

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

(Do Sr. HUGO LEAL)

Dispõe sobre a atividade de operação logística, sobre a emissão de títulos por empresas de armazéns gerais e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei regula a Operação Logística como atividade empresarial de transporte, armazenagem (depósito) e gestão de estoque.

§ 1º Esta Lei se aplica subsidiariamente às legislações específicas relativas às atividades de transporte e de armazenamento, incluindo, mas não se limitando:

- I – o transporte rodoviário de cargas;
- II – o transporte ferroviário de cargas;
- III – o transporte aquaviário de cargas;
- IV – o transporte aéreo de cargas;
- V – o transporte dutoviário de cargas;
- VI – o transporte multimodal de cargas;
- VII – a armazenagem de produtos agropecuários;
- VIII – as empresas de armazéns gerais.

§ 2º Esta Lei não afasta, entre outras leis específicas:



I – a legislação civil para o contrato de transporte e de depósito, salvo no que for incompatível com esta Lei.

II – a legislação específica que trata de controle aduaneiro.

III – o código civil.

Art. 2º Para efeito desta Lei, considera-se:

I – armazenamento: serviço de depósito de mercadoria;

II – avaria da mercadoria: vício ou defeito que torne a mercadoria imprópria ao uso a que é destinada ou lhe diminua o valor;

III – contratante: quem contrata a operação logística;

IV – deterioração da mercadoria: ato ou fato que faça com que a mercadoria perca a sua utilidade.

V – documentação fiscal da mercadoria: documentação fiscal pertinente a mercadoria.

VI – documentação das operações: documentação fiscal pertinente às diversas operações logísticas da mercadoria.

VII – gestão de estoque: serviço de controle ou de assessoramento no controle de quantidade, lote, validade, temperatura e humidade, localização e valores de mercadorias de terceiros, bem como os serviços que integram, dentre outras correlatas, as atividades de coleta, incluindo o *milk run*, recebimento, carga, descarga, unitização, desunitização, fracionamento, consolidação, desconsolidação, movimentação de cargas, armazenagem em qualquer condição física e/ou regime fiscal, gerenciamento de estoque, separação (*picking*), embalagem para transporte (*packing*), reembalagem, selagem (*sealing*), etiquetagem (*labeling*), montagem de kits (*kitting*), processamento de pedidos, expedição, *crossdocking*, distribuição, gerenciamento e operação de transporte em qualquer modal, inspeção e controle de qualidade;

VIII – mercadoria: qualquer bem móvel;

IX – operação logística: aquela em que o operador logístico, sob sua responsabilidade, realiza, no mínimo, as atividades de transporte, em

qualquer modal; de armazenagem, em qualquer condição física e/ou regime fiscal; e de gestão de estoque, utilizando-se de seus próprios ativos e/ou mediante ativos de terceiros, por meio de um ou mais contratos, fazendo-se valer de tecnologia adequada às operações logísticas a ele contratadas;

X – operador logístico (OL): pessoa jurídica capacitada a prestar, mediante um ou mais contratos, por meios próprios e/ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte (em qualquer modal), armazenagem (em qualquer condição física e/ou regime fiscal) e gestão de estoque (utilizando sistemas e tecnologia adequada);

XI – transporte: serviço de deslocamento de mercadorias por qualquer modal, prestado diretamente pelo OL ou por meio da contratação e/ou subcontratação de Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), de Cooperativas de Transporte de Cargas (CTC) e/ou de Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

XII – modais de transporte: são definidos também como tipos de transporte, sendo classificados como o modal aéreo, o ferroviário, o dutoviário, o rodoviário e o aquaviário.

Parágrafo único. Entende-se, para todos os fins, que a gestão de estoque, classificada no inciso VII do *caput*, abrange desde a gestão da armazenagem em si, a movimentação interna nos armazéns da carga, como também, toda a cadeia de suprimentos e distribuição.

Art. 3º O exercício da atividade de operação logística independe de prévia concessão, permissão, autorização, licença ou registro, salvo aqueles previstos em lei específica, caso aplicáveis.

CAPÍTULO II

DAS OBRIGAÇÕES DE ENTREGA NO PRAZO PELO OPERADOR LOGÍSTICO

Art. 4º Os contratos de operação logística envolvendo atividades de transporte deverão conter, entre outras cláusulas, o prazo de entrega ou os critérios para a sua definição.



Parágrafo único. Na ausência de acordo entre as partes quanto ao prazo para a entrega da mercadoria e multa decorrente de atraso constatado e não justificado, o OL não será responsável por qualquer alegação levantada por seu contratante.

Art. 5º No caso de transporte, o OL informará ao contratante, quando solicitado e na forma acordada entre as partes, o prazo previsto para a entrega do bem ao destinatário e comunicará sua chegada ao destino.

§ 1º A obrigação de comunicar ao contratante e a de entregar a mercadoria nunca se presumem e/ou decorrem de lei ou de pacto.

