

Ccent. 63/2026
Grupo Sousa / Alcotrans*FJRL

**Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência**

[alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

9/09/2026

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

Processo Ccent. 63/2026 – Grupo Sousa / Alcotrans*FJRL

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 6 de agosto de 2026, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (“Lei da Concorrência”), a operação de concentração que consiste na aquisição de controlo exclusivo, pelo Grupo Sousa Investimentos, SGPS, Lda. (“GS”), como operação unitária¹, sobre (i) a ALCOTRANS – Agentes Transitários Lda. (“Alcotrans”), e (ii) a FJRL – Logística de Transportes, S.A. (“FJRL”).
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher a condição enunciada na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.
3. As atividades das empresas envolvidas são as seguintes:

- **GS** – Sociedade-mãe do Grupo Sousa, grupo marítimo-portuário, de logística e energia com sede na Região Autónoma da Madeira (“RAM”). O Grupo detém empresas armadoras, empresas de operação portuária e de camionagem, agentes de navegação, transitários, logística e armazéns, estando ainda presente nos setores da logística de gás natural e da produção de energia.

No território nacional, nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o volume de negócios realizado em 2025 pelo Grupo Sousa foi de cerca de € [**>100**] milhões.

- **Alcotrans** – Agente transitário que coordena e gere, por conta de terceiros, as operações logísticas e administrativas associadas ao transporte de mercadorias – nomeadamente a organização da expedição, receção e movimentação de bens. Neste âmbito, presta serviços de transporte de mercadorias por via marítima, terrestre (incluindo serviço diário com Espanha e regular com outros países europeus) e aérea (sobretudo de âmbito nacional - Madeira e Açores).

No território nacional, nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o volume de negócios realizado em 2025 pela Alcotrans foi de cerca de € [**>5**] milhões.

- **FJRL** – Sociedade ativa na prestação de serviços de agente transitário, com atividade estreitamente relacionada com a da Alcotrans. A FJRL é proprietária de um imóvel que arrenda à Alcotrans para o desenvolvimento da sua atividade.

No território nacional, nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o volume de negócios realizado em 2025 pela FJRL foi de cerca de € [**<5**] milhões.

¹ Como explicado abaixo, o capital social das Adquiridas Alcotrans e FJRL é detido por três (respetivamente) sócios e acionistas, os quais exercem sobre estas controlo conjunto *de facto*.

4. Nos termos do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, foi solicitado parecer à AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”).²

2. MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADOS

2.1. Mercados Relevantes de Produto

5. As Adquiridas oferecem diversas tipologias de serviços, tais como fretes nacionais e internacionais, serviços de consolidação, serviços porta-a-porta, organização de transporte multimodal, embalagem de bens e mercadorias para exportação, serviços de armazenagem e distribuição, seguros de frete, transbordo, consolidação de cargas fracionadas, despacho aduaneiro, bem como localização e seguimento de carga. A sua atividade envolve, principalmente, o frete marítimo nas rotas entre os portos de Leixões e Lisboa e as Regiões Autónomas da Madeira (RAM) e dos Açores (RAA) — e, também, o frete aéreo.³
6. Também a Notificante está ativa na prestação de serviços de transitário de mercadorias por via marítima e aérea e, no primeiro caso, a partir dos portos de Lisboa e Leixões. A sua atuação ocorre através das suas subsidiárias Marmod, Logislink e Tirgal.
7. A AdC, na sua prática decisória⁴, já teve oportunidade de analisar as atividades de agente transitário, que consistem em serviços de natureza logística e operacional relacionadas com a expedição, receção, armazenagem e circulação de bens e mercadorias, incluindo a gestão e intermediação dos fluxos desses bens e mercadorias entre os expedidores e os destinatários.
8. Por sua vez, atendendo a que, no âmbito da prestação de serviços de transitário, as partes estão ativas no setor do transporte (frete) marítimo e aéreo - i.e. na organização do transporte marítimo de bens e que inclui, quando solicitado pelo cliente, o transporte terrestre de, e para, o respetivo porto ou de, e para, o respetivo aeroporto -, a AdC entende que se deve proceder a uma segmentação em função do meio de transporte, isto é, entre fretes marítimos e aéreos.⁵
9. Em face do exposto, a AdC considera que, para afeitos da presente operação de concentração, os mercados relevantes da: i) prestação de serviços de transitário através de frete marítimo e; ii) prestação de serviços de transitário através de frete aéreo.

