	2025
	Vendas (milhões de €)
<b>Portugal</b>	370

Fonte: Estimativas da Notificante  
mercadorias a granel:

28.5. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de materiais perigosos:

	2025
	Vendas (milhões de €)
<b>Portugal</b>	170

Fonte: Estimativas da Notificante

28.6. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em temperatura controlada:

	2025
	Vendas (milhões de €)
<b>Portugal</b>	800

Fonte: Estimativas da Notificante

28.7. Mercado nacional de serviços logísticos:

	2025
	Vendas (milhões de €)
<b>Portugal</b>	900

Fonte: Estimativas da Notificante

29. Importa, todavia, enquadrar criticamente estas estimativas apresentadas pelas Notificantes quanto à dimensão do mercado nacional da prestação de serviços de

transporte rodoviário de mercadorias, designadamente o valor de cerca de 3,4 mil milhões de euros (M€) para 2025.

29.1. Com efeito, tal estimativa afigura-se significativamente inferior aos dados setoriais disponíveis em fontes oficiais, designadamente os Quadros do Setor do Banco de Portugal para a atividade “Transportes rodoviários de mercadorias” (CAE 49410), os quais apontam para valores de vendas e serviços substancialmente superiores em anos recentes, na ordem de grandeza dos 8 mil milhões de euros.

29.2. Ainda que se reconheça que as estimativas apresentadas pelas Notificantes possam assentar numa delimitação mais restrita do mercado relevante — nomeadamente através da exclusão de determinados serviços, como transporte intragrupo, intermediação ou outras componentes logísticas —, tal metodologia não se encontra suficientemente explicitada na Notificação, nem permite uma comparação direta com os dados agregados do setor.

29.3. Neste contexto, as estimativas apresentadas pelas Notificantes deverão ser interpretadas como conservadoras e indicativas de um subconjunto do mercado potencialmente relevante, não refletindo, por si só, a dimensão económica total do setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

30. São apresentadas pelas Notificantes as seguintes quotas de mercado nos portos que integram, na sua perspetiva, o mercado relevante:

30.1. Mercado geral nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias:

2025	
Empresa Alvo/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[0-5]
Luís Simões <sup>24</sup>	[0-5]
Torrestir <sup>25</sup>	[0-5]
Patinter <sup>26</sup>	[0-5]
Outros	[80-90]
<b>Total</b>	<b>100</b>

30.2. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em carga completa ou FTL:

2025	
Empresa Alvo/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[0-5]
Luís Simões <sup>27</sup>	[5-10]
Patinter <sup>28</sup>	[0-5]
Transmaia <sup>29</sup>	[0-5]
Outros	[80-90]
<b>Total</b>	<b>100</b>

30.3. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em carga fracionada ou LTL:

2025	
Empresa Alvo/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[0-5]
Rangel <sup>30</sup>	[10-20]
Torrestir <sup>31</sup>	[10-20]
Transportes Álvaro Figueiredo <sup>32</sup>	[5-10]
Outros	[60-70]
<b>Total</b>	<b>100</b>

30.4. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias a granel:

2025	
Empresa Alvo/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[10-20]
Franpama <sup>33</sup>	[5-10]
TPCF <sup>34</sup>	[0-5]
AGROTIR Transportes <sup>35</sup>	[0-5]
Outros	[70-80]
<b>Total</b>	<b>100</b>

30.5. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de materiais perigosos:

2025	
Empresa Alvo/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[10-20]
TJA <sup>36</sup>	[20-30]
TIEL <sup>37</sup>	[10-20]
Carga do Atlântico <sup>38</sup>	[5-10]
Outros	[40-50]
<b>Total</b>	100

30.6. Mercado nacional da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias em temperatura controlada:

2025	
Empresa Alvo/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[0-5]
Florêncio & Silva <sup>39</sup>	[5-10]
Transportes Broliveira <sup>40</sup>	[5-10]
TPCF <sup>41</sup>	[0-5]
Outros	[70-80]
<b>Total</b>	100

30.7. Mercado nacional de serviços logísticos:

2025	
Partidos/Concorrentes	Quota de mercado (%)
Empresa Alvo	[0-5]
Cadeia de Abastecimento DHL <sup>42</sup>	[5-10]

31. As Notificantes aditam, ainda, o seguinte entendimento:

31.1. À luz do exposto, consideram não advir preocupações concorrenciais da perspetivada transação, em particular considerando que não existe sobreposição horizontal entre as atividades das Notificantes e da Empresa Alvo, nem quaisquer laços conglomerados relevantes (pelo que a aquisição de controlo pela ICG não

representará qualquer alteração da estrutura do mercado português em qualquer dos segmentos relevantes).

