

SENADO FEDERAL

PARECERES Nºs 380 E 381, DE 2015

Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 704, de 2011, da Senadora Kátia Abreu, que acrescenta inciso e altera parágrafo único do art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, e isenta de IPI a aquisição de veículos de carga para motoristas autônomos.

PARECER Nº 380, DE 2015, DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 704, de 2011, de autoria da Senadora Senadora KÁTIA ABREU, cujo objetivo é o descrito em epígrafe.

A matéria se apresenta em três artigos.

O art. 1º acrescenta inciso XXIII ao art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da Tabela de incidência do IPI (TIPI), positivada no Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, efetuadas a transportador autônomo de cargas (TAC) devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

O mesmo art. 1º ainda modifica o parágrafo único do citado

art. 28, para permitir que a inovação proposta no inciso XXXIII possa se regulamentar por norma do Poder Executivo.

O art. 2º isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os mesmos veículos descritos no art. 1º.

O art. 3º contém cláusula de vigência imediata da lei resultante.

Apresentada em novembro de 2011, a proposição foi distribuída à CI e à Comissão de Assuntos Econômicos, nessa última em decisão terminativa.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Quanto ao aspecto constitucional, cabe à União legislar sobre direito e sistema tributários, IPI e contribuições sociais, haja vista o disposto nos arts. 24, I, 48, I, 153, IV, 149 e 195, I, b e 239, todos da Constituição Federal (CF). A competência para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes é privativa da União, conforme o art. 22, IX, da mesma Carta, ao passo que a iniciativa parlamentar encontra-se amparada pelo art. 61.

A prerrogativa da Comissão de Serviços de Infraestrutura para deliberar sobre a proposição decorre do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

O projeto está em plena conformidade com os ditames da técnica legislativa, segundo a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

MÉRITO

A matéria em análise visa facilitar a aquisição de caminhões por parte de transportadores autônomos de carga, por meio da redução de alíquotas de tributos federais incidentes sobre o produto.

A justificação do PLS nº 704, de 2011, lembra que existem mais de dois milhões de veículos de carga em circulação em todo o país e que cerca de cinquenta por cento desta frota pertencem a transportadores autônomos. É lembrado também que a idade média desses veículos é superior a dezoito anos, o que torna urgente sua modernização em nome da segurança nas estradas e da economia na manutenção da malha viária.

Não é demais acrescentar que o escoamento da produção agrícola, no Brasil, ainda depende fundamentalmente do transporte rodoviário, apesar da vocação natural do País em abrigar outros modais, especialmente o ferroviário e o aquaviário.

Tomando como base a perspectiva realista de que a desejável modernização da infraestrutura de transportes no Brasil não será incrementada de forma radical no curto prazo, mostra-se bem-vinda a presente iniciativa, na medida em que facilita a aquisição de veículos pesados de transporte de carga. De outro ponto de vista, trata-se igualmente de um avanço social, pois o público alvo das desonerações fiscais propostas são os trabalhadores autônomos do ramo, que contarão, enfim, com uma compensação financeira convincente para a renovação de seu instrumento de trabalho.

III – VOTO

Pelas razões expostas, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 704, de 2011.

Sala da Comissão, 12 de setembro de 2012.



, Presidente *Luiz Carlos*

, Relator



SENADO FEDERAL
Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 704, de 2011

ASSINAM O PARECER, NA 26ª REUNIÃO, DE 12/09/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: José Sarney

RELATOR: _____

Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Lindbergh Farias (PT)	1. Humberto Costa (PT)
Delcídio do Amaral (PT)	2. José Pimentel (PT)
Jorge Viana (PT)	3. Wellington Dias (PT)
Walter Pinheiro (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Assis Gurgacz (PDT)	5. Pedro Taques (PDT)
João Capiberibe (PSB)	6. Rodrigo Rollemberg (PSB)
Inácio Arruda (PC DO B)	7. Vanessa Grazziotin (PC DO B)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)	
Tomás Correia (PMDB)	1. Romero Jucá (PMDB)
Waldemir Moka (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	3. Roberto Requião (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	4. Francisco Dornelles (PP)
Ricardo Ferraço (PMDB)	5. Clésio Andrade (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	6. Casildo Maldaner (PMDB)
Ciro Nogueira (PP)	7. Ivo Cassol (PP)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Flexa Ribeiro (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	2. Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	3. Alvaro Dias (PSDB)
Wilder Moraes (DEM)	4. Jayme Campos (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR)	
Fernando Collor (PTB)	1. Armando Monteiro (PTB)
Gim Argello (PTB)	2. João Vicente Claudino (PTB)
Blairo Maggi (PR)	3. Vicentinho Alves (PR)
PSOL	
VAGO	1. VAGO
PSD	
Kátia Abreu	1. Sérgio Petecão