§ 2º A mercadoria ficará à disposição do interessado, após a conferência, pelo prazo de 30 (trinta) dias, se outra condição não for pactuada.

§ 3º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, a mercadoria poderá ser, a critério do OL:

I - devolvida para o estabelecimento de origem do embarcador, no caso de recusa, ou

II - destinada à autoridade competente, que poderá promover o seu leilão, ou destinada às demais autoridades competentes nas demais hipóteses.

§ 4º O OL terá direito à indenização pelas despesas que houver comprovadamente efetuado com a conservação e transporte da mercadoria, bem como por eventuais prejuízos que lhes sejam causados.

§ 5º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria e respeitada a legislação vigente, devendo o OL informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 6º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, aplicam-se os procedimentos previstos na legislação específica.

Art. 6º O OL, no caso de entrega da mercadoria transportada ou de restituição da mercadoria depositada, deverá emitir Termo de Entrega, no qual, entre outros dados, deverá constar a assinatura do recebedor e



espaço dedicado a reclamações a serem feitas por este quanto à integridade e à adequação da mercadoria.

§ 1º A falta de registro de reclamações pelo recebedor da mercadoria no ato de entrega implica a perda do direito de reclamar por avarias ou deteriorações ocasionadas durante a execução do serviço de operação logística.

§ 2º No caso de avaria ou a deterioração da mercadoria não serem perceptíveis à primeira vista, o recebedor conserva o direito de reclamar contra o OL, conforme o prazo estabelecido na legislação aplicável.

CAPÍTULO III

DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO OPERADOR LOGÍSTICO

SEÇÃO I

Disposições comuns

Art. 7º A responsabilidade do operador logístico por avarias, deteriorações, perecimento ou por inadimplemento das suas obrigações, é subjetiva em qualquer uma de suas atividades.

§ 1º O OL é responsável, perante seus contratantes, pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados e/ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoques, que causem aos contratantes danos diretos e efetivamente comprovados e não justificados.

§ 2º Logo que tomar ciência da avaria, da deterioração ou do perecimento da mercadoria, o OL deverá lavrar Termo de Avaria, indicando o dano ocorrido e, se conhecida, a sua causa, comunicando o fato ao interessado logo que possível e assegurando-lhe o direito de vistoria.

Art. 8º O OL não responderá por pedidos adicionais, como lucros cessantes e danos morais.



§1º O proprietário da mercadoria, o embarcador e o armazenador subcontratado indenizarão o OL por quaisquer avarias, perdas e danos e demais prejuízos, incluindo os decorrentes de inveracidade em quaisquer declarações ou documentos de depósito, inadequação dos elementos que lhes competem e informações veiculadas de forma errônea para a prestação de serviços de operação logística.

§ 2º O OL tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados e/ou subcontratados, bem como contra qualquer outro terceiro que tenha dado causa a perdas, danos, lucros cessantes, avarias, deteriorações, perecimento, atrasos, para se ressarcir de valor da indenização que houver pago ou de prejuízos que houver comprovadamente tido.

Art. 9º Fica excluída a responsabilidade do OL por avarias, deteriorações ou perecimento da mercadoria nos seguintes casos, sem prejuízo de outros que afastem a sua culpa, a de seus prepostos ou a de terceiros subcontratados:

- I – ato ou fato imputável ao contratante;
- II – inadequação da embalagem, quando esta não incumbir ao OL;
- III – vício oculto da mercadoria e/ou da embalagem;
- IV – força maior ou caso fortuito.

Parágrafo único. Incluem-se entre as hipóteses de caso fortuito e de força maior os atos cíveis e os fatos da natureza cujos efeitos não venham a ser possíveis de o OL prever, evitar ou impedir e afetem suas atividades, tais como, greves, fechamento de vias públicas e manifestações sociais, roubo à mão armada e saque da mercadorias, inundações, alagamentos e desabamentos e outros.

Art. 10. O prazo de prescrição para a reparação de danos decorrentes de avarias, deteriorações ou perecimento da mercadoria transportada ou depositada ou de inadimplemento das obrigações de transporte ou de depósito é de 3 (três) meses a contar da data final de entrega ou, se ocorrer primeiro, da data da entrega da mercadoria.



Parágrafo único. Quando a entrega pelo OL não for realizada sem que haja sua culpa ou dolo, o prazo prescricional de 3 (três) meses será contado a partir da data de retorno da mercadoria ao estoque gerido pelo OL.

SEÇÃO II

Responsabilidade por Serviço de Transporte e de Depósito

Art. 11. Nas atividades de transporte e de armazenamento, a responsabilidade do OL não excederá o valor de avaliação da mercadoria, assim entendido o valor indicado na nota fiscal da mercadoria ou documento correspondente.