² N/ Ref.ª S-AdC/2026/3646 com registo de 12 de agosto.

³ O frete terrestre é residual na atividade da Alcotrans, representando cerca de **[0-5]**% do volume de negócios de 2025.

⁴ Cf., por exemplo, as decisões da AdC nos processos Ccent 54/2025 – *Grupo Sousa/Tirgal*, Ccent. 42/2024 – *Euroatla/Igacargo*, Ccent. 59/2023 – *SGL/FLS* e Ccent. 34/2017 – *ETF / Marmod*. Por sua vez, esta definição é enquadrável com a do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho: “atividade transitária consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direção das operações relacionadas com a expedição, receção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção: a) Gestão dos fluxos de bens ou mercadorias; b) Mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respetivos contratos de transporte; c) Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal.”. O exercício da sua atividade depende de alvará a emitir pelo IMT.

⁵ No mesmo sentido, entre outras, Decisão da Comissão Europeia no processo n.º M.11746 – DSV/Schenker.

2.2. Mercados Geográficos relevantes

10. No que respeita ao âmbito geográfico do mercado — em concreto no que se refere ao modo marítimo — a prática decisória da AdC⁶ tem deixado em aberto a sua exata delimitação (nacional ou supranacional), incidindo a sua análise à perspetiva nacional e ao porto no qual os agentes transitários desenvolvem as suas atividades.
11. A este propósito, a Notificante refere uma *"tendência existente para que o mercado da prestação de serviços de transitários tenha um âmbito mais lato que o nacional"* e, no que respeita ao âmbito nacional, que o *"dispor de uma presença local (escritórios ou delegações) numa determinada região não constitui condição obrigatória para operar nessa região (...)"* e que a *"atividade transitária pode ser desenvolvida de forma centralizada, prestando-se os serviços através de parcerias, agentes ou carregadores/recebedores diretos, não se identificando uma correlação direta ou evidente entre a presença física numa localização e a operacionalização das rotas a partir daí, tanto mais que o papel das plataformas digitais neste sector é crescente e cada vez mais relevante"*.⁷
12. Pese embora a posição de Notificante não estar totalmente isenta de mérito, a mesma não apresenta argumentos e evidência suficientemente robustos que permitam colocar em causa a prática decisória recente nacional e da CE⁸. Para além do mais, as conclusões da avaliação jusconcorrencial não dependem da exata delimitação dos mercados relevantes, em concreto, dos mercados relevantes no que se refere ao frete marítimo. Neste sentido, manter-se-á a delimitação do mercado geográfico relevante em função de cada um dos portos (Lisboa e Porto) a partir dos quais as Adquiridas (e a Notificante) prestam serviço.
13. Já no que respeita ao frete aéreo, a Notificante propõe — e a AdC concorda — que o mesmo tenha um âmbito nacional, tendo em conta (i) o precedente decisório da CE anteriormente citado (ainda que não tenha sido, de facto, adotada uma definição conclusiva) e, (ii) o facto de não existirem quaisquer elementos que permitam considerar, como plausível, qualquer segmentação adicional (em função, por exemplo, das rotas ou grupos de rotas, como chegou a equacionar a CE).

2.3. Conclusão quanto aos mercados relevantes

14. Dado o exposto, para efeitos da presente operação de concentração, a AdC considera como relevantes:
- (i) O mercado da prestação de serviços de transitário através de frete marítimo, a partir do porto de Lisboa;
 - (ii) O mercado da prestação de serviços de transitário através de frete marítimo, a partir do porto de Leixões; e
 - (iii) O mercado nacional da prestação de serviços de transitário através de frete aéreo.

⁶ Cf. Ccent. 42/2014 - ETE*ETF/TML, Ccent. 24/2015 - Via Marítima/PCI e Ccent. 34/2017 - ETF/Marmod.

⁷ Notificação, pág. 29.

⁸ Cf. Decisão da CE no processo n.º M.11746 - DSV/Schenker, já citada.