PARECER Nº 381, DE 2015, DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

RELATOR: Senador **DOUGLAS CINTRA**

I – RELATÓRIO

Vem para decisão terminativa desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 704 de 2011, de autoria da Senadora KÁTIA ABREU, cujo objetivo é o descrito em epígrafe.

A matéria se apresenta em três artigos.

O art. 1º acrescenta inciso XXXIII ao art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), positivada no Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, efetuada a transportador autônomo de cargas (TAC) devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

O mesmo art. 1º ainda modifica o parágrafo único do citado art. 28, para permitir que a inovação proposta no inciso XXXIII possa ser regulamentada por norma do Poder Executivo.

O art. 2º isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os mesmos veículos descritos no art. 1º.

O art. 3º contém cláusula de vigência imediata da lei resultante.

Apresentada em novembro de 2011, a proposição não recebeu emendas no prazo regimental.

Em 12/9/2012, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) emitiu parecer pela aprovação da matéria.

II – ANÁLISE

Quanto ao aspecto constitucional, cabe à União legislar sobre direito e sistema tributários, IPI e contribuições sociais, haja vista o disposto nos artigos 24, inciso I, 48, inciso I, 153, inciso IV, 149, 195, inciso I, alínea *b*, e 239, todos da Constituição Federal (CF). A competência para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes é privativa da União, conforme o art. 22, inciso IX, da mesma Carta, ao passo que a iniciativa parlamentar encontra-se amparada pelo art. 61.

A prerrogativa da Comissão de Assuntos Econômicos para deliberar sobre a proposição decorre do art. 99, inciso IV, combinado com o art. 91, inciso I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

O projeto está em conformidade com os ditames da técnica legislativa, segundo a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, exceto pela questão formal adiante apontada.

No mérito, a matéria em análise visa facilitar a aquisição de caminhões por parte de transportadores autônomos de carga, por meio da redução de alíquotas e da isenção de tributos federais incidentes sobre o produto.

A justificação do projeto em tela lembra que existem mais de dois milhões de veículos de carga em circulação em todo o país e que cerca de 50% dessa frota pertencem a transportadores autônomos. Alerta também que a idade média desses veículos é superior a dezoito anos, o que torna urgente sua modernização, em nome da segurança nas estradas e da economia na manutenção da malha viária.

Não é demais acrescentar que o escoamento da produção agrícola, no Brasil, ainda depende fundamentalmente do transporte rodoviário, apesar da vocação natural do País em abrigar outros modais, especialmente o ferroviário e o aquaviário.

Algumas ponderações, entretanto, devem nortear a análise desta bem-intencionada matéria.

Em engenharia, define-se “modal” como uma das cinco categorias básicas de transporte de pessoas e cargas, conforme o caso: rodoviária, ferroviária, dutoviária, aquaviária e aérea.

Nos países economicamente desenvolvidos e de vasta extensão territorial, como os Estados Unidos da América, é notável a implementação do sistema dito multimodal, em que todas as modalidades de transporte são modernas e integradas.

No Brasil, especialmente a partir da segunda metade do século XX, políticas públicas priorizaram o modal rodoviário em detrimento dos demais, tanto para transporte de carga como de passageiros. Incentivos governamentais (fiscais, principalmente) atraíram montadoras automobilísticas estrangeiras, que aqui instalaram fábricas e contribuíram com a geração de empregos e o desenvolvimento do parque industrial do País. Contribuíram também, entretanto, para a disseminação exacerbada do uso de veículos de pequeno e grande porte, o que exigiu do Poder Público a construção de rodovias e a adaptação das cidades a esse tipo de transporte. Ao mesmo tempo, outros modais importantes para o desenvolvimento nacional foram praticamente abandonados pelo governo, que diminuiu substancialmente o investimento em ferrovias e hidrovias, apesar de as características naturais do Brasil (relevo, hidrografia) sugerirem a direção oposta.