Parágrafo único. O prestador de serviços do referido segmento ou armazenagem contratados(as) ou subcontratados(as) pelo OL será solidariamente responsável com o OL, sem prejuízo do direito de regresso deste pelo valor que houver pago em razão da responsabilidade solidária.

Art. 12. Nas atividades de gestão de estoque, a responsabilidade do OL não excederá o valor do serviço prestado pelo OL.

CAPÍTULO IV

DO CONTRATO PARA DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES LOGÍSTICAS

Art. 13. O contrato para o desenvolvimento das atividades de operação logística, seja de: transporte, armazenagem ou de gestão de estoque, independentemente do local no qual sejam desenvolvidas, sejam elas atividades inerentes, acessórias ou complementares, poderão ser desenvolvidas diretamente pelo OL, e/ou por meio da contratação de terceiros, pessoas jurídicas e/ou profissionais autônomos.

Art. 14. Os serviços contratados podem ser executados no estabelecimento do OL e/ou da empresa contratante e/ou em outro local, de comum acordo entre as partes.

Art. 15. Os contratos a serem celebrados entre o OL e as empresas transportadoras de cargas, os transportadores autônomos de cargas,



as empresas de depósito e armazenagem e de prestação de outros serviços correlatos serão sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo empregatício.

CAPÍTULO V

DAS EMPRESAS DE ARMAZENAGEM

Seção I

Das Empresas de Armazenamento

Art. 16. As atividades de armazenagem ficam sujeitas às disposições desta Lei.

§ 1º As atividades relativas à armazenagem de produtos agropecuários e de armazenagem alfandegada, em zona primária e/ou secundária, continuarão regidas pela legislação específica.

§ 2º Os armazéns podem exercer, na forma da lei, funções alfandegárias.

Art. 17. Constitui serviço de armazenagem o exercício da guarda e conservação de produtos de terceiros por pessoas jurídicas, em estruturas apropriadas para esta finalidade.

Parágrafo único. Incluem-se nos serviços de armazenagem as atividades de recebimento, unitização, desunitização, fracionamento, consolidação, desconsolidação, movimentação de cargas, armazenagem em qualquer condição física e/ou regime fiscal, gerenciamento de estoque, separação (*picking*), embalagem para transporte (*packing*), reembalagem, selagem (*sealing*), etiquetagem (*labeling*), montagem de kits (*kitting*), processamento de pedidos, dentre outras conexas à atividade de armazenagem.

Seção II

Das Responsabilidades e Obrigações da Empresa de Armazenamento



Art. 18. O armazenador é responsável pela guarda, conservação, pronta e fiel entrega dos produtos que tiver recebido.

§ 1º Caso não haja disposição específica no contrato de armazenagem, o armazenador ou o OL responderá por culpa ou dolo de seus empregados ou prepostos, pelos furtos, roubos e sinistros ocorridos com os produtos depositados, bem como pelos danos decorrentes do manuseio inadequado, ressalvadas as situações oriundas de caso fortuito ou força maior.

§ 2º O armazenador ou o OL não se responsabiliza pela natureza, pelo tipo, pela qualidade e pelo estado de conservação dos produtos contidos em invólucros que impossibilitem sua inspeção, ficando sob inteira responsabilidade do contratante a autenticidade das especificações indicadas.

§ 3º Caso não haja disposição específica no contrato de armazenagem, fica o armazenador ou o OL obrigado a celebrar contrato de seguro com a finalidade de garantir os produtos armazenados contra incêndio, raio e explosão, cabendo para tal a aplicação pelo armazenador ou o OL da taxa de *ad-valorem* correspondente.

§ 4º Na hipótese de o contratante assumir para si a responsabilidade pela contratação dos seguros, deverá fornecer ao armazenador ou ao OL carta de dispensa do direito de regresso (DDR), exceto em caso de má-fé ou dolo do armazenador ou do OL.

Art. 19. Eventual indenização devida pelo armazenador ou OL será limitada ao preço da mercadoria indicado na nota fiscal de entrada no armazém.

Parágrafo único. O direito à indenização contra as empresas de armazenagem ou OL prescreve em 3 (três) meses, contados do dia em que a mercadoria foi expedida ou da data de ciência do dano, conforme o caso.

Seção III

Dos Direitos da Empresa de Armazenamento



Art. 20. O armazenador ou o OL tem direito de retenção sobre os produtos armazenados, até o limite dos valores correspondentes, para garantia do pagamento de:

I - armazenagem e demais despesas;

II - adiantamentos feitos com fretes, seguros e demais despesas e serviços;

III - comissões, custos de cobrança e outros encargos, relativos à operação com mercadorias armazenadas.

§ 1º O direito de retenção poderá ser oposto à massa falida do devedor.

§ 2º As empresas armazenadoras ou o OL também têm direitos de indenização pelos prejuízos que lhes sejam causados por culpa ou dolo do contratante, que poderá ser determinado por acordo entre às partes, por meios consensuais de resolução de disputa, por meio da via arbitral ou por meio de ação no foro pertinente.

