



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.040, DE 29 DE MARÇO DE 2021**

**EMENDA ADITIVA**

**(Do Sr. Paulo Ganime)**

Dispõe sobre a facilitação para abertura de empresas, a proteção de acionistas minoritários, a facilitação do comércio exterior, o Sistema Integrado de Recuperação de Ativos, as cobranças realizadas pelos conselhos profissionais, a profissão de tradutor e intérprete público, a obtenção de eletricidade e a prescrição intercorrente na Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

Inclua-se, onde couber, os seguintes artigos à MP nº 1040, de 29 de março de 2021:

Art.... O art. 5º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art 5º.....

§ 4º As disposições dos acordos a que se refere o caput não podem criar impedimentos ao direito de que navios de bandeira de terceiros países efetuem transporte de mercadorias entre os portos das duas partes signatárias do acordo em questão”. (NR)

**JUSTIFICATIVA**

Em 2019, cerca de 82,8% das exportações brasileiras foram realizadas por meio do transporte marítimo. Dessa forma, a competitividade da economia no comércio exterior depende fundamentalmente da efetividade desse modal de transporte, tanto em termos de oferta de serviços, quanto de seu custo.

Dessa forma, eventuais vedações à prestação de serviços por parte de países que não sejam nem origem, nem destino de determinada rota internacional, são contraproducentes para a competitividade da economia brasileira. O resultado final dessas vedações é um menor nível de comércio exterior, com impactos negativos em termos de produção e emprego.

Como exemplo, pode-se apontar o acordo de reserva de carga que o Brasil detinha com o Chile, cuja não renovação foi decidida pela Câmara de Comércio





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL PAULO GANIME**

Exterior, fazendo então com que o acordo em questão deixasse de vigorar em 08 de janeiro de 2020. Tal acordo justamente restringia o transporte marítimo de mercadorias entre os dois países a navios de bandeira brasileira e chilena.

Nesse contexto, ao se comparar o comércio entre Brasil e Chile antes e depois do encerramento do acordo, nota-se que o volume global transacionado não mostrou variação significativa, mesmo sob os efeitos da pandemia do Covid-19. Em outras palavras, não obstante a forte retração econômica verificada em todo o globo resultante dessa emergência de saúde pública, o comércio entre Brasil e Chile se mostrou estável, o que se afigura como um robusto indicativo dos efeitos positivos decorrentes da não renovação do acordo marítimo, liberalizando o transporte de carga entre ambas as embarcações de todas as nações.

Além disso, deve-se considerar que a adesão do país à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) constitui uma das prioridades atuais da economia brasileira. Porém, para o devido sucesso desse esforço de acessão, é importante a garantia de tratamento não discriminatório entre os países, em direção às melhores práticas internacionais.

Sala das Comissões, 05 de abril de 2021.

**Deputado Paulo Ganime**  
**(NOVO/RJ)**



CD/21641.22583-00