A abertura das importações de automóveis, a partir da década de 1990, ampliou o desequilíbrio em favor da opção pelas rodovias. O recente surto de desenvolvimento econômico do Brasil, combinado com a

melhoria na distribuição de renda e os incentivos fiscais específicos, como a redução do IPI para automóveis, impulsionou sobremaneira a aquisição desses bens e a pressão sobre o sistema rodoviário. O investimento em transporte público de massa, por sua vez, se mostra precário qualquer que seja a modalidade considerada.

Observa-se, ademais, que a construção, conservação e utilização de ferrovias e hidrovias permanecem incipientes, e que nossas rodovias, apesar de concentrarem a maior parte do fluxo de pessoas e cargas, são perigosas, mal sinalizadas, apresentam pavimentação asfáltica de baixa qualidade e, em geral, não são duplicadas.

Do ponto de vista da ciência dos transportes, a proposta contida no PLS nº 704 de 2011, se mostra temerária por incentivar ainda mais a utilização do meio rodoviário como opção para o escoamento de cargas. Embora reconheçamos o mérito social da matéria no direcionamento do incentivo ao transportador autônomo, é forçoso alertar que o projeto, se aprovado, aumentará o tráfego de caminhões pesados (carga útil superior a 1.800 kg), e trará como consequências o desgaste do estado de conservação e o aumento do número de acidentes graves nas estradas.

Também da perspectiva estritamente tributária, tanto a redução do IPI como do PIS/PASEP e da Cofins desenhadas no projeto são desaconselháveis.

No caso do IPI, a pretendida renúncia de receita em prol de um grupo econômico específico fere o pacto federativo, pois o imposto compõe os fundos constitucionais de participação dos estados (FPE) e dos municípios (FPM). A questão é mais grave em relação à imensa maioria dos municípios brasileiros, pobres e com pouca ou nenhuma arrecadação de tributos próprios e, por isso, dependentes fundamentalmente da distribuição de recursos dos fundos constitucionais.

Ademais, o IPI tem como um de seus princípios norteadores o da essencialidade do produto, ou seja, alíquotas mais elevadas são impostas a itens claramente não essenciais à população, como cigarros e bebidas, ao passo que, noutro extremo, o tributo é zerado para medicamentos e alimentos básicos, por exemplo. Difícil entender, como de fato não entendeu o legislador até então, que caminhões pesados possam ser considerados tão essenciais a ponto de se livrarem completamente da incidência do IPI. É o que se observa na TIPI, em que a maioria dos

veículos classificados na posição 87.04 recebe alíquotas variando entre 5% e 10%.

A redução a zero das alíquotas do PIS/Pasep e da Cofins, por sua vez, também significa privilegiar um grupo em desfavor de outro maior. O alívio no bolso do caminhoneiro autônomo representará, em contrapartida, diminuição de recursos para toda a população alcançada pelas políticas públicas oriundas da arrecadação das referidas contribuições.

Importante também é o peso do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incidente no preço final dos veículos destinados ao transporte de carga. Suas alíquotas elevadas fazem desse tributo um dos principais fatores de elevação de preço final para os produtos classificados na posição 87.04 na TIPI. A alíquota interna usual de ICMS para esses veículos, na maioria dos Estados, é de 12%.

Além do enfoque tributário e daquele emprestado pela engenharia, vale a pena tecer ressalvas sobre as consequências econômicas da eventual aprovação da presente matéria.

Um eventual e desejável sucesso profissional do caminhoneiro autônomo pode destituí-lo do regime favorecido ora em debate, o que por si só inibiria o ímpeto de crescimento no setor. Se, por exemplo, o caminhoneiro resolver ampliar seu negócio e passar a contar com dois ou três caminhões, em uma pequena empresa, já ficará fora do âmbito do benefício.