Art. 21. Caso não haja disposição específica no contrato de armazenamento, seu prazo começará a correr da data da entrada da mercadoria nos armazéns e será de 6 (seis) meses, podendo ser prorrogado livremente por acordo expresso das partes.

§ 1º Vencido o prazo de armazenagem, a mercadoria reputar-se-á abandonada e o armazenador ou o OL avisará ao contratante, que terá o prazo de 8 (oito) dias corridos para a retirada da mercadoria, contra a entrega de recibo, baixa eletrônica da mercadoria ou de títulos que tenham sido emitidos.

§ 2º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, a mercadoria poderá ser:

I - devolvida para o estabelecimento de origem do embarcador, no caso de recusa; ou

II - a critério do armazenador, leiloadada ou destinada à autoridade competente, nas demais hipóteses.



§ 3º A empresa de armazém ou o OL terá direito à indenização pelas despesas que houver comprovadamente efetuado com a conservação, transporte e leilão da mercadoria.

Seção IV

Da Emissão e da Circulação dos Títulos Emitidos pelas Empresas de Armazenamento

Art. 22. Os armazéns, nos termos desta lei, podem ser classificados em habilitados para emissão de títulos armazeneiros, denominados de "conhecimento de depósito" ou "*warrant*", e não habilitados para emissão de tais títulos.

§ 1º Para os armazéns que estejam habilitados para a emissão dos títulos mencionados no *caput* deste artigo, é necessária a presença de administrador e/ou fiel depositário.

§ 2º Os armazéns que não estiverem habilitados para emissão dos títulos mencionados no *caput* deste artigo ficarão dispensados de registro e demais formalizações perante as Juntas Comerciais dos respectivos Estados da Federação.

Art. 23. Os armazéns habilitados à emissão de títulos armazeneiros o farão a seu exclusivo critério, quando a emissão lhes for solicitada pelo contratante.

§ 1º O "conhecimento de depósito" é o título que atesta que a mercadoria existe e que foi armazenada em determinada empresa de armazenamento.

§ 2º O "*warrant*" é o título que tem por finalidade constituir penhor ou outra modalidade de garantia sobre a mercadoria referida no § 1º.

Art. 24. As informações relativas à emissão e à identificação dos títulos emitidos serão anotadas em livro e/ou arquivo específico (que poderá ser físico ou eletrônico e que poderá ser acessado por meio da rede mundial de computadores), que conterá todos os dados cabíveis e número de ordem correspondente.



Parágrafo único. As empresas armazenadoras ou o OL são responsáveis pelas irregularidades e inexactidões encontradas nos títulos que emitirem.

Seção V

Das Mercadorias Representadas

Art. 25. As mercadorias que servirem de base à emissão de títulos devem ser seguradas contra riscos de incêndio, raio, explosão e inundação.

Parágrafo único. Os armazéns poderão ter apólices especiais ou abertas para este fim.

Art. 26. Emitidos os títulos, as mercadorias armazenadas não poderão sofrer penhora, arresto, sequestro ou qualquer outra constrição judicial que prejudique sua livre e plena disposição e circulação, salvo o caso de falência do contratante ou de perda de título armazeneiro.

Parágrafo único. O “conhecimento de depósito” e o “*warrant*” podem ser penhorados, arrestados, sequestrados ou sofrerem qualquer outra constrição judicial por dívidas de seu titular.

Seção VI

Da Circulação dos Títulos

Art. 27. O “conhecimento de depósito” e o “*warrant*” podem ser transferidos, unidos ou separados, por endosso.

§ 1º O endosso pode ser realizado em branco e, neste caso, confere ao portador do título os direitos de cessionário.

§ 2º O endosso dos títulos unidos confere ao cessionário o direito de livre disposição da mercadoria depositada; o do “*warrant*” separado do conhecimento de depósito o direito de penhor sobre a mesma mercadoria e do conhecimento de depósito a faculdade de dispor da mercadoria, salvo os direitos do credor, portador do “*warrant*”.



§ 3º O endosso do “*warrant*” em separado confere ao endossatário o direito de penhor sobre a mercadoria depositada.

§ 4º O endosso do “conhecimento de depósito” em separado confere ao endossatário o direito de dispor da mercadoria, salvo os direitos do credor pignoratício portador do “*warrant*”.

Art. 28. O primeiro endosso do “*warrant*” declarará a importância do crédito garantido pelo penhor da mercadoria, juros e correções eventualmente incidentes e data de vencimento.

Parágrafo único. As declarações serão transcritas no “conhecimento de depósito” e assinados pelos endossatários do “*warrant*”.

Art. 29. Desde que não interfira em créditos preferenciais garantidos pela mercadoria, o portador do “conhecimento de depósito” e do “*warrant*” tem o direito de pedir a divisão da mercadoria em lotes.