- 31.2. A perspetivada transação envolve uma mudança de uma situação de controlo exclusivo para uma situação de controlo conjunto, com o acionista de controlador anterior a permanecer na empresa e a entrada de um novo acionista em relação ao qual não existe sobreposição horizontal, nem qualquer relação vertical ou conglomeral relevante que possa afetar os mercados em questão.
- 31.3. Além disso, considera não existirem preocupações de concorrência decorrentes da perspetivada transação, dada a ausência de qualquer sobreposição horizontal entre as atividades das Partes da perspetivada transação, a relação vertical limitada e a quota de mercado muito inferior a 30% resultante da perspetivada transação, num mercado altamente concorrencial, com operadores nacionais e internacionais, e uma procura, composta por grandes empresas, com contrapoder de compra significativo.
- 31.4. Neste sentido, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho da UE e com as orientações da CE relativas à apreciação de concentrações não horizontais (2008), a perspetivada transação não deverá levantar preocupações de concorrência, uma vez que a quota de mercado das Notificantes no mercado potencialmente relacionado seria, de qualquer forma, inferior a 30%.
- 31.5. No seguimento do supra exposto, as Notificantes solicitam que seja emitida uma decisão de não oposição à concentração objeto desta Notificação, em conformidade com as disposições do artigo 41, n.º 3, da Lei da Concorrência.
32. Neste contexto, a AMT considera que a abordagem seguida pelas Notificantes é, em termos gerais, consistente com a prática decisória aplicável, na medida em que a delimitação do mercado do produto assume natureza instrumental e deve ser adequada à análise dos efeitos concorrenciais da operação.
- 32.1. No caso em apreço, atendendo à inexistência de sobreposição horizontal entre as Partes e à natureza da operação — qualificada pelas Notificantes como essencialmente vertical —, a delimitação exata do mercado do produto pode, à semelhança do referido, ser deixada em aberto.

- 32.2. Não obstante, resulta claro da análise que a Empresa Alvo opera predominantemente em segmentos especializados do transporte rodoviário de mercadorias, podendo considerar-se, como referenciais analíticos, quer o mercado geral, quer as segmentações identificadas.
- 32.3. Em qualquer dos cenários plausíveis, não se identificam efeitos restritivos da concorrência decorrentes da operação.
33. Em sequência, não se antecipa a ocorrência de questões jusconcorrenciais relevantes no âmbito exclusivo desta operação de concentração, contudo, sob reserva das Notificantes esclarecerem junto da AdC as estimativas de dimensão do mercado apresentadas na Notificação, na medida em que devem ser interpretadas como conservadoras e potencialmente indicativas de uma limitação mais restrita do mercado relevante, não parecendo refletir a real dimensão económica do setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

### **III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante**

34. De acordo com as orientações da CE relativamente à definição do mercado geográfico relevante, este compreende toda a área em que as empresas em causa fornecem produtos ou serviços, em que as condições da concorrência são suficientemente homogêneas e que podem distinguir-se de áreas geográficas vizinhas, devido especialmente ao facto de as condições de concorrência serem consideravelmente diferentes nessas áreas.
35. No que reporta ao mercado geográfico relevante, as Notificantes consideram o seguinte:
- 35.1. O território nacional como referência para os mercados geográficos dos vários segmentos de transporte rodoviário de mercadorias identificados no ponto 27.6;
- 35.2. Não obstante, sustentam que a definição geográfica precisa do mercado pode permanecer em aberto, com fundamento na circunstância de a operação não suscitar preocupações concorrenciais, independentemente da delimitação geográfica adotada;
- 35.3. Reiteram que a perspetivada transação não levanta preocupações de concorrência, uma vez que não existe sobreposição horizontal entre as atividades das Partes, nem quaisquer efeitos conglomerados.

36. A AMT considera que a delimitação geográfica proposta pelas Notificantes — de âmbito nacional — é consistente com a prática decisória aplicável ao setor do transporte rodoviário de mercadorias.

36.1. Com efeito, embora a atividade de transporte rodoviário possa apresentar uma dimensão operacional transfronteiriça, as condições de concorrência, o enquadramento regulatório e a estrutura da procura justificam, em regra, a consideração de mercados de âmbito nacional.

36.2. No caso concreto, e atendendo à ausência de sobreposição horizontal entre as Partes e à natureza da operação, a delimitação exata do mercado geográfico não se revela determinante para a análise concorrencial.