Ademais, ainda haveria quebra de isonomia entre o autônomo e o pequeno empresário que hoje já conta com dois ou três veículos de carga.

Atente-se, por fim, para algumas questões formais em relação ao texto do projeto. O novo inciso XXXIII proposto para o art. 28 da Lei nº 10.865, de 2004, contém a expressão “efetuadas a transportador autônomo”, quando o mais coerente com o comando do *caput* seria “destinados a transportador autônomo”. Essa nova redação, além de concordar com “caminhões chassi”, se harmonizaria com diversos outros incisos do mesmo art. 28, que também utilizam a palavra “destinados(as)”.

Outra questão formal é que não se estabeleceu, no texto do PLS, cláusula de estimativa de renúncia de receita, obrigatória de acordo com os artigos 5º, inciso II, e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Vislumbramos, portanto, inúmeras razões de ordem técnica e jurídica que desaconselham o prosseguimento da matéria.

III – VOTO

Pelas razões expostas, votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 704 de 2011.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2015.

Senador RAIMUNDO LIRA, Presidente em exercício

Senador DOUGLAS CINTRA, Relator



Senado Federal

Relatório de Registro de Presença
CAE, 30/06/2015 às 10h - 20ª, Ordinária

Comissão de Assuntos Econômicos

Bloco de Apoio ao Governo(PDT, PT, PP)			
TITULARES		SUPLENTE	
GLEISI HOFFMANN	PRESENTE	1. JOSÉ PIMENTEL	PRESENTE
DELCLÍDIO DO AMARAL		2. PAULO ROCHA	PRESENTE
LINDBERGH FARIAS		3. DONIZETI NOGUEIRA	PRESENTE
WALTER PINHEIRO	PRESENTE	4. HUMBERTO COSTA	PRESENTE
REGUFFE	PRESENTE	5. CRISTOVAM BUARQUE	
TELMÁRIO MOTA	PRESENTE	6. JORGE VIANA	
BENEDITO DE LIRA	PRESENTE	7. GLADSON CAMELI	
CIRO NOGUEIRA		8. IVO CASSOL	

Bloco da Maioria(PMDB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
ROMERO JUCÁ		1. VALDIR RAUPP	
WALDEMIR MOKA	PRESENTE	2. EUNÍCIO OLIVEIRA	
RAIMUNDO LIRA	PRESENTE	3. JOSÉ MARANHÃO	
SANDRA BRAGA	PRESENTE	4. LÚCIA VÂNIA	
RICARDO FERRAÇO		5. JADER BARBALHO	
ROBERTO REQUIÃO		6. MARTA SUPPLY	
OMAR AZIZ	PRESENTE	7. ROSE DE FREITAS	
VAGO		8. HÉLIO JOSÉ	PRESENTE

Bloco Parlamentar da Oposição(PSDB, DEM)			
TITULARES		SUPLENTE	
JOSÉ AGRIPINO	PRESENTE	1. JOSÉ SERRA	
WILDER MORAIS		2. ATÁIDES OLIVEIRA	
FLEXA RIBEIRO	PRESENTE	3. DALIRIO BEBER	
ALVARO DIAS	PRESENTE	4. RONALDO CAIADO	
TASSO JEREISSATI	PRESENTE	5. DAVI ALCOLUMBRE	

Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia(PCdoB, PPS, PSB, PSOL)			
TITULARES		SUPLENTE	
ANTONIO CARLOS VALADARES	PRESENTE	1. LÍDICE DA MATA	PRESENTE
FERNANDO BEZERRA COELHO	PRESENTE	2. ROBERTO ROCHA	
VANESSA GRAZZIOTIN	PRESENTE	3. JOSÉ MEDEIROS	



Senado Federal

Relatório de Registro de Presença
CAE, 30/06/2015 às 10h - 20ª, Ordinária

Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR, PRB)			
TITULARES		SUPLENTEs	
DOUGLAS CINTRA	PRESENTE	1. EDUARDO AMORIM	
MARCELO CRIVELLA	PRESENTE	2. ELMANO FÉRRER	PRESENTE
WELLINGTON FAGUNDES		3. BLAIRO MAGGI	PRESENTE