Parágrafo único. Para o exercício da faculdade prevista no *caput*, o portador deverá realizar a entrega dos “conhecimentos de depósito” e de “*warrants*” correspondentes aos respectivos lotes, ficando anulados os títulos anteriormente emitidos.

Seção VII

Dos Direitos dos Portadores dos Títulos

Art. 30. A mercadoria depositada será retirada do armazém mediante a entrega do “conhecimento de depósito” ou do “*warrant*” correspondente.

Art. 31. Ao portador do “conhecimento de depósito” é permitido retirar a mercadoria antes do vencimento da dívida constante do “*warrant*”, mediante a consignação, no armazém, do principal e juros até o vencimento e pagamento dos tributos, armazenagens vencidas e demais despesas.

Art. 32. O portador do “*warrant*” que, no dia do vencimento, não for pago, e que não achar consignada no armazém geral a importância do seu crédito, deverá protestar o título nos prazos e pela forma aplicáveis ao protesto de títulos, no caso de não pagamento.



§ 1º O portador do "warrant" levará a leilão público as mercadorias especificadas no título, independentemente de qualquer medida judicial.

§ 2º Igual direito de venda cabe ao primeiro endossador que pagar a dívida do "warrant".

§ 3º O devedor poderá evitar a venda pública antes de a mercadoria leiloada ser adjudicada ao interessado que houver oferecido o maior lance, pagando imediatamente a dívida de "warrant", os tributos incidentes, as despesas devidas ao armazém geral e todas as decorrentes da execução, inclusive custas do protesto, remuneração do leiloeiro e juros da mora.

Art. 33. Efetuada a venda, o leiloeiro informará a alienação ao armazém, que, mediante o recebimento do valor de arrematação, entregará a mercadoria ao arrematante.

Art. 34. O portador do "warrant" tempestivamente protestado, que não ficar integralmente pago, em função de insuficiência do produto líquido da alienação da mercadoria, ou da indenização do seguro, no caso de sinistro, pode demandar o saldo contra os endossantes anteriores deste título e do "conhecimento de depósito".

Art. 35. Ao portador do "warrant" será pago juros convencionais e mora e despesas do protesto.

§ 1º Têm preferência em relação ao credor mencionado no *caput* deste artigo:

I - os créditos tributários;

II - o leiloeiro, por sua remuneração e pelas despesas referentes à venda;

III - a empresa de armazenamento, pelos créditos garantidos por direito de retenção.

Seção VIII

Da Perda dos Títulos



Art. 36. Aquele que perder o título avisará à empresa de armazenamento e anunciará publicamente o fato, o que poderá ser feito por meio eletrônico, com utilização da rede mundial de computadores, caso assim o opte, durante 3 (três) dias ininterruptos.

§ 1º Perdidos o “conhecimento de depósito” e o correspondente “*warrant*”, ou só o primeiro, o interessado poderá optar entre:

I - pedir a emissão, pelo armazém geral, da 2ª via do título ou títulos;

II - levantar a mercadoria, garantido o direito do portador do “*warrant*”, se este foi negociado; ou

III - receber o saldo à sua disposição, se a mercadoria foi vendida.

§ 2º No caso de perda do “*warrant*”, o interessado, que provar a sua propriedade, tem o direito de receber a importância do crédito garantido pelo devedor.

§ 3º Tendo dúvida sobre os direitos de quem se apresenta como legítimo titular de título armazeneiro perdido, o armazém geral pode optar por só tomar qualquer providência em razão de ordem judicial, exarada a seu pedido ou de outrem.

§ 4º Este artigo é aplicável também nos casos de roubo, furto, extravio ou destruição do título.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 37. Tanto quanto possível, comunicações, informações, contratos, registros, livros, títulos e quaisquer outras formas de materialização de informações previstas nesta Lei poderão ser emitidas, transmitidas, armazenadas e registradas por meio físico ou por meio digital/eletrônico, a critério do emitente da informação.



Art. 38. É lícita a presunção de ciência das partes após a disponibilização da comunicação em plataforma digital/virtual com o comprovante de envio de mensagem por via eletrônica, como por e-mail ou por aplicativos de conversa on-line.

Art. 39. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 40. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 41. Fica revogado o Decreto nº 1.102, de 21 de novembro de 1903, que institui regras para o estabelecimento de empresas de armazéns gerais, determinando os direitos e obrigações dessas empresas.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei (PL) tem por objetivo reconhecer a figura do operador logístico (OL) e regulamentar diversos aspectos das suas atividades, propiciando maior segurança jurídica a um setor que está representado por aproximadamente 269 empresas, com receita bruta anual de R\$81,4 bilhões, geração de empregos diretos e indiretos na casa do 1,4 milhão, e arrecadação de R\$23,1 bilhões anuais.

Esse setor, fundamental para o desenvolvimento econômico, está presente em todas as cadeias produtivas, atua em todo o território nacional, desde os grandes centros urbanos, polos industriais, agroindustriais, centros comerciais, no porta-a-porta, atendendo, a todo cidadão nos mais longínquos rincões do país.