2.4. Mercados relacionados

15. A atividade principal do GS consiste no transporte marítimo regular de mercadorias. A título complementar, o GS opera em diversos níveis da cadeia de valor do transporte de mercadorias e bens, nomeadamente transitário, logística integrada, agente de navegação e operador portuário.
16. Especificamente, através da GS Lines, o grupo opera: (i) 3 rotas regulares a partir de terminais do porto de Lisboa: Lisboa - RAM, Lisboa - RAA e Lisboa - Cabo Verde / Guiné-Bissau; (ii) 3 rotas a partir do porto de Leixões: Leixões - RAM, Leixões - RAA e Leixões - Cabo Verde/Guiné-Bissau.
17. No que se refere à operação portuária, importa referir que as relações não se estabelecem, regra geral, entre os operadores portuários e os agentes transitários, mas sim entre aqueles e os armadores.
18. Também no que diz respeito à logística integrada, a mesma envolve um conjunto de atividades e serviços logísticos (tais como armazenagem, gestão de inventário, distribuição interna) e serviços de valor acrescentado (como embalagem, paletização e montagem) e soluções tecnológicas, que normalmente não são contratados diretamente pelos agentes transitários.
19. Neste âmbito, na esteira da prática decisória anterior⁹, são identificados como mercados relacionados:
 - i) O mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental (portos de Lisboa e Leixões) e os portos de África Ocidental (Cabo Verde e Guiné-Bissau);
 - ii) O mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental (portos de Lisboa e Leixões) e a RAM;
 - iii) O mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental (portos de Lisboa e Leixões) e a RAA.¹⁰

3. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

3.1. Efeitos Horizontais

20. As Partes apresentam reduzidas quotas de mercados na prestação de serviços de transitários através de frete marítimo, quer a partir do Porto de Lisboa, quer a partir do Porto de Leixões (com quotas conjuntas de, respetivamente **[5-10]**% e **[0-5]**%¹¹).

⁹ Cf. Decisão no processo Ccent 54/2025 – *GS Marítima / Tirgal*.

¹⁰ Para efeitos da presente decisão, entendeu-se não ser necessário segmentar o mercado por porto, uma vez que o resultado da avaliação jusconcorrencial não se altera.

¹¹ Valores de 2025.

21. Estes mercados caracterizam-se pela presença de um número significativo de operadores¹² e ausência de barreiras significativas à entrada.¹³
22. O mesmo sucede relativamente ao mercado nacional da prestação de serviços de transitário através de frete aéreo, onde as Partes têm uma quota conjunta de **[5-10]**%.¹⁴
23. Assim, considerando que (i) em nenhum dos mercados relevantes definidos, as Partes são o principal operador, (ii) a quota conjunta das Partes em qualquer dos mercados é inferior a 10% e, (iii) os custos de entrada tenderão a não ser impeditivos da entrada de novos operadores, conclui-se que a operação em análise não suscita preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal.

3.2. Efeitos não-horizontais

24. Nos mercados relacionados do transporte marítimo, o GS, através da GS Lines, apresenta elevadas quotas de mercado.
25. No transporte marítimo entre o Continente e a RAM, apenas estão presentes o GS e o Grupo ETE, com a Notificante a atingir os **[70-80]**% de quota de mercado a partir do porto de Lisboa e **[60-70]**% a partir do porto de Leixões.
26. Relativamente ao transporte marítimo entre o Continente e a RAA, o mercado é ainda servido pela Mutualista Açoreana. As quotas de mercado do GS rondam os **[20-30]**% no tráfego a partir de Lisboa e **[20-40]**% no tráfego a partir de Leixões.
27. Não obstante as elevadas quotas nos mercados relacionados, a operação não suscita preocupações jusconcorrenciais em termos de efeitos verticais. As baixas quotas de mercado referentes à atividade de transitário não permitem considerar como plausível qualquer incremento dos incentivos à prática de estratégias de encerramento aos fatores de produção (*input foreclosure*), considerando-se que a atividade de transporte marítimo é um *input* (mercado a montante) do serviço de transitário (mercados a jusante).
28. *In casu*, o que estaria em causa, seria a deterioração dos termos dos serviços de prestação de transporte marítimo aos transitários seus concorrentes (importando relembrar que a Notificante já está verticalmente integrada no cenário pré-concentração).
29. Assim, é pouco provável que o pequeno acréscimo de quota de mercado resultante da operação de concentração venha a alterar, quer a capacidade, quer o incentivo, à adoção de estratégias de *input foreclosure* face ao cenário pré-concentração.
30. Já no que se refere a eventuais estratégias de encerramento como cliente (*customer foreclosure*), importa recordar que estas podem afetar a concorrência caso a operação de concentração