Senado Federal - Lista de Votação Nominal - PLS 704/2011

Comissão de Assuntos Econômicos

TITULARES - Bloco de Apoio ao Governo (PDT, PT, PP)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco de Apoio ao Governo (PDT, PT, PP)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
GLEISI HOFFMANN (PT)				1. JOSÉ PIMENTEL (PT)		X	
DELÍDIO DO AMARAL (PT)				2. PAULO ROCHA (PT)			
LINDBERGH FARIAS (PT)				3. DONIZETI NOGUEIRA (PT)		X	
WALTER PINHEIRO (PT)		X		4. HUMBERTO COSTA (PT)		X	
REGUFFE (PDT)				5. CRISTOVAM BUARQUE (PDT)			
TELMÁRIO MOTA (PDT)				6. JORGE VIANA (PT)			
BENEDITO DE LIRA (PP)		X		7. GLADSON CAMELI (PP)			
CIRO NOGUEIRA (PP)				8. IVO CASSOL (PP)			
TITULARES - Bloco da Maioria (PMDB, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco da Maioria (PMDB, PSD)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ROMERO JUCA (PMDB)				1. VALDIR RAUPP (PMDB)			
WALDEMIR MOKA (PMDB)				2. EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)			
RAIMUNDO LIRA (PMDB)				3. JOSÉ MARANHÃO (PMDB)			
SANDRA BRAGA (PMDB)		X		4. LÚCIA VÂNIA (S/PARTIDO)			
RICARDO FERRAÇO (PMDB)				5. JADER BARBALHO (PMDB)			
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)				6. MARTA SUPLICY (S/PARTIDO)			
OMAR AZIZ (PSD)		X		7. ROSE DE FREITAS (PMDB)			
VAGO				8. HÉLIO JOSÉ (PSD)			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Oposição (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar da Oposição (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
JOSÉ AGRIPINO (DEM)				1. JOSÉ SERRA (PSDB)			
WILDER MORAIS (DEM)				2. ATAÍDES OLIVEIRA (PSDB)			
FLEXA RIBEIRO (PSDB)				3. DALIRIO BEBER (PSDB)			
ALVARO DIAS (PSDB)				4. RONALDO CAIADO (DEM)			
TASSO JEREISSATI (PSDB)		X		5. DAVI ALCOLUMBRE (DEM)			
TITULARES - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PCdoB, PPS, PSB, PSOL)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar Socialismo e Democracia (PCdoB, PPS, PSB, PSOL)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)		X		1. LÍDICE DA MATA (PSB)			
FERNANDO BEZERRA COELHO (PSB)		X		2. ROBERTO ROCHA (PSB)			
VANESSA GRAZZIOTIN (PCDOB)				3. JOSÉ MEDEIROS (PPS)			
TITULARES - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PSC, PR, PRB)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTEs - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PSC, PR, PRB)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
DOUGLAS CINTRA (PTB)		X		1. EDUARDO AMORIM (PSC)			
MARCELO CRIVELLA (PRB)		X		2. ELMANO FERRER (PTB)			
WELLINGTON FAGUNDES (PR)				3. BLAIRO MAGGI (PR)		X	

Quórum: TOTAL 14

Votação: TOTAL 13 SIM 0 NÃO 13 ABSTENÇÃO 0

* Presidente não votou

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 19, EM 30/06/2015

OBS: COMPETE AO PRESIDENTE DESEMPATAR AS VOTAÇÕES QUANDO OSTENSIVAS (RISF, art. 89, XI)

Senador Raimundo Lira
Presidente



SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

OF. 079/2015/CAE

Brasília, 30 de junho de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
Senador RENAN CALHEIROS
Presidente do Senado Federal

Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão rejeitou, em reunião realizada nesta data, o Projeto de Lei do Senado nº 704 de 2011, que “acrescenta inciso e altera parágrafo único do art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, e isenta de IPI a aquisição de veículos de carga para motoristas autônomos”.

Atenciosamente,

Assinatura manuscrita de Raimundo Lira, com uma longa traçada vertical descendente.

Senador RAIMUNDO LIRA
Presidente em exercício da Comissão de Assuntos Econômicos