O OL possui reconhecimento acadêmico, atua na prática e desempenha papel crucial na economia nacional, não tendo recebido, contudo, o tratamento legal sistematizado entre todos os ambientes regulatórios, órgãos reguladores, anuentes e intervenientes. O presente ato normativo tem por objetivo suprir esta lacuna conceitual e jurídica.

O OL, ou *Third Party Logistics Provider* (3PL), como conhecido no mundo, pela sua própria natureza, é um integrador de atividades logísticas,

não dispondo, portanto, de uma classificação econômica específica. Não há, portanto, uma Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) própria para a atividade, o que termina por oferecer certa insegurança jurídica ao setor.

Considerando que a CNAE é uma classificação universal das Organizações das Nações Unidas (ONU), um sistema para classificar dados econômicos, contextualizada como *Classificación Internacional Normalizada Industrial de Todas las Actividades Económicas* (CINI), traduzida em inglês para *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities* (ISIC), sua criação não seria tão simplesmente arbitrada por uma só nação, o que, salvo melhor juízo, não prosperaria, caso proposta unilateralmente pelo Brasil.

Dessa forma, a gênese para a regulamentação do OL passaria, como visto no início desta exposição de motivos, por uma outra solução normativa, conforme amplamente discutida e aprofundada em Estudo Completo realizado pela ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos, junto com a KPMG Consulting, Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr., e Quiroga Advogados.

Referido estudo contou com o relevante apoio técnico acadêmico da Fundação Dom Cabral (FDC), D.D. 20/03/2015, disponível no site <https://abolbrasil.org.br/estudo-completo>, cujo estudo culminou com a edição de minuta de projeto de lei (PL) que responderia a essa lacuna regulatória.

Por oportuno faz-se observar a relevância que a infraestrutura logística nacional ganhou nos mais diversos foros e discursos no Brasil ao longo dos últimos anos, sobretudo em função do relevante déficit de investimentos públicos e privados.

Nesse contexto de desafios de acessos viários, transportes em qualquer modal, atendimento à última milha, é o OL uma organização crucial para o adequado deslocamento, movimentação, armazenamento e gestão de estoques das mercadorias em todo território nacional e no comércio exterior e, mesmo diante de tamanha relevância, tem passado despercebido pelos mais

diversos atores. Destarte, além do reconhecimento da atividade, estabelecer um marco legal para o setor é o objetivo destacado desta proposição.

Referido marco legal é especialmente importante no atual momento. Vemos inovações no mundo digital ocorrendo de maneira bastante rápida, transformando, de maneira rápida e por meio de novos arranjos empresariais, as relações econômicas. Com as facilidades de comunicação, busca e contratação, novos mercados e oportunidades para transacionar têm surgido. Outros mercados têm desaparecido, outros têm sido diretamente impactados, notadamente por meio de fenômenos como o da desintermediação, que estreita a relação direta entre empresas e clientes finais. Em qualquer hipótese, ter clareza sobre o que se transaciona, a quantidade que se negocia, o prazo de conclusão de operações e de prazo de disponibilidade é fundamental.

Ao mesmo tempo, lidamos com crise sanitária e econômica em escala global, em função da propagação da COVID-19. O cenário é inédito, notadamente em vista da alta complexidade do mundo atual, do alto nível de interação de pessoas em escala mundial, do volume de pessoas infectadas e dos impactos econômicos já experimentados. Independentemente disso, transações integradas de logística e transportes precisam continuar a ocorrer, especialmente para que atividades essenciais, especialmente de alimentos e apoio à saúde populacional, para que não sofram descontinuidade.

Não por outra razão, o Decreto Federal nº 10.282, de 20 de março de 2020, que regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais, indica a necessidade de se existir adequada operação logística para que todas as demais atividades econômicas e aspectos de nosso cotidiano possam continuar a transcorrer normalmente. São consideradas atividades essenciais, dentre outras, as de “produção, distribuição, comercialização e entrega, realizadas presencialmente ou por meio do comércio eletrônico, de produtos de saúde, higiene, limpeza, alimentos, bebidas e materiais de construção” (art. 3º, § 1º, XII), bem como os “serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral” (art. 3º, § 1º, XXII).



Vale destacar que a melhoria das operações logísticas, o seu adequado tratamento e a sua desburocratização, são extremamente relevantes para o País, para a redução do custo logístico e, em consequência para a redução do pesado “custo Brasil”, bem assim para o incremento da economia nacional.

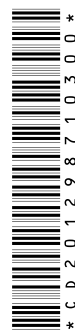
Está no OL a fronteira tecnológica, sendo intensivo de investimentos em inovação disruptiva, conquanto aporta as mais diversas soluções para os múltiplos problemas de transporte, armazenagem e gestão de estoques em todas as cadeias produtivas.

