

# Introdução

Este estudo examina o impacto da regulamentação sobre a concorrência nos setores de aviação civil e portos do Brasil, os quais, juntos, representaram quase 1,6% do PIB do país antes da pandemia. A avaliação foi feita em cooperação com a autoridade brasileira de defesa da concorrência, o CADE, e mediante consultas feitas com as autoridades brasileiras relevantes e as partes interessadas locais.

O setor de aviação civil brasileiro é o maior mercado de transporte aéreo da América Latina e o décimo maior do mundo em termos de número de passageiros. Ele desempenha um papel importante no desenvolvimento econômico do Brasil e na integração nacional, dada a enorme dimensão geográfica do país. Esse setor foi muito afetado pela crise causada pela COVID-19, com uma queda no número de passageiros de 56% em 2020, e de 20% no número de funcionários no setor de aviação civil em comparação com 2019.

Da mesma forma, a infraestrutura portuária é um elemento-chave para o desenvolvimento econômico do Brasil, uma vez que facilita o comércio nacional e internacional de mercadorias. Em 2021, as exportações e importações por transporte aquaviário representaram mais de 98% das exportações brasileiras e mais de 92% das importações em termos de volume. Ademais, em 2020, o Brasil foi responsável por cerca de 7% do volume global de mercadorias carregadas e quase 4% do volume global de mercadorias descarregadas no comércio marítimo. Em comparação com a aviação civil, os efeitos da pandemia de COVID-19 no setor portuário foram relativamente menos impactantes. Em 2020, o total da carga movimentada nos portos brasileiros aumentou 5% em comparação com 2019.

Este relatório identifica aspectos do ambiente regulatório nacional que podem estar dificultando o funcionamento competitivo e eficiente desses dois setores vitais. Ao aplicar a metodologia estabelecida pelo Guia para a Avaliação da Concorrência da OCDE, são analisados 230 instrumentos legais e identificadas 368 barreiras nas quais mudanças poderiam ser feitas para mitigar o prejuízo e promover uma maior concorrência nesses setores. A OCDE também estimou os benefícios da implementação de certas recomendações-chave e constatou que isso poderia trazer benefícios de cerca de R\$ 1 bilhão por ano para a economia brasileira. A redução das barreiras regulatórias à concorrência e à entrada no mercado promove a inovação, a eficiência e a produtividade, mesmo além do setor em que a redução ocorre. O aumento da concorrência também faz com que mais empresas e profissionais entrem no mercado, o que apoia mais investimentos e, em última análise, a criação de empregos. A implementação de um marco regulatório favorável à concorrência que ajude as empresas a evitar custos desnecessários e permita a flexibilidade será crucial durante o período pós-pandemia para auxiliar a atingir uma recuperação sustentável.

O presente relatório contribui para os esforços contínuos do Brasil para fortalecer a sua política de concorrência. O país é membro ativo do Comitê de Concorrência da OCDE há mais de 20 anos e, atualmente, está em processo de se tornar um país membro da OCDE. Outras iniciativas incluíram o relatório *Fighting Bid-Rigging in Brazil: A Review of Federal Public Procurement (Combate a cartéis em licitações no Brasil: uma revisão das compras públicas federais)* (2021) e a *OECD Peer Review on Competition Law and Policy (Revisão por Pares da OCDE sobre Legislação e Política da Concorrência)* que permitiu ao país se tornar um membro associado do Comitê de Concorrência da OCDE (2019).



**From:**  
**OECD Competition Assessment Reviews: Brazil**

**Access the complete publication at:**

<https://doi.org/10.1787/d1694e46-en>

**Please cite this chapter as:**

OECD (2022), "Introdução", in *OECD Competition Assessment Reviews: Brazil*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/0f94661c-pt>

This work is published under the responsibility of the Secretary-General of the OECD. The opinions expressed and arguments employed herein do not necessarily reflect the official views of OECD member countries.

This document, as well as any data and map included herein, are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area. Extracts from publications may be subject to additional disclaimers, which are set out in the complete version of the publication, available at the link provided.

The use of this work, whether digital or print, is governed by the Terms and Conditions to be found at <http://www.oecd.org/termsandconditions>.