36.3. Assim, considera-se adequado adotar, para efeitos do presente parecer, a delimitação de mercado geográfico de âmbito nacional, sem prejuízo da possibilidade de uma delimitação mais ampla.

37. Desta forma, a AMT aceita o entendimento das Notificantes em termos de definição de mercado geográfico relevante, não identificando efeitos restritivos da concorrência decorrentes da operação perspetivada.

### **III.2.3. Mercados Relacionados**

38. Em termos de mercados relacionados, consideraram-se, essencialmente, aqueles que se situam a montante e jusante dos mercados relevantes identificados, podendo dar origem a relações entre as atividades das partes.

39. Relativamente aos mercados relacionados, as Notificantes referem:

39.1. “*Em prol da completude*” a existência de potenciais laços verticais entre atividade pré-existent de entidades controladas pela Família Duarte e a Empresa Alvo, nomeadamente:

- Fornecimento de combustíveis, em que a Família Duarte opera duas estações de combustível que, em teoria, poderiam fornecer combustível à Empresa Alvo.

**[CONFIDENCIAL];**

- *Software* de gestão de frotas, sendo identificada existência de fornecimento deste *software* **[CONFIDENCIAL]**.

Por sua vez, existem diversos concorrentes relevantes no mercado e os próprios operadores do setor podem desenvolver soluções internas, pelo que não se justifica uma análise adicional;

- Existência de atividade imobiliária intragrupo, incluindo o arrendamento de instalações utilizadas pela Empresa Alvo, **[CONFIDENCIAL]**.

39.2. As referidas relações verticais já existiam antes da perspetivada transação e a aquisição de controlo conjunto pela ICG sobre Empresa Alvo não resultará em qualquer sobreposição vertical material, nem terá impacto no posicionamento de mercado da Empresa Alvo no cenário pós-concentração.

Acrescentam ainda que não confere à Empresa Alvo quaisquer novos incentivos para reforçar esses laços verticais, mantendo-se as condições comerciais alinhadas com o mercado.

39.3. Atentas as orientações da CE relativas a concentrações de empresas, a transação proposta não deverá levantar preocupações de concorrência, uma vez que a quota de mercado das Notificantes um mercado potencialmente relacionado seria, de qualquer forma, inferior a 30%.

40. Neste enquadramento, a AMT considera que os mercados relacionados identificados pelas Notificantes apresentam, de facto, uma relevância limitada no contexto da presente operação, na medida em que os potenciais laços verticais identificados:

40.1. Já existiam previamente à operação;

40.2. Apresentam dimensão económica residual;

40.3. Não são suscetíveis de influenciar o comportamento concorrencial da Empresa Alvo.

41. Acresce que a entrada de um investidor financeiro, sem presença operacional relevante nestes mercados, não altera a estrutura dos incentivos económicos subjacentes a tais relações, não se identificando efeitos verticais ou conglomerais suscetíveis de afetar o funcionamento dos mercados da mobilidade e dos transportes.

### **III.3. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes**

42. A AMT, no desenvolvimento da sua missão enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus estatutos, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente<sup>3</sup>, enquanto direito fundamental, em conformidade com os preceitos constitucionais, e com base num quadro regulatório não intrusivo, mas baseado em regras claras, convincentes, consequentes e estáveis, conjugando da melhor forma possível o binómio custo-benefício.
43. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento sustentado e produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num paradigma de concorrência não falseada, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as racionalidades dos investidores, dos profissionais/ utilizadores/consumidores e dos contribuintes.
44. Assim, e para além da análise efetuada no capítulo anterior, são também avaliados nos pontos seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas racionalidades.
45. Na perspetiva dos investidores, será de notar que a ICG apresenta volumes significativos de negócios no mundo e na Área Económica Europeia (EEA), mas mais modesto em Portugal, respetivamente, de >100 M€, >100 M€ e >5 M€, em 2025.

---

<sup>3</sup> As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política de mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu;
- Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

Por sua vez, o volume de negócios da Família Duarte, excluindo o gerado pela Empresa Alvo, numa abordagem maximalista é de cerca de >5 M€, em Portugal, aplicando-se aos três acionistas pré-existentes (José Paulo Duarte e dois filhos).

46. A Empresa Alvo detém volumes de negócios em 2025 de >5 M€ em Portugal, que se elevam para >100 M€ nos conjuntos mais alargados da EEA e mundo.
47. A operação de concentração em apreço traduz-se na entrada de um investidor financeiro no capital da Empresa Alvo, através da aquisição de uma participação minoritária qualificada, acompanhada de direitos de controlo conjunto.

