ISSN:2594-6153

CADE e ANTAQ: Aliados na Defesa da Concorrência no Setor Portuário Brasileiro

Sandro Rodrigues Silva[1], Guilherme Schmidt Hayama[2], Marcelo Lamy[2]

[1] Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Santa Cecília, Santos-SP, Brasil (UNISANTA)
[2] Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Direito da Saúde: Dimensões Individuais e Coletivas, Santos - SP, Brasil (UNISANTA)

E-mail: sandrorodrigues@adv.oabsp.org.br

Resumo: Este artigo analisa de forma lacônica a atuação conjunta do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) na defesa da concorrência neste setor. Por meio de pesquisa bibliográfica e documental, examinam-se as competências e objetivos legais de cada órgão e os desafios para uma atuação coordenada. Os resultados indicam que suas funções são complementares e conclui-se que a sinergia entre ambos é crucial para garantir segurança jurídica e eficiência no setor portuário.
Palavras-chave: Regulação setorial; direito portuário; sistema brasileiro de defesa da concorrência; controle econômico; cooperação institucional.

CADE and ANTAQ: allies in defending competition in the Brazilian port sector

Abstract: This article concisely analyzes the joint action of the Administrative Council for Economic Defense (CADE) and the National Waterway Transportation Agency (ANTAQ) in defending competition in this sector. Through bibliographic and documentary research, the legal competencies and objectives of each body and the challenges for coordinated action are examined. The results indicate that their functions are complementary, and it is concluded that the synergy between them is crucial to ensure legal certainty and efficiency in the port sector.
Keywords: Sectoral regulation; port law; Brazilian competition defense system; economic control; institutional cooperation.

Introdução

O setor portuário brasileiro ocupa papel central na economia nacional, sendo responsável pela movimentação de grande parte da atividade comercial internacional do país. Trata-se de uma atividade estratégica e essencial que impacta diretamente a competitividade das exportações e importações brasileiras. Considerando tamanha importância, se faz indispensável a regulação da concorrência para assegurar eficiência econômica e segurança jurídica nas operações logísticas.

A disciplina da concorrência no Brasil está fundamentada nos arts. 170, inciso IV, e 173, §4º, da Constituição Federal, bem como especificamente regulada na Lei nº 12.529/2011, que organiza o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) e

atribui ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) a função de prevenir e reprimir infrações à ordem econômica. Em paralelo, a Lei nº 10.233/2001 criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que possui competências regulatórias sobre os serviços de transporte marítimo e exploração da infraestrutura portuária. Isso inclui promover a competição entre operadores e a repressão de práticas que configurem competição imperfeita.

A interação entre o CADE e a ANTAQ ganha relevância diante da estrutura peculiar do setor portuário marcado por oligopólios regionais, verticalização de serviços e barreiras à entrada de novos competidores. Nessa conjuntura, práticas abusivas ou concentrações de mercado podem comprometer o equilíbrio concorrencial, exigindo a atuação coordenada entre a autoridade antitruste (CADE) e a agência reguladora do setor (ANTAQ). Assim, o estudo da interação entre o CADE e a ANTAQ na defesa da concorrência não apenas possui relevância acadêmica, mas também pode abrir espaço para a reflexão e posterior formulação de novas políticas públicas e a previsibilidade regulatória.

Objetivos

A presente pesquisa tem por objetivo analisar o papel desempenhado pelo CADE e pela ANTAQ na defesa da concorrência no setor portuário brasileiro, examinando suas competências legais, a relação entre regulação e direito antitruste e os desafios para uma atuação coordenada que assegure maior eficiência e segurança jurídica ao comércio internacional.

Material e Métodos

A metodologia adotada para este estudo consistiu em uma pesquisa qualitativa, de natureza bibliográfica e documental. Realizou-se o levantamento e a análise de legislação pertinente.

Resultados

A regulação concorrencial no setor portuário brasileiro é estruturada a partir da atuação combinada do CADE e da ANTAQ, cada qual com suas competências legais específicas.

O Acordo de Cooperação Técnica nº 22/2024, firmado entre o CADE e a ANTAQ, representa um marco na tentativa de institucionalizar a coordenação entre os dois órgãos. O instrumento tem por objeto o intercâmbio de informações, a elaboração de estudos conjuntos e a execução de um plano de trabalho compartilhado, visando ao aperfeiçoamento mútuo das atuações institucionais, tanto na repressão a infrações contra a ordem econômica quanto na regulação, monitoramento e fiscalização das atividades econômicas inerentes aos portos. Entre as obrigações assumidas em conjunto, destacam-se: (i) a elaboração e execução de um plano de trabalho integrado, (ii) a realização de vistorias conjuntas quando necessário, (iii) a troca de informações técnicas e dados sensíveis, resguardado o sigilo legal, (iv) a disponibilização de equipes técnicas especializadas para a implementação das ações, e (v) a produção de relatórios conjuntos sobre os resultados alcançados. [1]

No que tange ao CADE, é possível notar que as principais atividades relacionadas ao setor portuário se concentram em três áreas: (i) análise de atos de concentração envolvendo empresas de logística e operadores portuários; (ii) repressão a condutas colusivas, especialmente cartéis em serviços auxiliares e práticas de divisão de mercado; e (iii) apuração de abuso de posição dominante em terminais arrendados ou privatizados. Os processos administrativos analisados confirmam que o órgão antitruste trata o setor como de alta relevância estratégica, dada sua centralidade para o comércio exterior.