¹² Cf. Decisão no processo Ccent 54/2025 – *GS Marítima/Tirgal*; §16. Em dezembro de 2023 encontravam-se licenciadas no IMT 350 empresas para o exercício de atividade de transitário. Destas, 112 situam-se no concelho de Lisboa e 157 no concelho do Porto, concelhos onde se situam os portos de Lisboa e de Leixões.

¹³ *Idem*.

¹⁴ Estimada em volume (ton), tendo por base o conjunto de carga Nacional “Territorial” embarcada e desembarcada na totalidade dos aeroportos dos Açores e Madeira (Fonte: INE. Anuário Estatístico de Portugal 2025. Quadro III.10.7, disponível em: https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=803747689&att_display=n&att_download=y). Estas estimativas são, todavia, significativamente superiores às da Notificante.

confira a possibilidade de a nova entidade “encerrar o acesso dos seus concorrentes no mercado a montante a uma base de clientes suficiente, reduzindo a sua capacidade ou incentivo para concorrer”¹⁵ o que, por seu turno, poderia “provocar um aumento dos custos dos concorrentes a jusante, dificultando o seu abastecimento em fatores de produção a preços e condições semelhantes às que prevaleceriam caso a concentração não se tivesse realizado”¹⁶.

31. Para tal ocorra seria necessário que a concentração envolvesse uma empresa “que seja um cliente importante, com um grau significativo de poder no mercado a jusante”¹⁷.
32. Ora, as quotas de mercado em causa não sustentam essa possibilidade, o que é reforçado pelo facto de a Alcotrans representar **CONFIDENCIAL – Impactos em concorrentes]**¹⁸ **[CONFIDENCIAL – Impactos em concorrentes]**.

3.3. Conclusão

33. As Adquiridas são transitários de pequena dimensão, num mercado disperso e com um número significativo de operadores ativos no mercado.
34. A sobreposição de atividades entre as Partes não provoca, por um lado, qualquer alteração estrutural significativa e, por outro, não reforça o incentivo à implementação de estratégias de *input foreclosure* ou cria condições de sucesso para a implementação de estratégias de *customer foreclosure*.
35. Pelo exposto, considera-se que a presente operação de concentração não é suscetível de afetar significativamente a concorrência nos mercados relevantes, nem nos mercados relacionados identificados.

4. CLAUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS

36. Nos termos do n.º 5 do artigo 41.º da Lei da Concorrência, a decisão que autoriza uma operação de concentração abrange igualmente as restrições diretamente relacionadas com a sua realização e à mesma necessárias.
37. Para os devidos efeitos, as partes identificaram e fundamentaram uma cláusula de não concorrência e que resulta dos clausulados do contrato de compra e venda de ações relativo à aquisição da FJRL e do contrato de divisão e cessão de quotas relativo à aquisição da Alcotrans.¹⁹
38. Sobre a *cláusula de não concorrência*, **[CONFIDENCIAL – Inf. Contratual]**. Exceciona-se, expressamente, **[CONFIDENCIAL – Inf. Contratual]**.

¹⁵ “Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas”; §58. JOUE, 2008/C 265/07, de 18 de outubro.

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ *Ibidem*. §61.

¹⁸ O intervalo de valores **[CONFIDENCIAL – Impactos em concorrentes]**.

¹⁹ Considerando que o teor de ambas as cláusulas é equivalente num e noutro instrumento, procede-se a uma análise conjunta de ambas.