Importa sublinhar que a entidade adquirente não desenvolve, no território nacional, atividades concorrentes com as da Empresa Alvo, nem detém posições relevantes em mercados relacionados com o transporte rodoviário de mercadorias.

48. Neste enquadramento, a operação assume natureza essencialmente financeira, visando a valorização do ativo através de reforço de capacidade de gestão, acesso a financiamento e eventual expansão da atividade.
49. A entrada de um investidor institucional poderá, neste contexto, contribuir para o reforço da capacidade competitiva da Empresa Alvo, sem afetar negativamente a dinâmica concorrencial do setor, não se identificando riscos de natureza concorrencial relevantes do ponto de vista dos investidores, nem alterações significativas nos incentivos económicos que possam conduzir a comportamentos restritivos da concorrência.
50. No que respeita aos profissionais e utilizadores dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias, a operação não implica alterações na estrutura da oferta disponível no mercado, continuando a Empresa Alvo a operar de forma autónoma, mantendo a sua atividade nos mesmos segmentos de mercado, designadamente no transporte especializado.
51. A ausência de sobreposição horizontal entre as Partes implica que não se verifica qualquer redução do número de operadores no mercado, nem qualquer concentração de quotas de mercado suscetível de afetar as condições concorrenciais.
52. Por outro lado, não se identificam mecanismos através dos quais a operação possa conduzir a práticas de discriminação, encerramento do mercado ou degradação da qualidade dos serviços prestados.

53. Acresce que os potenciais laços verticais identificados — nomeadamente ao nível do fornecimento de combustíveis, *software* de gestão de frotas e serviços imobiliários — **[CONFIDENCIAL]** e não se afiguram suscetíveis de afetar o acesso de outros operadores a fatores essenciais de produção.
54. Neste contexto, não se antecipa qualquer impacto negativo aos níveis:
- 54.1. Dos preços dos serviços;
  - 54.2. Da qualidade ou diversidade da oferta; ou
  - 54.3. Das condições de acesso ao mercado por parte de clientes e operadores.
55. Pelo contrário, a operação poderá, em abstrato, contribuir para o reforço da eficiência operacional da Empresa Alvo, com potenciais efeitos positivos indiretos para os utilizadores/clientes.
56. No que reporta à dimensão dos contribuintes, a operação não envolve a afetação de recursos públicos, nem implica qualquer alteração ao enquadramento regulatório aplicável ao setor.
57. A operação desenvolve-se integralmente em contexto de mercado, sem intervenção direta do Estado, nem impacto ao nível de políticas públicas ou regimes de serviço público.
58. Adicionalmente, não se identificam efeitos suscetíveis de afetar o funcionamento global do ecossistema de mobilidade e transportes, nem externalidades negativas relevantes do ponto de vista do interesse público.
59. Assim, não se antecipa qualquer impacto relevante para os contribuintes decorrente da operação de concentração.
60. **[CONFIDENCIAL]**
61. **[CONFIDENCIAL]**
62. Em face do exposto, afigura-se que as referidas obrigações podem ser incluídas como justificadas nos termos do n.º 2 do artigo 9.º da Lei da Concorrência, não se identificando elementos que indiciem um efeito restritivo adicional sobre o funcionamento do mercado.

#### IV. CONCLUSÕES

Em síntese, a operação de concentração em análise caracteriza-se por:

- 62.1. Ausência de sobreposição horizontal entre as atividades das Partes;
  - 62.2. Inexistência de efeitos verticais ou conglomerais relevantes;
  - 62.3. Manutenção da estrutura concorrencial do mercado;
  - 62.4. Neutralidade ao nível dos utilizadores e do interesse público.
63. Neste contexto, não se identificam riscos de natureza concorrencial, nem impactos negativos relevantes no funcionamento dos mercados da mobilidade e dos transportes.
64. Face ao que ficou atrás exposto, o parecer da AMT, na perspetiva do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, é de não oposição à operação de concentração em causa, contudo, sob reserva das Notificantes esclarecerem junto da AdC as estimativas de dimensão do mercado apresentadas na Notificação, na medida em que devem ser interpretadas como conservadoras e potencialmente indicativas de uma limitação mais restrita do mercado relevante, não parecendo refletir a real dimensão económica do setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

Lisboa, 27 de abril de 2026

Direção de Regulação

(José Cruz)