Por fim, embora o CADE e a ANTAQ possuam papéis distintos, suas atuações complementam-se com a finalidade de regular a concorrência no setor portuário. Enquanto o primeiro exerce função repressiva (controle de conduta) e preventiva (repreensão de condutas anticompetitivas) no âmbito macroeconômico [2], a segunda adota medidas regulatórias e contratuais voltadas ao equilíbrio competitivo no setor.

Discussão

Quanto as competências do CADE e da ANTAQ, embora ambas as instituições tenham como missão garantir a justa concorrência, sua atuação acontece de forma complementares e em esferas distintas.

O CADE, nos termos da Lei nº 12.529/2011, é responsável pela repressão a condutas anticoncorrenciais (art. 36, XII), abuso de posição dominante (art. 36, III, IV, V *etc.*) e controle de concentrações econômicas (arts. 88 a 91).

Silveira [3] que desvela importantes dados ao relatar que o crescente engajamento do CADE em debates internacionais sobre defesa da concorrência reflete o aumento do volume de casos processados no Brasil. Segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em 2020, as decisões do Tribunal do CADE representaram: 6,4% das decisões sobre cartéis no mundo, 10,5% das decisões sobre abuso de posição dominante no mundo e 5,5% das decisões em matéria de controle de atos de concentração no mundo. O que demonstra a participação do Brasil em um movimento internacional de aprimoramento de defesa da concorrência.

Já a ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233/2001, têm como objetivo regular e supervisionar as atividades do setor (Art. 20, II), visando assegurar a prestação de serviços de transporte de pessoas e bens que atendam a critérios de eficiência, segurança e modicidade tarifária (Art. 20, II, alínea "a"). Além disso, compete a elas harmonizar os interesses entre usuários e empresas, arbitrando conflitos e coibindo práticas de competição imperfeita ou anticompetitivas que possam prejudicar a ordem econômica (Art. 20, II, alínea "b"). [4]

Segundo Castro Junior [5], a sobreposição de competências entre a ANTAQ e o CADE, bem como a eventual omissão de um dos órgãos, pode causar danos ao mercado, insegurança jurídica e o risco de *bis in idem* aos agentes econômicos. O autor ainda aduz que embora as atribuições sejam conceitualmente distintas, na prática surgem conflitos quando ambas as entidades analisam os mesmos fatos sob óticas diferentes (a regulatória e a da ordem econômica), o que representa um desafio central para as políticas do setor.

Em síntese, a defesa da concorrência no setor portuário exige uma atuação coordenada e harmônica entre CADE e ANTAQ. O primeiro deve preservar a concorrência no plano macroeconômico, enquanto a segunda deve garantir que, no âmbito da regulação setorial, não se concretizem práticas comprometedoras à competição. O desafio está em transformar a cooperação institucional em sinergia efetiva, evitando duplicidade sancionatória e garantindo previsibilidade para investidores e operadores portuários.

Conclusão

Conclui-se que a defesa da concorrência no setor portuário brasileiro depende da atuação complementar e sinérgica entre o CADE e a ANTAQ. Enquanto o CADE exerce o controle macroeconômico, prevenindo e reprimindo infrações à ordem econômica, a

ANTAQ atua na regulação setorial para garantir o equilíbrio competitivo e o interesse público. A harmonização de suas funções é, portanto, fundamental para um ambiente de negócios previsível e concorrencial.

Agradecimentos: O autor Sandro Rodrigues Silva agradece à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro, por meio da concessão de bolsa de estudos, que viabilizou o desenvolvimento desta pesquisa.

Referências

1. Brasil. Conselho Administrativo de Defesa Econômica; Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Acordo de Cooperação Técnica nº 22/2024. Brasília (DF): CADE/ANTAQ; 2024. p. 1-5
2. Carvalho ELF. A política antitruste no Brasil e o combate a cartéis à luz do novo CADE. Rev Thesis Juris. 2013 Jul./dez.;2(2): p. 489
3. SILVEIRA PB. O papel da OCDE no aprimoramento da política de defesa da concorrência no Brasil: um breve balanço por ocasião dos 10 anos da Lei nº 12.529/2011. Revista de Defesa da Concorrência. 2022;10(1):30-39. doi:10.52896/rdc.v10i1.993.
4. Brasil. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Diário Oficial da União. 6 jun 2001.
5. CASTRO JUNIOR OA. Defesa da concorrência na Nova Lei dos Portos. Revista de Direito da Concorrência. 2016. p. 193 e 201