39. Esta restrição deve ser analisada à luz das Linhas de Orientação da AdC sobre Restrições Acessórias ("Linhas de Orientação")²⁰, que refletem a sua prática decisória.
40. À luz dos âmbitos de análise material, subjetivo, temporal e geográfico, a AdC considera que a restrição identificada pelas partes se encontra parcialmente enquadrada e fundamentada à luz das Linhas de Orientação, pelo que é apenas parcialmente abrangida pela presente decisão de não oposição.
41. Em particular, nos termos das Linhas de Orientação, relevam os parágrafos 41 e 44 (âmbito material); o parágrafo 59 (âmbito temporal); e, o parágrafo 68 (âmbito geográfico).
42. Já relativamente ao âmbito subjetivo, a AdC entende que a cláusula de não concorrência apenas abrange os administradores/gestores das Adquiridas José Miguel Coelho Laibaças, Rui Jorge Ramalho Alves e Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, na medida em que apenas a estes pode ser imputado o exercício de controlo (*in casu*, controlo conjunto de facto) sobre a Alcontrans e sobre a FJRL. A AdC fundamenta a sua posição nos seguintes termos.
43. Conforme estabelecido no n.º 3 do artigo 36.º da Lei da Concorrência, "(...) o controlo decorre de qualquer ato, independentemente da forma que este assuma, que implique a possibilidade de exercer, com carácter duradouro, isoladamente ou em conjunto, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito, uma influência determinante sobre a atividade de uma empresa." (sublinhado nosso).
44. De acordo com informação constante do processo, à data da presente operação, a estrutura de capital das Adquiridas e dos correspondentes órgãos de gestão é a seguinte²¹:

	ALCOTRANS	FJRL
Luís Filipe Alves Gonçalves Marques	33,33%	[...]%
Rui Jorge Ramalho Alves e Graça Maria da Silva Seabra Alves ²²	33,33%	[...]%
José Miguel Coelho Laibaças	33,33%	[...]%
Ricardo Jorge Seabra Ramalho	---	[...]%

Gerência ALCOTRANS	
Cargo	Nome
Gerente	Luís Filipe Alves Gonçalves Marques
Gerente	Rui Jorge Ramalho Alves
Gerente	José Miguel Coelho Laibaças

²⁰ *Linhas de Orientação da Autoridade da Concorrência sobre Restrições Acessórias*, de fevereiro de 2026 (disponíveis em <https://www.concorrenca.pt/pt/legislacao>).

²¹ Fonte: Formulário de Notificação ("FN"), secções 3.1 e 3.1.1.

²² Casados em regime de comunhão de adquiridos.

Conselho de Administração FJRL	
Cargo	Nome
Presidente	Luís Filipe Alves Gonçalves Marques
Vogal	José Miguel Coelho Laibaças
Vogal	Rui Jorge Ramalho Alves

45. Por outro lado, segundo a notificante, nenhuma das Adquiridas dispõe de qualquer acordo parassocial, pelo que as deliberações em sede de gerência/administração e de assembleia-geral são adotadas por maioria simples.²³
46. Sem prejuízo, vem a notificante argumentar que não se está perante um cenário de ausência de controlo devido a “maiorias flutuantes”, mas de controlo conjunto de facto, exercido pelos sócios/acionistas/gerentes/administradores Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves.²⁴
47. Na sua perspetiva, pelo menos desde 2021 que as Assembleias-Gerais das Adquiridas têm tido uma participação de 100% do respetivo capital social representado e todas as deliberações, incluindo para aprovação de Relatório e Contas e apreciação geral do órgão de gestão/administração, têm sido adotadas por unanimidade.²⁵ Por outro lado, a notificante faz notar que os três sócios/acionistas compõem a gerência/ administração das Adquiridas.
48. A AdC partilha do entendimento da Notificante, não só, relativamente à estrutura de controlo das Adquiridas, baseado num exercício de um controlo de facto, mas também relativamente às entidades que o exerce.
49. Não obstante a ausência de elementos que permitam à AdC conhecer a atuação de Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves enquanto titulares dos órgãos de gestão das Adquiridas, tal lacuna pode, ainda assim, ser colmatada a partir dos elementos que ilustram a sua atuação em sede de Assembleia Geral.
50. Com efeito, a circunstância de os três sócios/acionistas Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves comporem os órgãos de gestão das Adquiridas permite à AdC presumir que a sua atuação em sede de Assembleia-Geral estará, em