Em linhas gerais, o OL pode ser caracterizado como um prestador de serviços logísticos que tem competências reconhecidas em atividades de toda a cadeia de valor da logística, atuando de forma integrada, de ponta a ponta, com desempenho de funções que englobam todos os processos logísticos.

Para que haja, contudo, consistência com a maioria das interpretações da noção de logística, as atividades desempenhadas pelo OL devem ser conduzidas de maneira integrada e coordenada, utilizando-se de tecnologia adequada à cada especificidade operacional.

Dessa forma, esse operador é responsável pelo fluxo logístico integrado, favorecendo a sua continuidade, mesmo que algumas atividades sejam realizadas pelo próprio embarcador, pelo OL ou por terceiro subcontratado, devendo ter competência para, no mínimo, prestar os serviços de gestão de estoque, transportes sob qualquer modal, armazenagem em qualquer condição física e em qualquer regime fiscal.

Assim, a operação logística compreenderá os serviços que integram, entre outras correlatas e conexas, as atividades de: recebimento, carga, descarga, unitização, desunitização, fracionamento, consolidação, desconsolidação, movimentação de cargas, armazenagem, gerenciamento de estoque, separação (*picking*), embalagem para transporte (*packing*), reembalagem, selagem (*sealing*), etiquetagem (*labeling*), montagem de kits (*kitting*), processamento de pedidos, expedição, *crossdocking*, distribuição, gerenciamento de transporte, inspeção e controle de qualidade.



Nesse ponto, a presente proposição tem por escopo estabelecer a taxionomia, os aspectos centrais que caracterizam o OL e a sua atuação. Assim sendo, o presente instrumento busca deixar claro, também, o regime de responsabilidade civil e as suas obrigações.

É mister, contudo, frisar que o OL, por integrador de atividades logísticas que é, age em total harmonia com os demais segmentos, dado que, todos os fatores, todos os elos da cadeia logística de valor, devem estar em bom funcionamento, não permitindo qualquer ponto de conflito ou restrição com qualquer outra atividade logística e/ou modal de transporte.

Dessa forma, resta claro que o OL é a empresa responsável pela prestação de serviços apoiada em um tripé da cadeia de suprimentos e distribuição: (i) a realização de atividades de transporte em qualquer dos seus modais (aéreo, ferroviário, dutoviário, rodoviário, e o aquaviário); (ii) o armazenamento de mercadorias em favor de seus contratantes (embarcadores), em qualquer estado e condição física, a exemplo de carga geral ou a granel sólido, líquido ou gasoso; em paletes, tambores, big-bags, caixas, contêineres, carga fracionada e/ou lotação, entre outros; em local seco, refrigerado, frigorificado, sob controle de umidade, temperatura etc; e em qualquer regime fiscal, como por exemplo a armazém geral, depósito para terceiros, filial fiscal, armazenagem alfandegada, dentre outros; (iii) a gestão de estoque das mercadorias armazenadas, de forma a otimizar o recebimento, a gestão e execução de serviços conexos como montagens de kits, inserções de manuais, rótulos, selos, manipulação de embalagens, bem assim a expedição de todos os produtos armazenados, utilizando-se, para tanto, de tecnologia específica e adequada para controle e exata gestão de qualquer item e produto sob a sua guarda e responsabilidade, quer seja em suas instalações (operações *on-site*), ou nas dependências dos clientes embarcadores (operações *off-site* ou *in house*).

Assim, o OL deverá ter competência fática para o desenvolvimento das referidas atividades em favor de seus contratantes, dispondo de comprovada capacidade e recursos tecnológicos para gestão e controles diversos, a exemplo de validade, lotes, parcelas e prioridades de ingresso e saída (*First In-First Out* – FIFO; *Fisrt Expire-First Out* – FEFO etc);



assim, em um ambiente operacional cada vez mais sofisticado e dinâmico, o OL presta-se a oferecer a solução exata e completa por demanda para cada cadeia produtiva, numa proposição *one-stop-shopping*, isto é, oferece o pacote de soluções integradas de ponta-a-ponta!

Vale notar que, por atuarem em diversos braços da cadeia logística, suprindo soluções integradas para todas as etapas produtivas (mais uma vez, transportes, armazenagem e gestão de estoques), o OL já está sujeito a uma série de licenças e autorizações para que possa desempenhar suas características regularmente. Elas estão delineadas, no caso dos transportes, por exemplo, nas competências de diversas agências reguladoras, exemplificativamente, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ou, no caso de produtos sujeitos à vigilância sanitária, à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), entre outras, que possuem competências institucionais para regular os mais diversos setores nos quais o OL atua.

Nesse contexto, é mister frisar que o OL tal qual está configurado atualmente, não tem, em absoluto, nenhum impedimento para operar, atuando, de forma regular e dentro de todos os preceitos legais.