²³ Sobre a ausência de acordos parassociais, v. FN, secções 3.1 relativo à Alcotrans, e 3.1.4 (*a contrario*) relativo à FJRL; sobre a adoção, por maioria simples, das deliberações em sede de gerência/ administração decorre da informação constante do processo que os respetivos Estatutos não estabelecem qualquer regra de exigência de maiorias qualificadas para qualquer matéria, pelo que – e em conjugação com a ausência de qualquer acordo parassocial – confirma-se o entendimento de que deliberações nesta sede são adotadas por maioria simples, nos termos da Lei das Sociedades Comerciais; sobre a adoção, por maioria simples, das deliberações em sede de Assembleia-Geral, v. E-AdC/2026/4371 de 24 de agosto, p. 2 relativamente à Alcotrans e artigo 14.º, n.º 10 dos Estatutos da FJRL.

²⁴ E-AdC/2026/4371, p. 7.

²⁵ Atas da Assembleia-Geral da Alcotrans n.ºs 43-54 (E-AdC/2026/4371, de 24 de agosto, anexo 2) e Atas da Assembleia-Geral da FJRL n.ºs 10-15 (E-AdC/2026/4371, de 24 de agosto, anexo 5).

tudo, alinhada (“em espelho”) com a sua atuação enquanto gerentes/administradores em sede de Gerência/Conselho de Administração.²⁶

51. Assim se permite concluir por uma estrutura de controlo conjunto exercido de facto, assente numa coincidência entre, por um lado, os sócios/acionistas maioritários, i.e., aqueles cujas participações no capital social permitem alcançar uma maioria simples de deliberação e exercer uma influência determinante sobre cada uma das Adquiridas, e os titulares dos órgãos de gestão de cada uma das Adquiridas, por outro.
52. A AdC conclui, nestes termos e de acordo com os parágrafos 48 e 52 das Linhas de Orientação, que o âmbito subjetivo da cláusula de não concorrência incide, apenas, sobre os alienantes e cedentes de controlo Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves.
53. Pelo que as matérias que extravasem o estabelecido nos §§41 e 52 (também já refletido no §42) não estão cobertas pela presente decisão.
54. Ainda relativamente ao âmbito subjetivo, a Notificante argumenta que a cláusula de não concorrência deveria, também, abranger Graça Maria da Silva Seabra Alves e Ricardo Jorge Seabra Ramalho.
55. Baseia a sua posição na circunstância de (i) ambos serem detentores de participações sociais nas Adquiridas, ainda que Ricardo Seabra Ramalho apenas na FJRL, e Graça Seabra Alves em cotitularidade com o seu cônjuge Rui Jorge Ramalho Alves; (ii) Ricardo Seabra Ramalho ter participado em todas as Assembleias-Gerais da FJRL e votado no mesmo sentido que os restantes; (iii) ambos terem filiação direta com Rui Jorge Ramalho Alves - Graça Seabra Alves é cônjuge e Ricardo Seabra Ramalho é filho; (iv) enquanto detentores participações sociais, ambos terem acesso privilegiado a informações comerciais estratégica sobre o negócio da(s) Adquirida(s).
56. A AdC não acompanha a Notificante neste tema. Em primeiro lugar, e tal como a própria Notificante reconhece, o exercício do controlo sobre ambas as Adquiridas reside em Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves (v. *supra*), sem que qualquer referência seja feita aos restantes detentores de participações sociais.
57. Em segundo lugar, Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves acumulam os cargos de gerentes/administradores com os de sócios/acionistas, circunstância que lhes permite (e apenas a eles) gerir as Adquiridas e adotar as correspondentes decisões estratégicas em sede de órgão de gestão.
58. Em terceiro lugar, as participações sociais detidas por Luís Filipe Alves Gonçalves Marques, José Miguel Coelho Laibaças e Rui Jorge Ramalho Alves são as únicas cujo alinhamento permitem influenciar de forma determinante a adoção de deliberações em sede de Assembleia-Geral das Adquiridas.
59. Ora, no caso de Ricardo Ramalho Alves, nem o mesmo faz parte do Conselho de Administração da FJRL (ou de qualquer outro órgão societário²⁷), nem a sua participação social de [...] % seria suficiente para influir na formação de uma maioria simples em sede de Assembleia-Geral. Por

²⁶ De facto, não seria plausível que, existindo essa coincidência, o sócio/acionista votasse em Assembleia-Geral em sentido diverso do que havia deliberado enquanto titular do respetivo órgão de gestão.

²⁷ Conforme Certidão Permanente do Registo Comercial da FJRL (E-AdC/2026/4371, de 24 de agosto, anexo 4).

outro lado, por si só, a existência de vínculos familiares ou o acesso à informação enquanto acionista não influem numa qualificação de determinada entidade como “controladora”.

60. Neste sentido, reitera-se que a cláusula de não concorrência não está coberta pela presente decisão no que se refere a Ricardo Ramalho Alves.
61. A mesma conclusão aplica-se a Graça Seabra Alves. Ainda que detentora de participações sociais nas Adquiridas (em contitularidade com o seu cônjuge Rui Jorge Ramalho Alves), não resulta do processo qualquer elemento com base no qual se permita extrair qualquer atividade societária em que tenha intervindo.
62. Desde logo, Graça Seabra Alves não é titular de qualquer órgão societário na Alcotrans ou na FJRL²⁸. Em segundo lugar, o seu nome não consta da lista de presenças em reuniões das Assembleias-Gerais das Adquiridas (nem sob forma de procuração a qualquer outro presente)²⁹.
63. Assim, todos os elementos constantes do processo indicam que a natureza de “cotitular” das participações sociais reconhecida a Graça Seabra Alves parece decorrer, tão-somente, do regime de bens (*in casu*, regime de comunhão de adquiridos³⁰) que rege o seu matrimónio com Rui Jorge Ramalho Alves.
64. Este entendimento parece também ser enquadrável com o do n.º 2 do artigo 8.º do Código das Sociedades Comerciais: “Quando uma participação social for, por força do regime matrimonial de bens, comum aos dois cônjuges, será considerado como sócio, nas relações com a sociedade, aquele que tenha celebrado o contrato de sociedade ou, no caso de aquisição posterior ao contrato, aquele por quem a participação tenha vindo ao casal.”.
65. Ora, no caso da FJRL apenas Rui Jorge Ramalho Alves é um dos signatários originais dos Estatutos³¹. Já no caso da Alcotrans, apesar de não ser um dos signatários originais do contrato de sociedade, a entrada no capital foi realizada por Rui Jorge Ramalho Alves³², pelo será plausível assumir que as *relações com a sociedade* sejam assumidas por aquele.
66. Por último, e tal como no caso de Ricardo Ramalho Alves, por si só, a existência de vínculos familiares ou o acesso à informação enquanto sócio/acionista não influem numa qualificação de determinada entidade como “controladora”.
67. Em face do exposto, reitera-se que a cláusula de não concorrência não está coberta pela presente decisão no que se refere a Graça Seabra Alves.

²⁸ *Idem* e Certidão Permanente do Registo Comercial da Alcotrans (E-AdC/2026/4371, de 24 de agosto, anexo 1).

²⁹ V. nota de rodapé n.º 25.

³⁰ V. nota de rodapé n.º 28.

³¹ E-AdC/2026/4466, de 31 de agosto.

³² Certidão Permanente do Registo Comercial da Alcotrans (E-AdC/2026/4371, de 24 de agosto, anexo 1)

5. AUDIÊNCIA PRÉVIA

68. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a audiência prévia da Notificante, dada a ausência de terceiros interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

6. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

69. Face ao exposto, o Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1 do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição à operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado nacional ou em parte substancial deste.

Lisboa, 9 de setembro de 2026

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

Nuno Cunha Rodrigues
Presidente

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

X

Ana Sofia Rodrigues
Vogal

Índice

1.	OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2.	MERCADOS RELEVANTES E RELACIONADOS	3
2.1.	Mercados Relevantes de Produto	3
2.2.	Mercados Geográficos relevantes.....	4
2.3.	Conclusão quanto aos mercados relevantes	4
2.4.	Mercados relacionados	5
3.	AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	5
3.1.	Efeitos Horizontais.....	5
3.2.	Efeitos não-horizontais	6
3.3.	Conclusão.....	7
4.	CLAUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS	7
5.	AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	12
6.	DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	12