O presente projeto, portanto, não sujeita o exercício da atuação do OL à obtenção de alvarás, concessões, certificados, permissões e/ou licenças específicas e/ou adicionais, além daqueles já previstos na legislação vigente. É mister frisar que este instrumento visa facilitar as operações logísticas, permitindo maior dinâmica operacional e, jamais, tem a intenção de estabelecer impedimentos, restrições e/ou instruir burocracia que dificulte o processo logístico em qualquer circunstância, bem assim suscitar ônus fiscal e/ou tributário de qualquer natureza.

O exercício da atividade OL, portanto, carece tão somente de melhoria regulatória, para que, como dito no preâmbulo destas Exposição de Motivos, venha aumentar a segurança jurídica do setor, propiciando melhoria no ambiente de negócios, suscitando, seguramente, em decorrência disso, maior atração de investimentos, indutores de inovação tecnológica, geração de

mais mão de obra e maior arrecadação orgânica de impostos, tributos e contribuições aos cofres públicos.

Necessário seria ainda afirmar que este instrumento normativo, ora pleiteado, não fere, não restringe, não macula, não agride e não conflita, em nenhuma hipótese, com nenhuma atividade logística, ao contrário, concorre para a melhoria coletiva do sistema de negócios da logística geral, *lato sensu*, oferecendo, cada vez mais, maior segurança jurídica.

Por fim, a presente proposição toma cuidado em respeitar, como fonte primária, dentre outras, as legislações específicas para os serviços de armazenagem de produtos agropecuários (Lei nº 9.973, de 29 de maio de 2000); de transporte aquaviário (Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997); de transporte multimodal (Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998); de transporte rodoviário de cargas (Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007); das operações portuárias (Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, a “Lei dos Portos”; além de não descuidar das demais regulações de que tratam os transportes ferroviários, rodoviários, aéreos, hidroviários de interior, marítimos de cabotagem e longo curso, e demais dispositivos os quais tratam da regulamentação das atividades logísticas de largo espectro.

Ao aprofundar-se no estudo, o qual resultou neste projeto de lei, envidou-se todos os esforços para que não houvesse descuido nas tratativas, bases e regras previstas no Código Civil para os contratos de depósito (arts. 627 e seguintes) e de transporte (arts. 730 e seguintes), bem assim outros dispositivos legais que pudessem vir a ser impactados pelas letras desse projeto de lei (PL).

Na condição de ente armazenador, sendo a armazenagem uma das atividades fundamentais do tripé do OL, o presente projeto de lei tem o condão de atualizar o conteúdo hoje regulado pelo Decreto nº 1.102, de 21 de novembro de 1903, que rege a atividade de armazenagem geral, por anacrônico e desatualizado que é, impondo elevada burocracia, custos elevados e ineficiência à atividade logística, sobretudo frente ao contexto digital e eletrônico em que estamos estruturados.

Sendo atividade de extrema relevância para o País, a armazenagem geral está fundamentada em ato normativo secular, não atualizado, merecedor de significativas atualizações (inclusive de técnica legislativa) para o atual contexto no qual o País está inserido, estruturado em bases tecnológicas de ponta, não condizentes com os fundamentos arcaicos do expediente legal.

Em linhas gerais, as novas disposições terão por objetivo desburocratizar diversos aspectos a respeito das questões relativas às empresas de armazenagem no Brasil, a qual se constitui como serviço de guarda e conservação de produtos de terceiros, por pessoas jurídicas de direito público ou privado, em estruturas apropriadas para esse fim.

Sequencialmente, no bojo do projeto de lei são estabelecidos os principais direitos e obrigações a respeito da figura do armazenador e dos principais delineamentos jurídicos a respeito do tema.

Por fim, são definidos os principais aspectos a respeito dos títulos relativos à armazenagem: o “conhecimento de depósito”, título que atesta que a mercadoria existe e que foi armazenada em determinada empresa de armazém geral e/ou OL, bem como o “*warrant*”, o título que tem por finalidade constituir penhor ou outra modalidade de garantia sobre a mercadoria, sempre quando requeridos.

Note-se que, além de atualizar a técnica legislativa a respeito do tema, não se prevê mais a obrigatoriedade de emissão dos referidos títulos, mas a faculdade de as empresas de armazenagem, a seu exclusivo critério, quando lhes for solicitado pelo contratante, emití-los ou não.

Essas são as principais considerações a respeito do presente projeto de lei, cuja aprovação se mostra crucial para a melhoria do tratamento jurídico da figura do OL no Brasil, bem como para a modernização da atividade de armazenagem geral, contribuindo diretamente para o desenvolvimento nacional.

Dessa forma, diante da relevância desta iniciativa para a economia e desenvolvimento social, sobretudo em momento crítico de calamidade pública, conclama-se às autoridades legislativas e executiva a

emprestarem a sua adesão à célere e exitosa tramitação e sanção desta proposição.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado HUGO LEAL

2020-6946

